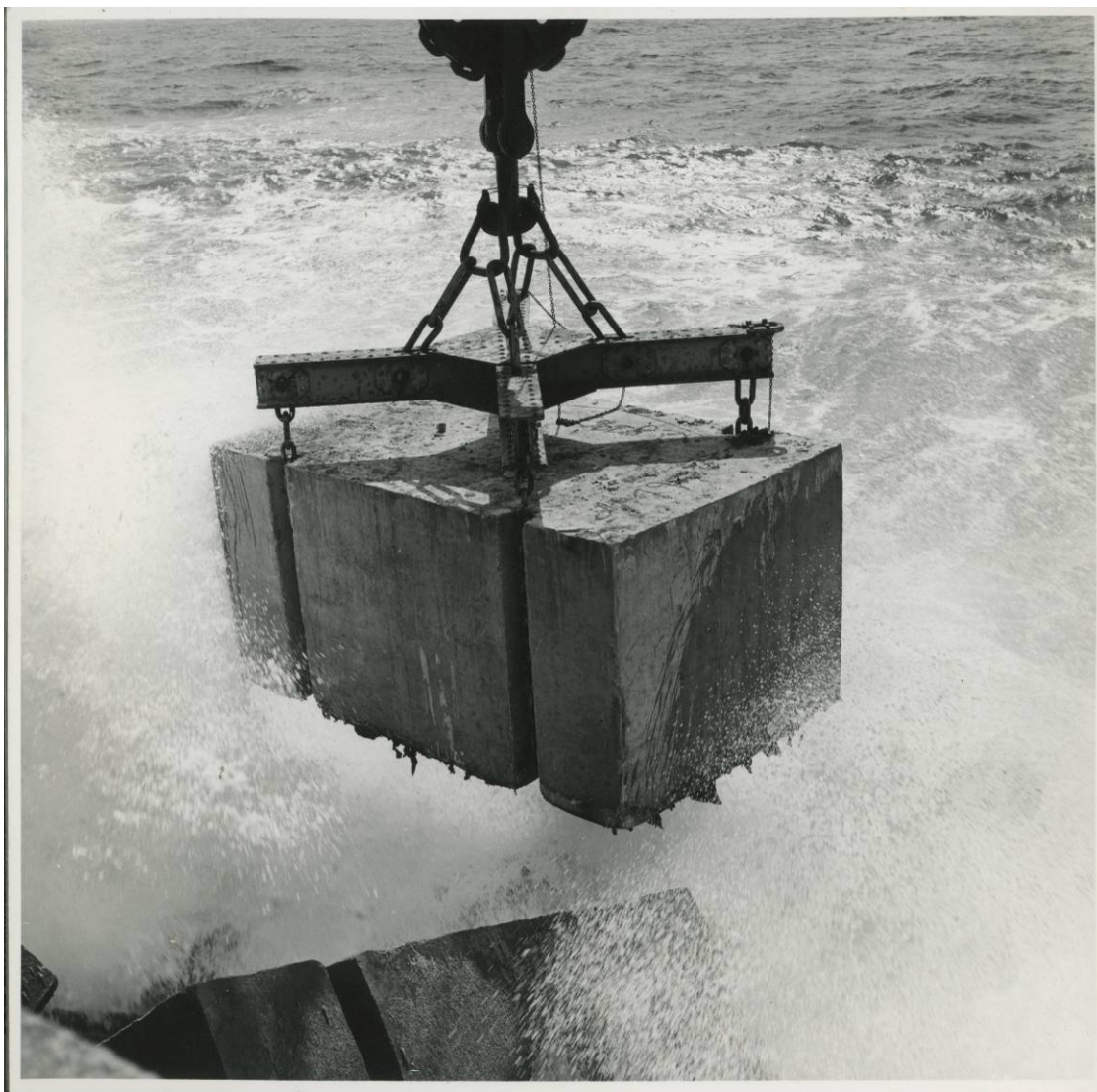


Orientação

Título – O Porto de Leixões – Do Património Industrial à Memória.

Subtítulo – As obras do Porto de Leixões e a evolução do tráfego marítimo.



Agradecimentos

Não há solidão mais triste do que a do homem sem amizades. A falta de amigos faz com que o mundo pareça um deserto.

Francis Bacon

Agradecer é sentir emoções por todos aqueles que nos fazem sentir vivos!

Certo dia enquanto me espreguiçava pensei, porque não continuar a minha formação académica continuar a construir conhecimento, a partilhar conhecimento e a construir amizades perpétuas à vida! Um mestrado? Mais um esforço contínuo na minha vida associado às inúmeras funções institucionais e principalmente as funções familiares. Alguém muito sábio um dia disse-me: Paulo a família é o suporte da nossa vida! Digo, sem dúvida alguma! A conclusão da Dissertação do Mestrado em Património, Artes e Turismo Cultural, é o trabalho de toda a minha família. Sem o apoio, a paciência e o incentivo da minha esposa Manuela e das minhas filhas Rita e Filipa, certamente, não teria sido possível chegar onde estou hoje, a defender o meu trabalho, muito obrigado. Obviamente que não posso deixar de dar uma palavra de apreço e de agradecimento, a todos aqueles, que ao longo destes anos de trabalho, fizeram parte deste meu processo construtivo e muito frutuoso. Construí amizades, que se tornaram importantes ao longo deste processo e certamente que se perpetuaram ao longo das nossas vidas.

Aos professores, que me acompanharam em todo este meu processo construtivo e académico, deixo uma palavra de amizade, agradecimento e muita consideração. Ao professor Sérgio Veludo, como meu orientador, certo, que estou grato por toda a disponibilidade profissional como orientador no desenvolvimento da minha dissertação e por toda a sua amizade que se tornou e é importante nas nossas vidas!

Um agradecimento muito especial à minha mãe por tudo o que representa na minha vida, por tudo o que me permitiu ser e crescer, como pessoa responsável, respeitosa e correta. À minha mãe, obrigado!

Aos que já partiram, com toda a certeza que me acompanham e me dão toda a força da vida, um obrigado por me educarem, com o princípio do respeito e da solidariedade. Ao meu Pai, uma saudade imensa que se traduz em vida! De ti, várias certezas tenho e que as guardo vivas na minha vida: o teu sorrir, o teu coração gigante, a tua vida dedicada aos outros, a tua amizade e acima de tudo o grande pai e homem que foste. Sei que olhas por e para todos nós, com muito orgulho e muito amor, obrigado!

Uma vida preenchida é um processo natural de felicidade!

Resumo

As grandes ideias surgem da observação dos pequenos detalhes!

Augusto Cury

Esta Dissertação em Património, Artes e Turismo Cultural, visa relacionar o Património Industrial e as memórias do porto de Leixões com as grandes obras marítimas associadas à evolução do tráfego marítimo, na primeira metade do século XX.

O desenvolvimento portuário está associado a variadíssimos fatores históricos, políticos e económicos, que de certa forma interferiram diretamente com o desenvolvimento e crescimento dos portos em Portugal.

Olhando para Leixões, abordaremos neste trabalho um segmento histórico que permitirá perceber variados acontecimentos ao longo da primeira metade do século XX. Um porto entre guerras, um porto integrado num conceito social e económico controverso e de elevadas dificuldades, um porto na transição da Monarquia para a República liberal e dita democrática, um porto inserido na primeira Grande Guerra, um porto que estagna o seu desenvolvimento estrutural, económico e social derivado das consequências da guerra, um porto que se insere num país falido, a transição de regime político, numa primeira fase ditadura militar e posteriormente política, um porto inserido na segunda guerra mundial.

Um porto comercial?

Apesar de todas as contrariedades, o porto de Leixões não deixou de ser uma força da natureza e uma força humana, onde, com muito sacrifício e vontade, se foi construindo uma infraestrutura portuária que ao longo das décadas se tornou uma referência Nacional e Internacional. O meu trabalho resume uma história, o Património Industrial, as memórias do porto de Leixões, as grandes obras marítimas e a evolução do tráfego marítimo.

Palavras-Chave:

Porto de Leixões, Património, Obras Marítimas, Guerra, História, Memórias, Tráfego Marítimo, Economia, Social.

Abstract

Great ideas come from the observation of small details.

Augusto Cury

This dissertation in Heritage, Arts and Cultural Tourism, aims to establish a relationship between the Industrial Heritage and the memories of the port of Leixões and the major maritime works associated with the development of maritime traffic in the first half of the 20th century. The port development is associated with numerous economic, political and historical factors that somehow interfered directly with the development and growth of ports in Portugal. This work will be focused on Leixões and on a historical segment that will allow us to understand various events over the first half of the 20th century ad. A port between wars, a port as part of a controversial and difficult social and economic concept, a port in the transition from a monarchy to a republic said democratic and liberal, a port in World War I, a port with structural development stagnated as consequence of the social war, a port in a bankrupted country, the transition of political regime, first a military dictatorship and later a political one, a port in World War II

A commercial port?

Despite all the setbacks, the port of Leixões endure to be a force of nature and a human force, which, with a lot of sacrifice and desire built a port infrastructure which over the decades has become a national and international reference. My work summarizes a history, Industrial heritage, memories of the port of Leixões, the great works and the development of maritime traffic.

Keywords:

Port of Leixoes, Heritage, Maritime Works, war, history, memories, Economy, social.

Índice

Agradecimentos	2
Resumo	4
Abstract	5
Índice	6
Índice de Figuras	9
Índice de Tabelas	11
Introdução	12
Capítulo 1 - O Porto de Leixões, o Património Industrial e a sua história	15
1.1 Património Industrial	15
1.2 - O Porto de Leixões	18
1.3 – Situação	21
1.4 - Luta permanente contra o Mar	28
Capítulo 2 - O lado humano e a merecida importância no desenvolvimento do Porto de Leixões	34
Capítulo 3 - Os Titans e a importância da linha Férrea	37
1.1 - Os Titans e a suas características funcionais	37
1.2 - A linha férrea e a sua importância no desenvolvimento Industrial	39
Capítulo 4 - A primeira República: de 1910 a 1926	44
1.1 - A primeira república de 1910 a 1926: as instalações portuárias do Douro e Leixões	44
1.2 - As Dificuldades Económicas da Conjuntura da Primeira Guerra Mundial	49
1.3 - A Defesa dos Portos	52
1.4 - Expectativas no Pós Guerra	55
1.5 - O declínio da Junta Autónoma	61
1.6 - Adaptação a Porto Comercial	70
Capítulo 5 - Movimento Portuário	71
1.1 – Demonstração do Movimento Portuário durante o período da Segunda Guerra Mundial 1939 a 1945	71

Capítulo 6 – Obras importantes	76
1.1 - Quebra-Mar Exterior	76
1.2 - Doca N.º 1 Norte	77
1.3 - Quebramento de Rochas e Dragagens	84
1.4 – Vapor Orania	89
1.5 - Apetrechamento	93
Capítulo 7 – Outras Obras e Intempéries	97
1.1 - O Ano de 1940	97
1.2 - Temporais, cheias e acidentes marítimos.....	98
1.3 - Cheia do Rio Leça em 31 de janeiro de 1940	98
Capítulo 8 - Empreitadas ao encargo da Administração dos Portos do Douro e Leixões	99
1.1 - Empreitadas cujo encargo é suportado pela Administração dos Portos do Douro e Leixões.....	99
1.2 - Pavimentação a paralelepípedos das faixas de rodagem no cais da Doca Nº1	100
1.3 - Empreitada cujo encargo é suportado pelo Estado	100
1.4 - Empreitada Construção dum molhe exterior	101
1.5 - Receção de obras novas	103
Capítulo 9 – Características e Tendências do porto comercial de Leixões	104
1.1 – Características e Tendências.....	104
1.2 - A pesca	107
1.3 - Perspetiva de Ampliação do porto Comercial	109
1.4 - Factos importantes.....	110
1.5 - Características funcionais do porto comercial - ZONAMENTO	117
1.6 - A pensar o futuro à época	118
1.7 - A APDL e a Concretização do Porto Comercial em Leixões.....	121
1.8 - Política.....	121
Conclusão	124
Glossário	127

Referências Bibliográficas	129
Webgrafia.....	131
Fontes Consultadas	132
Apêndices.....	133
Anexos.....	144

Índice de Figuras

FIGURA 1 - ENGO. AFONSO JOAQUIM NOGUEIRA SOARES _ ARQUIVO APDL.....	19
FIGURA 2 - IMAGEM EVOLUTIVA ATÉ AO PROJETO FINAL DE NOGUEIRA SOARES _ PORTO DE ABRIGO _ ARQUIVO APDL.	21
FIGURA 3 - TITAN NORTE E SUL IMAGEM DE 1890 _ ARQUIVO APDL.	29
FIGURA 4 – TITAN - MOLHE NORTE _ IMAGEM DE AUTOR.....	30
FIGURA 5 - TITAN E A FORÇA HUMANA _ ARQUIVO APDL	35
FIGURA 6 - GRAVURA DO TITAN DA REVISTA ILLUSTRADA OCCIDENTE DE 01 DE MARÇO DE 1886	38
FIGURA 7 - PLANTA LINHA FÉRREA DA COSTA DA BAHIA DE LEIXÕES PARA LIGAÇÃO ÀS PEDREIRAS DE S. GENS DE 16 DE NOVEMBRO 1891 _ IMAGEM DE AUTOR	39
FIGURA 8 - FOTO ARQUIVO DA APDL	40
FIGURA 9 - FOTO ARQUIVO DA APDL	41
FIGURA 10 - FOTO ARQUIVO DA APDL	43
FIGURA 11 - CAPA DA PLANTA PARA A CONSTRUÇÃO DA LINHA FÉRREA DAS PEDREIRAS DE S. GENS PARA LEIXÕES _ IMAGEM DE AUTOR.....	44
FIGURA 12 - ASPETO DAS VAGAS DO TEMPORAL DE 10 A 17 DE JANEIRO DE 1912_NORTE _ IMAGEM DE AUTOR.....	48
FIGURA 13 – AVARIAS PRODUZIDAS PELOS TEMPORAIS DE 10 A 17 DE JANEIRO DE 1912_SUL _ IMAGEM DE AUTOR.....	49
FIGURA 14 - DECRETO N.º 4162 - DIÁRIO DO GOVERNO N.º 91_1918, SÉRIE I DE 1918-04-29	52
FIGURA 15 - CAÇA-MINAS ROBERTO IVENS. FOTO DO MUSEU DE MARINHA	54
FIGURA 16 - DIÁRIO DO GOVERNO - DECRETO 8383 DE 25 DE SETEMBRO DE 1922.	60
FIGURA 17 - GUINDASTES ARQUIVO DA APDL.....	70
FIGURA 18 - QUEBRA-MAR EXTERIOR 1938-1942 _ ARQUIVO APDL.....	76
FIGURA 19 - IMAGEM DA CONSTRUÇÃO DA DOCA N.º1 NORTE _ ARQUIVO DA APDL.....	77
FIGURA 20 - FICHA TÉCNICA DOCA N.º 1 NORTE DO PORTO DE LEIXÕES_ ARQUIVO DA APDL.....	79
FIGURA 21 - DOCA 1 NORTE _ EXECUÇÃO OBRA _ ARQUIVO DA APDL.....	80
FIGURA 22 - PORTO DE LEIXÕESVISTO DO AR – 1934 _ ARQUIVO APDL	81
FIGURA 23 – NOTICIA – O COMÉRCIO DE LEIXÕES DE 7 DE JULHO DE 1940.....	82
FIGURA 24 - DOCA N.º 1 NORTE EM OPERAÇÃO _ ARQUIVO APDL	83
FIGURA 25 - PLANTA GERAL DO PORTO DE LEIXÕES1944 _ ARQUIVO DA APDL.....	84
FIGURA 26 - PLANTA GERAL DA AMPLIAÇÃO DO PORTO DE LEIXÕES1956 _ ARQUIVO DA APDL.....	85
FIGURA 27 - PLANTA GERAL _ AMPLIAÇÃO DO PORTO DE LEIXÕES_ ARQUIVO DA APDL.....	86
FIGURA 28 - REPRESENTAÇÃO DA LOCALIZAÇÃO DO AFUNDAMENTO DO VAPOR ORANIA _ ARQUIVO APDL.....	90
FIGURA 29 - PROCESSO N.º 100 - EMPREITADA DE DESMANTELAMENTO DO VAPOR ORANIA – 1937 _ IMAGEM DE AUTOR	91
FIGURA 30 - VAPOR 1877 _ ARQUIVO APDL	92
FIGURA 31 - NOTICIA – O COMÉRCIO DE LEIXÕES DE 26 DE NOVEMBRO DE 1939.....	93
FIGURA 32 - GUINDAS EM MOVIMENTO DE CARGA _ ARQUIVO APDL.....	94
FIGURA 33 - VÁRIOS EQUIPAMENTOS PORTUÁRIOS _ ARQUIVO APDL.....	96
FIGURA 34 - PLANTA ZONA DE EXPANSÃO_ IMAGEM DE AUTOR.....	109
FIGURA 35 - RELEVO DO VALE DO LEÇA NA ZONA DESTINADA A AMPLIAÇÃO DO PORTO DE LEIXÕES_ IMAGEM DE AUTOR	111
FIGURA 36 - PROPOSTA LEI 73-A DE 1913.	113
FIGURA 37 - PORTARIA 27 DE JANEIRO DE 1912.....	114
FIGURA 38 - IMAGEM DEMOSTRATIVA DA DEFINIÇÃO DOS ESPAÇOS _ DOCA 1 _ IMAGEM DE AURTOR	117

FIGURA 39 - GRÁFICOS DO MOVIMENTO DE MERCADORIAS E DE NAVIOS DE 1933 A 1955 _ IMAGEM DE AUTOR.....	118
FIGURA 40 - MAPA INFORMATIVO DE DISTRIBUIÇÃO DE MERCADORIAS _ IMAGEM DE AUTOR.....	120
FIGURA 41 - CARRUAGEM QUE TRANSPORTOU O REI D. CARLOS I QUANDO VISITOU O PORTO DE LEIXÕES EM 1891 _ IMAGEM DE AUTOR.....	123

Índice de Tabelas

TABELA 1 - MOVIMENTO DO PORTO DE LEIXÕES(1886-1909).....	24
TABELA 2 - MOVIMENTO DAS EMBARCAÇÕES ENTRADAS NO DOURO E EM LEIXÕES (1871 - 1909).....	27
TABELA 3 - LISTA DE NAVIOS DA MARINHA PORTUGUESA EM 1907.....	33
TABELA 4 - JUNTA AUTÓNOMA DAS INSTALAÇÕES PORTUÁRIAS (DOURO-LEIXÕES): EVOLUÇÃO DAS RECEITAS ENTRE 1914-191.....	50
TABELA 5 - SINAIS CONVENCIONAIS: LISTA DOS NAVIOS DA MARINHA PORTUGUESA.....	63
TABELA 6 - NAVIOS DA MARINHA DE GUERRA E DO SERVIÇO PRIVATIVO DAS COLÓNIAS, POR ORDEM ALFABÉTICA.....	65
TABELA 7 - NAVIOS DA MARINHA DE GUERRA E DO SERVIÇO PRIVATIVO DAS COLÓNIAS, POR ORDEM ALFABÉTICA DO CÓDIGO INTERNACIONAL DE SINAIS.	68
TABELA 8 - NAVIOS DA MARINHA DE GUERRA, POR ORDEM ALFABÉTICA DO DISTINTIVO R. T.	70
TABELA 9 - NAVIOS PORTUGUESES AFUNDADOS EM CONSEQUÊNCIA DA GUERRA (PERÍODO 1939 A 1944).	89
TABELA 10 - ALGUMAS MERCADORIAS QUE NÃO FIGURAVAM ANTERIORMENTE NO TRÁFEGO DOS DOIS PORTOS (DOURO E LEIXÕES) OU APARECIAM EM QUANTIDADES MENORES.	105
TABELA 11 - MERCADORIAS QUE CONSTITUÍAM ANTES DA GUERRA ELEMENTOS CERTOS DE TRÁFEGO DOS PORTOS DO DOURO E LEIXÕES, AINDA SE ESTÁ LONGE DA NORMALIDADE.....	106
TABELA 12 - AUMENTO NA QUALIDADE E NO VALOR DO PEIXE DESCARREGADO ANUALMENTE EM LEIXÕES.	108
TABELA 13 - COMPARAÇÃO ENTRE OS PROJETOS FACE À ÁREA MOLHADA DAS DOCAS N.ºS 1 E 2, ÀS ÁREAS DOS TERRAPLENOS E O COMPRIMENTO DOS CAIS ACOSTÁVEIS.....	116

Introdução

Renda-se, como eu me rendi. Mergulhe no que você não conhece como eu mergulhei. Não se preocupe em entender, viver ultrapassa qualquer entendimento.

Fernando Pessoa

O início da sabedoria é a admissão da própria ignorância. Todo o meu saber consiste em saber que nada sei.

Sócrates

Na Dissertação de Mestrado que se apresenta pretende-se abordar e associar uma época da história do Património Industrial a uma memória histórica de vivências e de crescimento constante, enquadrado num período controverso da história mundial, que se debate com duas grandes guerras e com a capacidade humana de construir entre a destruição. O porto de Leixões é, de facto, um exemplo de força humana, que perante todas as adversidades existentes, deu vida à construção constante de um Património, que se revelou sempre importante no crescimento de uma região permitindo-se ter um papel crucial no crescimento Industrial, económico e social. Ao longo de 136 anos de história, o porto de Leixões, tem vindo a desempenhar um papel essencial e funcional para o nosso país.

A História é o retrato das nossas vidas e da nossa identidade. Como pessoas inseridas no mundo atual, não podemos desconsiderar, muito pelo contrário devemos valorizar e perceber a grande importância e o sentido de responsabilidade dos nossos antepassados, que demonstraram a sua vontade e força em construir algo de grandioso que se reflete nos dias de hoje. O porto de Leixões é uma referência evolutiva, que ao longo de 136 anos de história reflete uma real transformação do nosso mundo. O Património Industrial representativo deste porto demonstra a capacidade da criação humana e da evolução da engenharia.

Há quem defenda e bem, que o concelho de Matosinhos, ou até mesmo a região Norte de Portugal se desenvolve com o crescimento constante do porto de Leixões. Este também será um dos pontos essenciais deste trabalho, onde perceberemos a importância das infraestruturas criadas, que levou ao longo dos tempos ao crescimento do número de navios entrados em Leixões, ao aumento das mercadorias importadas e exportadas, ao

desenvolvimento do concelho de Matosinhos e ao crescimento do emprego nesta região, que leva à fixação de pessoas na malha urbana circundante a este porto.

A História diz-nos que a construção deste porto foi marcante no esforço humano e na capacidade da engenharia.

Conservar é lutar contra o tempo!

“Procurar subtrair alguma coisa aos efeitos normais da destruição, da perda ou do esquecimento. É também tentar opor-se, tentativa evidentemente sempre coroada de fracasso, àquilo que é a própria essência do tempo, o irreversível. Neste sentido muito lato, a conservação pode aplicar-se em primeiro lugar aos objetos materiais, mas também ao saber, à língua, à cultura, à própria vida”.¹

Conservação e desenvolvimento, duas palavras de difícil sintonia e direção! Leixões retrata-se neste patamar de conservação e desenvolvimento, associado ao conceito económico que traduz a força atual da circulação de bens e pessoas. Uma tarefa difícil e árdua, mas não impossível. Nesta dissertação olharemos de forma muito séria para este porto, nas suas mais diversificadas épocas, acompanhando sempre o conceito de desenvolvimento estrutural, económico, social e de conservação. Perceberemos a importância deste porto.

Leixões criou vida, conhecimento, sabedoria, desenvolvimento patrimonial, económico e social. Leixões nasce como porto de abrigo, cresce para porto comercial sendo hoje uma referência nacional e internacional de sucesso. O tempo demonstra a força e a vontade de quem construiu este porto ao longo da sua história.

Fica sempre a dúvida, como seria toda esta região sem uma estrutura portuária... Não sabemos e como apaixonado que sou por esta vertente digo, ainda bem que temos este porto comercial, ainda bem que conseguiu superar todas as dificuldades e hoje, tem um papel importantíssimo em Portugal.

É nosso dever continuar a transmitir a importância passada, também é nosso dever associar o passado deste porto ao futuro que se prederá com os mesmos objetivos, continuar a ser uma força da natureza associada a força humana, em continuar a construir um porto virado para o futuro.

¹ Guillaune, M. (2003). *A Política do Património*. Porto: Campo das Letras - Editores S.A. pag. 45

Transformou-se o impensável num passado rico, num presente sempre em crescimento, a
olhar um futuro de excelência!

Capítulo 1 - O Porto de Leixões, o Património Industrial e a sua história.

1.1 Património Industrial

Quando falamos em Património Industrial podemos direcionar os conceitos para as mais variadas áreas industriais. Considerando que tudo o que produzimos pode ser considerado Património para um país, é importante olhar e repensar a forma como dirigimos os conceitos de valorizar e conservar o Património. Em pleno Século XX tivemos duas grandes guerras, que se tornaram num pesadelo para o Património nas suas mais variadas vertentes. O Património Industrial foi imensamente fustigado pelas guerras e não olharam a meios na forma destruidora em que o mundo viveu.

O importante, é entender a importância da nossa história, da cultura, do Património e da nossa capacidade em manter o que ajudou a construir o mundo em que hoje vivemos. Também devemos tirar elações e pensarmos, que o ser humano tem a inteligência única de construir, mas também tem a inteligência única para destruir.

Cabe-nos a todos defender a nossa história, a nossa cultura e o nosso Património, pontos que nos identificam no mundo, fazendo de Portugal um país de referência turística mundial.

A legislação ajuda-nos a defender os preceitos da valorização e da conservação da nossa identidade. A lei 107/2001 reflete bem as nossas obrigações na forma como podemos e devemos valorizar a defesa do Património.

Artigo 1.º da lei 107/2001

1 — A presente lei estabelece as bases da política e do regime de proteção e valorização do Património cultural, como realidade da maior relevância para a compreensão, permanência e construção da identidade nacional e para a democratização da cultura.

2 — A política do Património cultural integra as ações promovidas pelo Estado, pelas Regiões Autónomas, pelas autarquias locais e pela restante Administração Pública, visando assegurar, no território português, a efetivação do direito à cultura e à fruição cultural e a realização dos demais valores e das tarefas e vinculações impostas, neste domínio, pela Constituição e pelo direito internacional.

Artigo 2.º da lei 107/2001

1 — Para os efeitos da presente lei integram o Património cultural todos os bens que, sendo testemunhos com valor de civilização ou de cultura portadores de interesse cultural relevante, devam ser objeto de especial proteção e valorização.

Artigo 72.º da lei 107/2001

3 - As leis de desenvolvimento poderão estabelecer formas de proteção, e correspondentes regimes, especialmente aplicáveis aos bens culturais ou a certo tipo de elementos integrantes do Património arqueológico, arquivístico, audiovisual, bibliográfico, fonográfico ou fotográfico ou a novos tipos de bens culturais, nomeadamente os que integrem o Património eletrónico ou o Património Industrial.

Apoiados na legislação e nas convicções que nos movem, na valorização e conservação do Património, vamos trabalhar no sentido de fazer mais e melhor, de conseguirmos identificar as necessidades e de nos impormos, neste mundo, que cada vez mais valoriza as questões económicas esquecendo-se da importância de todos aqueles, desde que há registos, da capacidade humana de construir o mundo em que hoje vivemos.

O objeto de estudo do Património Industrial é múltiplo, considerando-se as várias áreas produtivas e as diversas soluções construtivas. Assim, quando se fala de Património Industrial, referimo-nos frequentemente aos vestígios deixados pela indústria: têxtil, vidreira, cerâmica, metalúrgica ou de fundição, química, papelreira, alimentar, extrativa - as minas, para além da obra pública, dos transportes, das infraestruturas comerciais e portuárias, das habitações operárias, etc. Cada universo Industrial tem a sua especificidade. Os processos de produção, a maquinaria utilizada (máquinas-ferramentas e máquinas-operadoras) divergem de acordo com a respetiva área de laboração, havendo similitudes nas diversas forças motrizes empregues ao longo do tempo".²

O mundo construiu-se com a capacidade humana em desenvolver o conceito Industrial nas suas mais variadas áreas de atividade. Permite-nos dizer que após a revolução Industrial em pleno Séc. XVIII, o mundo no seu ritmo perfeito foi construindo e aperfeiçoando os métodos da indústria e da engenharia. Vertente bem patente na atividade portuária, principalmente após a era dos descobrimentos, que nos permitiu construir um mundo de circulação de bens e pessoas, que através dos seus pontos de atracagem para os navios começaram a ganhar forma portuária construindo um Património rico e importante no desenvolvimento económico à época.

Durante mais de dois milénios, desde a antiguidade até quase aos nossos dias, a palavra Património significava um conjunto de bens materiais, pertença de uma pessoa jurídica, pessoa, casa ou instituição. Tinha uma grande carga jurídica e institucional, o que ainda hoje perdura. O atual sentido dominante começou a aparecer, furtivamente, aquando da revolução Francesa. Ao notarem o iconoclasmo revolucionário, as pilhagens e as destruições dos bens da igreja e da monarquia, alguns responsáveis políticos daquele tempo, culturalmente lúcidos, começaram a falar, no Património artístico e monumental da nação que era necessário salvaguardar, tentando assim sensibilizar as pessoas para o seu respeito.³

A História na sua força natural tem-nos demonstrado a capacidade de construir e ao mesmo tempo de destruir. O mundo desenvolveu-se entre inúmeras guerras, talvez um sinal constante da necessidade de defesa do homem, criando sempre formas de

² <http://www.patrimoniocultural.pt/pt/patrimonio/itinerarios/industrial/>

³ Almeida, C. A. (1998). Património o seu entendimento e a sua gestão. Porto: Edições ETNOS pags. 12 , 13

desenvolvimento do armamento, criando desenvolvimento na forma estrutural das cidades, para defesa das cidades e da sua população. Se recuarmos ao Séc. I, época de grande prosperidade romana, época de grande desenvolvimento da engenharia e da capacidade de criar meios, para que as legiões se pudessem movimentar para conquistar mundo. Factos que não devemos esquecer. A história faz-nos acreditar nas excelentes capacidades do ser humano, de facto, o mundo está repleto de exemplos.

A cidade e o Rio, a cidade do Porto é desde tempos imemoriais, o centro económico de uma região vasta e populosa que apoiava o seu comércio marítimo no porto fluvial do Rio Douro. Na segunda metade do século XIX as estradas e os caminhos de ferros vieram aumentar consideravelmente a importância do tráfego da cidade e do seu porto ao mesmo tempo que crescia o tamanho dos navios com o emprego de cascos de ferro e da propulsão mecânica a vapor. Mas o Rio Douro, embora dos mais caudalosos da Europa, tem uma embocadura estreita e perigosa para a navegação. O seu melhoramento foi objeto de muitos estudos e projetos a que ficaram ligados os maiores nomes da hidráulica marítimas mas as dificuldades de o conseguir eram quase insuperáveis para a época.⁴

No rio, as grandes cheias do Douro são frequentes, as águas sobem oito a dez metros acima do nível normal e inundam os cais, os armazéns e as ruas das margens do rio. A velocidade da corrente torna impraticável a navegação e inseguros os fundeadouros. Na embocadura, o canal de navegação é profundamente alterado e depositam-se milhões de metros cúbicos de areias trazidas na corrente.⁵

No mar a costa Portuguesa a norte do Cabo Mondego não oferece abrigo a ventos e mares dos quadrantes Norte e Sul por Oeste e tem na sua frente o atlântico livre de milhares de milhas. Daí a violência excepcional em ocasiões de temporal.⁶

Desde longa data a entrada do Douro ficou assinalada por uma sucessão de tragédias marítimas e em meados do século XIX uma forte corrente de opinião local, insistia pela construção de um porto, próximo da embocadura, capaz de dar abrigo aos navios que aguardavam condições de mar e vento favoráveis para poderem entrar no Douro. 1852. O vapor Porto naufraga na barra do Douro e morrem todos os seus passageiros, alguns, figura de relevo na Cidade, a curta distância de terra e na presença angustiada das famílias e de milhares de pessoas. A opinião pública agita-se e o governo decide estudar a construção de um porto de abrigo.⁷

Construção do porto de abrigo foi escolhido um local a 4 quilómetros da foz do rio Douro em frente das povoações de Matosinhos e Leça da Palmeira, onde os molhes do Porto se podiam apoiar sobre um arco descontínuo de rochedos, os mais extensos dos quais estão hoje debaixo do molhe Norte e se chamavam os Leixões.⁸

As transcrições acima descritas refletem uma necessidade que se veio a confirmar ao longo dos séculos. Durante séculos, o rio Douro foi sem dúvida, uma mais-valia, para a circulação de bens e pessoas. Mas, em uma época de crescimento do tráfego marítimo e no aumento do tamanho dos navios, o rio Douro apresentava uma embocadura estreita e perigosa para a navegação, tendo ocorrido inúmeros e grandes desastres marítimos na

⁴ Leixões, A. d. (1966). *O Porto de Leixões*. Porto: Litografia Ideal - Porto.

⁵ Leixões, A. d. (1966). *O Porto de Leixões*. Porto: Litografia Ideal - Porto.

⁶ Leixões, A. d. (1966). *O Porto de Leixões*. Porto: Litografia Ideal - Porto

⁷ Leixões, A. d. (1966). *O Porto de Leixões*. Porto: Litografia Ideal - Porto

⁸ Leixões, A. d. (1966). *O Porto de Leixões*. Porto: Litografia Ideal - Porto

entrada da barra. Uma região com correntes muito fortes, tanto de Norte como de Sul e a própria corrente do rio Douro, que transportava elevados níveis de sedimentos que provocavam constantes alterações nos fundos, fundos necessários à circulação de navios. Mesmo contra muitas vozes ativas dos comerciantes do Porto e das principais figuras políticas, o porto de abrigo de Leixões foi uma necessidade, para fazer face a uma realidade difícil que era a entrada na barra do rio Douro, em dias de temporal e em dias onde as correntes marítimas eram fortes e de elevada ondulação. O porto de abrigo de Leixões tornou-se nos finais do Século XIX, uma obra importantíssima e considerada a principal obra de engenharia em Portugal.

1.2 - O Porto de Leixões

O Porto de Leixões vem desempenhando nos últimos anos uma função económica e social da maior importância, não tendo sido concebido inicialmente como um porto de comércio.

A ideia dominante era a de construir um porto de abrigo para a navegação que frequentava o porto comercial do Douro; que dizer, Leixões, posto afastado 5 quilómetros da foz do rio, seria o anteporto do Douro, resguardando os navios que eram obrigados a esperar que a maré, a corrente ou o estado do mar permitissem transpor a barra.

Os primeiros estudos para a sua construção foram mandados fazer pelo governo em 1852. Outros estudos se seguiram, feitos por engenheiros que eram ou vieram a tornar-se célebres em assuntos de hidráulica marítima – William Jates Freebody, John Rennie, Manuel Afonso de Espregueira, Silvério Pereira da Silva, John Coode, Adolfo Loureiro – até ao ano de 1883, em que o engenheiro Afonso Joaquim Nogueira Soares apresentou o projeto definitivo que serviu de base à construção.⁹

⁹ Comunicações, M. d. (1949). *O Porto de Leixões*. Porto: Imprensa Portuguesa Porto pag 7

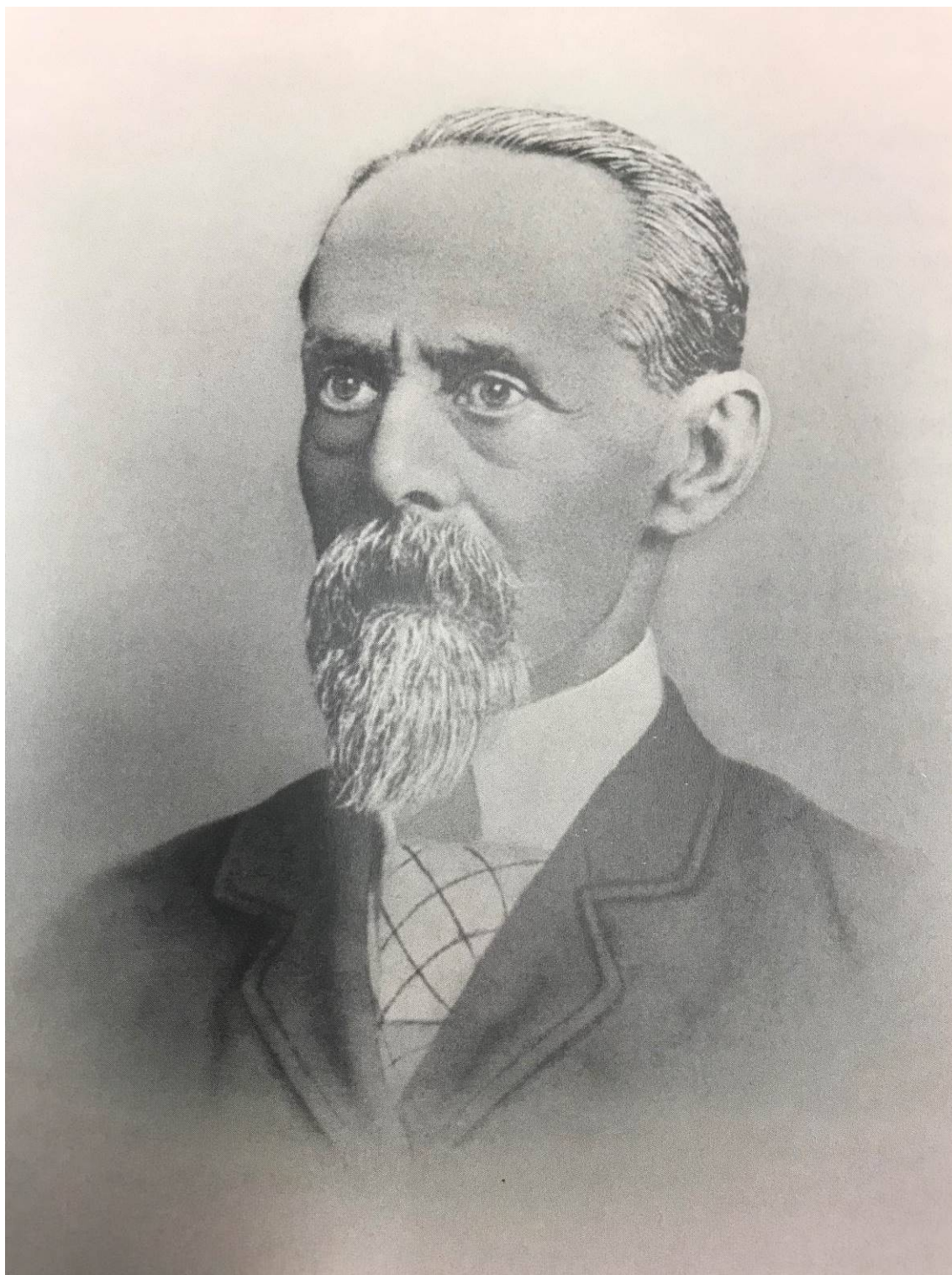


Figura 1 - Engo. Afonso Joaquim Nogueira Soares_ Arquivo APDL

Levando o pensamento para uma compressão da evolução natural, que se foi construindo ao logo dos anos, com inumeríssimos trabalhos e levantamentos efetuados, de forma, a perceber a possibilidade de fazer crescer algo de imperial no vale do rio Leça.

A vontade foi falando mais alto, mesmo perante muitas vozes contrárias dos comerciantes do Porto, que olhavam para este estudo como uma ameaça à rota comercial instalada no Rio Douro.

A necessidade e o crescimento dos navios transportou para uma necessidade maior e uma urgência imperiosa, em criar as condições possíveis para acompanhar o crescimento dos navios e o aumento do tráfego marítimo. Muitos foram os engenheiros hidráulicos, que ao longo dos anos foram estudando e dando sentido a tudo o que seria necessário, para mudar o paradigma existente no comércio marítimo existente no Douro.

Desde 1854 a 1883 descrevo o conjunto de personalidades que deram um contributo importantíssimo no pensamento de como seria o porto de abrigo de Leixões.

" 1854 – é contratado o engenheiro londrino William Jates Freebody para vir examinar a barra do Douro e elaborar um relatório com soluções;

1855 – um outro inglês, o engenheiro hidráulico sir John Rennie, apresenta um relatório onde defende a destruição de uma série de rochedos;

1858 – o engenheiro inglês, Knox, apresenta um projeto que previa o aterro da foz do rio, abrindo-se no Cabedelo um canal com eclusa que desembocaria num porto de abrigo construído no mar e formado por molhes marítimos;

1859 – projetos do engenheiro Joaquim Nunes de Aguiar e do inspetor de Obras Públicas José Carlos Chelmiki;

1859 a 1862 – pormenorizados estudos hidrográficos dirigidos pelo engenheiro Caetano Maria Batalha que conclui, igualmente, pela necessidade de destruição de inúmeros penedos, muitos dos quais até profundidades que deveriam atingir os seis metros;

1863 – o engenheiro francês, H. Luzeu, defende que a melhor solução é mudar a orientação da entrada do Douro, sugerindo para tal a construção de dois molhes curvilíneos a sair do Cabedelo e de S. João da Foz alterando, efetivamente, o rumo das águas do Douro no seu contacto com o mar. Mais um projeto, como tantos outros, que não passou do papel. O mesmo aconteceria com os de Léo de La Peyrouse e Robert Messer, ambos de 1865.

Concludentes foram, no entanto, os estudos dirigidos pelo engenheiro Afonso Joaquim Nogueira Soares de 1869 a 1871. As suas propostas, aprovadas pelo Governo em 1873, embora com sucessivas modificações e melhoramentos, foram efetivamente implantadas em trabalhos que dirigiu até 1892.

Mas seria necessário esperar ainda mais alguns anos. Tempo para o engenheiro inglês James Abernethy produzir dois planos e para fazer aparecer em cena as duas personagens que, tecnicamente, iriam produzir em definitivo o projeto do Porto de Leixões: o inglês Sir John Coode e o Afonso Joaquim Nogueira Soares – o engenheiro que vinha dirigindo os trabalhos na foz do Douro. É de facto com base nos projetos apresentados em 1878 por Nogueira Soares e em 1881 por Coode que, em 1883, o ministro das Obras

Públicas, Hintze Ribeiro, apresenta na Câmara dos Deputados uma Proposta de Lei autorizando o Governo a adjudicar a construção do porto artificial de abrigo de Leixões. E, julgando-se convenientes algumas modificações, é responsabilizado pela elaboração do projeto definitivo o engenheiro Nogueira Soares, que o dará por concluído no dia 24 de agosto de 1883. Justo será salientar o nome de Adolpho Loureiro que, durante este período, faz parte de uma série de comissões que acompanham a elaboração do projeto final”.¹⁰

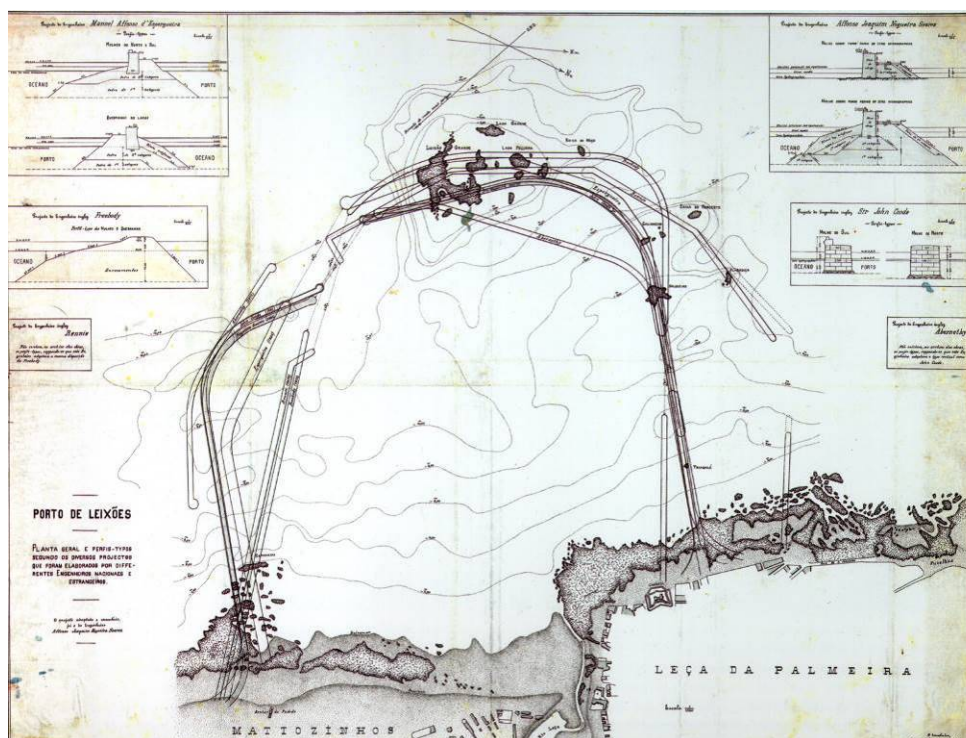


Figura 2 - Imagem evolutiva até ao projeto final de Nogueira Soares _ Porto de Abrigo _ Arquivo APDL.

1.3 – Situação

Ocorre perguntar por que não se construiu um porto na própria foz do Douro. O rio Douro desagua em praia de areia; a sua barra varia de posição e profundidade dentro de largos limites: depois de cheias grandes encontra-se à distância de 600 a 800 metros da embocadura (foz do rio), nas épocas de estiagem aproxima-se tanto desta que chega aos canais da barra, os quais não tinham geralmente profundidades superiores a 4 metros nas baixa-mares das águas vivas e a sua posição e orientação eram constantemente perturbadas pela ação dos ventos e ondulação, pelo afluxo dos **“aluviões marítimos”**¹¹ e fluviais e pelas cheias, sem que a influência estabilizadora das correntes de enchente e

¹⁰ <http://www.apdl.pt>.

¹¹ O termo **Aluvião** designa um depósito recente de sedimentos (areia, cascalho, lama, resíduos vegetais e que podem ter origem fluvial, lacustre ou marinha. Nos rios, esta acumulação de sedimentos é muito frequente como consequência de inundações e ocorre a partir do momento em que as águas perdem a capacidade para os transportar, geralmente junto dos estuários e em planícies de inundação.

vazante e da corrente fluvial, todas relativamente pequenas, pudesse criar, a não ser durante curtos intervalos, um estado satisfatório de equilíbrio.¹²

Eliminar estas dificuldades obrigaria a construir obras marítimas exteriores de custo comparável ao das que vieram a fazer-se em Leixões e, todavia, essas obras não resolveriam a questão das cheias que era a causa de 30 por cento dos impedimentos anuais da entrada. Além disso, o rio transporta durante as cheias quantidades consideráveis de aluviões – mais de 3 milhões de metros cúbicos nas cheias grandes - e, ao tempo, os meios de dragagem eram rudimentares.

Pode perguntar-se ainda por que razão se escolheu para o porto de Leixões um local que pelo lado de terra se opõe, em virtude do relevo do terreno, à criação de um porto comercial amplo e se não preferiu qualquer outro ponto, ao Norte de Leixões ou a Sul da Foz do Douro, onde a costa se oferece mais baixa e acessível.

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 dispostas em arco de curva a certa distância da costa, que se considerou favorável ao estabelecimento das obras de abrigo; havia ali profundidades grandes a muito pouca distância da costa e julgava-se que os movimentos de areia eram insignificantes.

Estas as razões que, já no tempo de D. João V, suportavam o pedido feito ao monarca pela cidade, para que promovesse naquele lugar a construção de um porto destinado a abrigo de navios contra as fúrias do mar e os assaltos dos corsários.¹³

¹² Comuações, M. d. (1949). *O Porto de Leixões*. Porto: Imprensa Portuguesa Porto pag 8 e 9

¹³ Comuações, M. d. (1949). *O Porto de Leixões*. Porto:261 Imprensa Portuguesa Porto pag 9

No quadro seguinte demonstramos a evolução natural do aumento do tráfego marítimo em Leixões, sendo já à época, um reflexo da construção do porto de abrigo de Leixões, que lentamente vai conquistando espaço e navios comerciais ao Douro, refletindo-se também, o crescimento do movimento de passageiros embarcados.

Quadro I¹⁴

Movimento do Porto de Leixões (1886-1909)

Anos	Navios Entrados		Navios Para operações Comerciais	Navios à vela	Navios a vapor	Total de navios	Passageiros embarcados
	Arribados ¹⁵	Para Abrigo					
1886	1			1		1	
1887	1			1		1	
1888	6	22	20	28	20	48	
1889	31	49	24	75	29	104	
1890	98	258	20	176	200	376	
1891	104	262	110	200	276	476	7797
1892	86	254	145	194	291	485	3000
1893	63	163	178	144	260	404	13667

¹⁴ Alves, F. d. (2002). *Leixões uma História Portuária*. Porto: Grafiasa, pag 100

¹⁵ **Arribados** - Entrar em porto ou aproximar-se da costa por motivos de força maior

1894	39	183	183	122	283	405	6113
1895	59	178	211	139	309	448	9184
1891	55	199	219	149	324	473	9458
1892	80	230	261	189	382	571	8584
1898	79	125	330	146	388	534	13107
1899	21	163	262	120	326	446	6614
1900	45	147	296	143	345	488	5456
1901	36	163	344	149	394	543	5863
1902	50	161	389	163	437	600	5605

Tabela 1 - Movimento do Porto de Leixões(1886-1909).

No quadro seguinte demonstramos o movimento de embarcações entradas no Douro e em Leixões e respetiva tonelage entre 1871 e 1909. Faz-se notar, que a partir de 1899 Leixões começa a ter uma maior representatividade de tonelage de mercadorias. Verifica-se também, que apesar de entrarem mais embarcações no Douro, a tonelage de mercadorias vai-se acentuado de forma positiva em Leixões.

Quadro II ¹⁶

Anos	Douro		Leixões	
	Embarcações	Tonelagem	Embarcações	Tonelagem
1871	940			
1872	861			
1873	929			
1874	980			
1875	1066	234796		
1876	998	243496		
1877	988	234660		
1878	1011	238466		
1879	1029	275882		
1880	924	257736		
1881	843	243362		

¹⁶ Alves, F. d. (2002). *Leixões uma História Portuária*. Porto: Grafiasa, pag 119

1882	880	280542		
1883	802	300580		
1884	854	288096		
1885	823	290447		
1886	931	346576		
1887	1047	333888		
1888	1009	336808	48	11354
1889	1049	348883	104	33666
1890	1031	368923	376	109948
1891	938	359683	438	256767
1892	881	352782	482	286172
1893	920	370379	409	311659
1894	992	410309	408	327874
1895	967	393966	451	386327
1896	982	405260	477	453416

1897	553	521319	553	521319
1898	528	651470	528	651470
1899	811	360876	448	498875
1900	906	392025	481	540372
1901	868	386463	536	690849
1902	973	424029	601	784627
1903	929	410862	655	875865
1904	936	432359	597	879251
1905	1037	452023	697	1130701
1906	1121	456047	715	1304598
1907	1070	452716	817	1534003
1908	1146	479772	901	1823720
1909	1124	461311	937	1902673

Tabela 2 - Movimento das embarcações entradas no Douro e em Leixões (1871 - 1909).

1.4 - Luta permanente contra o Mar

Leixões tem uma fortíssima exposição. A costa portuguesa, desde a fronteira do norte até ao **“promontório”**¹⁷ da Nazaré, não oferece qualquer abrigo para ventos e marés de quadrantes de Norte a Sul por Oeste. Tem na sua frente o atlântico com um **“fetch”**¹⁸ de milhares de quilómetros e o perfil costeiro não é suave visto que a **“batimétrica”**¹⁹ de (-20 m) passa a menos de **“uma milha”**²⁰ da costa. Os grandes temporais que começam com ventos de Sudoeste atingem excepcional violência com ventos e vagas de direções entre Oeste e Noroeste.²¹

Já foram medidas vagas de 7,5 metros de amplitude em fundos de (-20 m) próximos das obras exteriores do porto e calcula-se que atinjam amplitudes de 10 m ou mais. Cedo se reconheceu a violência da ação do mar sobre as obras do porto. Ainda a construção dos dois molhes não estava concluída quando sofreram as primeiras grandes avarias em 1892 a que se sucederam outras nos temporais de 1896, 1897, 1909, etc. de tal modo que a história deste porto reproduz uma luta constante contra o mar. Os pontos mais gravemente atingidos foram sempre as curvas dos dois molhes, uma das quais a do Norte, é batida de frente violentamente nos temporais de Oeste/Noroeste e a outra, a do molhe Sul, é tingida obliquamente pelas vagas que deslocam a dezenas de metros da origem não só os blocos naturais de infraestrutura mas também os grandes blocos artificiais de 50 t. que revestem o enrocamento.²²

¹⁷ **Promontório** - Local mais elevado; saliência ou elevação_ composto por rochas muito elevadas e por penhascos.

¹⁸ **Fetch** - Tempestades e ventos fortes no Atlântico

¹⁹ **Batimétrica** - é a medição da profundidade dos oceanos.

²⁰ **Uma milha** = 1,609344 quilómetros.

²¹ Comuações, M. d. (1949). O Porto de Leixões. Porto: Imprensa Portuguesa Porto pag 11

²² Comuações, M. d. (1949). O Porto de Leixões. Porto: Imprensa Portuguesa Porto pag 12 e 13



Figura 3 - Titan Norte e Sul imagem de 1890 _ Arquivo APDL.

O grande titã do molhe Norte que pesa 420 toneladas foi lançado à água por embate direto de uma vaga em 1892. O outro titã com capacidade para levantar 90 toneladas, foi também lançado ao mar em 1934 na extremidade do primeiro troço, emerso, do quebra-mar exterior.²³

Os Titans foram à sua época guindastes de elevada importância na construção dos molhes Norte e Sul do porto de abrigo de Leixões. A sua capacidade de trabalho era de facto, à época uma monstruosidade pelo lado positivo. Marcaram a diferença pela sua capacidade de trabalho e pela sua imponência representativa da evolução da engenharia. A sua função ainda se prolongou até aos finais dos anos 30.ç

²³ Comuações, M. d. (1949). O Porto de Leixões. Porto: Imprensa Portuguesa Porto pag 13



Figura 4 – Titan - Molhe Norte _ Imagem de Autor.

Na tabela abaixo apresento a lista de navios da Marinha Portuguesa em 1907, em uma fase controversa do nosso país. Époça em que a Monarquia dava sinais de elevada fraqueza institucional, económica e social.

Lista de Navios da Marinha Portuguesa em 1907 Navios da Marinha Portuguesa²⁴

Navios de Guerra - Navios da Armada				
Sinal	Nome e Qualidade	Deslocamento	Força da máquina	Bocas de fogo
		Toneladas	Cavalos Indicados	
GQBC	+ Açor – canhoneira	335	360	1
GQBD	+ Affonso Albuquerque - corveta	1:110	1:360	13

²⁴ Marinha, 3. R. (1907). *Navios da Marinha Portuguesa Referida ao 1.º de Janeiro de 1907*. Lisboa: Imprensa Nacional pag 6 e 7

GQBF	+ África - transporte	2:993	1:200	2
GQBL	Cabinda – pontão/enfermaria			
GQBM	+ Cacongo - canhoneira	266	375	2
GQBN	+ Carabina – lancha canhoneira	53	50	2
GQBT	+ Álvaro de Caminha - transporte	535	400	4
GQBV	+ Diu - Canhoneira	729	700	8
GQBW	D. Fernando II e Glória – escola prática de artilharia naval	1:849		12
GQCB	+ Pátria - canhoneira	636	1:800	11
GQCD	Duque de Palmella – escola de alunos marinheiros	952		6
GQCH	Estephania – escola de alunos marinheiros	2:369		3
GQCJ	+ Faro - canhoneira	136	200	1
GQCL	+ Fulminante – vapor (serviço de torpedos)	78	150	
GQCM	* Granada – lancha canhoneira	24	40	1
GQCN	* Infante D. Manuel – lancha canhoneira	40	64	1
GQCP	India – navio depósito	2:578		
GQCR	+ Lagos - canhoneira	100	150	1
GQCS	+ Liberal - canhoneira	558	500	3
GQCT	+ Lidador - rebocador	252	400	2
GQCV	+ Limpopo - canhoneira	321	523	3

GQCW	+ Marraquene – lança canhoneira	20	50	1
GQDB	+ Baptista de Andrade - vapor	150		4
GQDC	+ Mandovi - canhoneira	462	400	7
GQDF	+ Cacheu – lanca canhoneira	40	100	1
GQDH	+ Massabi - canhoneira	266	375	3
GQDJ	+ Berrio - rebocador	511	1:070	
GQDS	* Sena – lanca canhoneira	70	100	3
GQDT	* Tete – lanca canhoneira	70	100	3
GQFB	+ Rio Lima - canhoneira	638	500	6
GQFD	+ Sabre – lanca canhoneira	53	50	1
GQFH	+ Sado - canhoneira	645	500	6
GQFK	+ Tâmega - canhoneira	645	500	6
GQFL	+ Tavira - canhoneira	204	220	1
GQFM	+ Tejo – canhoniera/torpedeira	530	7:000	6
GQFN	+ Torpedeiro nº1	54	400	
GQFP	+ Torpedeiro nº2	66	700	2
GQFR	+ Torpedeiro nº3	66	700	2
GQFS	+ Torpedeiro nº 4	66	700	2
GQFT	+ Vasco da Gama – cruzador couraçado	3:030	6:000	14
GQFV	+ Chaimite - canhoneira	430	480	4

GQHB	+ Vouga - canhoneira	721	600	5
GQHD	+ Zaire - canhoneira	558	500	6
GQHF	+ Zambeze - canhoneira	641	460	5
GQHJ	+ Adamastor - cruzador	1:757	4:000	11
GQHK	+ Amelia – yacht real	1:370	1:800	6
GQHL	*Capello – lancha canhoneira	40	36	2
GQHM	*Diogo Cão – lancha canhoneira	44	90	2
GQHP	+ D. Carlos I - cruzador	4:253	12:729	34
GQHT	*Pedro Annaya – lancha canhoneira	44	90	2
GQHV	+ Salvador Correia - transporte	300		3
GQJB	Rainha D. Amelia - cruzador	1:660	5:400	14
GQJC	+ D. Luís - canhoneira	802	500	9
GQJF	Pero de Alenquer – transporte de vela	2:195		2
GQJH	+ S. Gabriel - cruzador	1:800	3:000	18
GQJK	+ S. Rafael - cruzador	1:800	3:000	18

Tabela 3 - Lista de Navios da Marinha Portuguesa em 1907.

+ - Navio de hélice

*** - Navio de Rodas**

Capítulo 2 - O lado humano e a merecida importância no desenvolvimento do Porto de Leixões

O porto de abrigo de Leixões retrata uma forte vertente da engenharia e do Património Industrial. O porto de abrigo foi considerada a maior obra de engenharia do século XIX em Portugal, que deu forma a um novo conceito de desenvolvimento económico e social de uma região, com um trajeto imponente no seu crescimento, que, ao longo de décadas, se tornou numa referência em Portugal e mundial.

A história é o retrato das nossas vidas, da nossa identidade como pessoas num mundo atual, em que não podemos desconsiderar, muito pelo contrário, devemos valorizar e perceber a grande importância e o sentido de responsabilidade dos nossos antepassados, que demonstraram a sua vontade e força em construir algo de grandioso que se reflete nos dias de hoje. O Porto de Leixões é uma referência evolutiva, que ao longo da sua história, reflete uma real transformação do nosso mundo. O Património Industrial representativo deste porto de abrigo demonstra a capacidade da criação humana e da evolução da engenharia. Construir molhes de proteção em cima de rochedos naturais existentes nas praias de Leça da Palmeira e de Matosinhos, desafiando um mar muito revoltoso, demonstrando uma grande coragem humana, na construção de uma das principais referências do nosso país o Porto de Leixões.

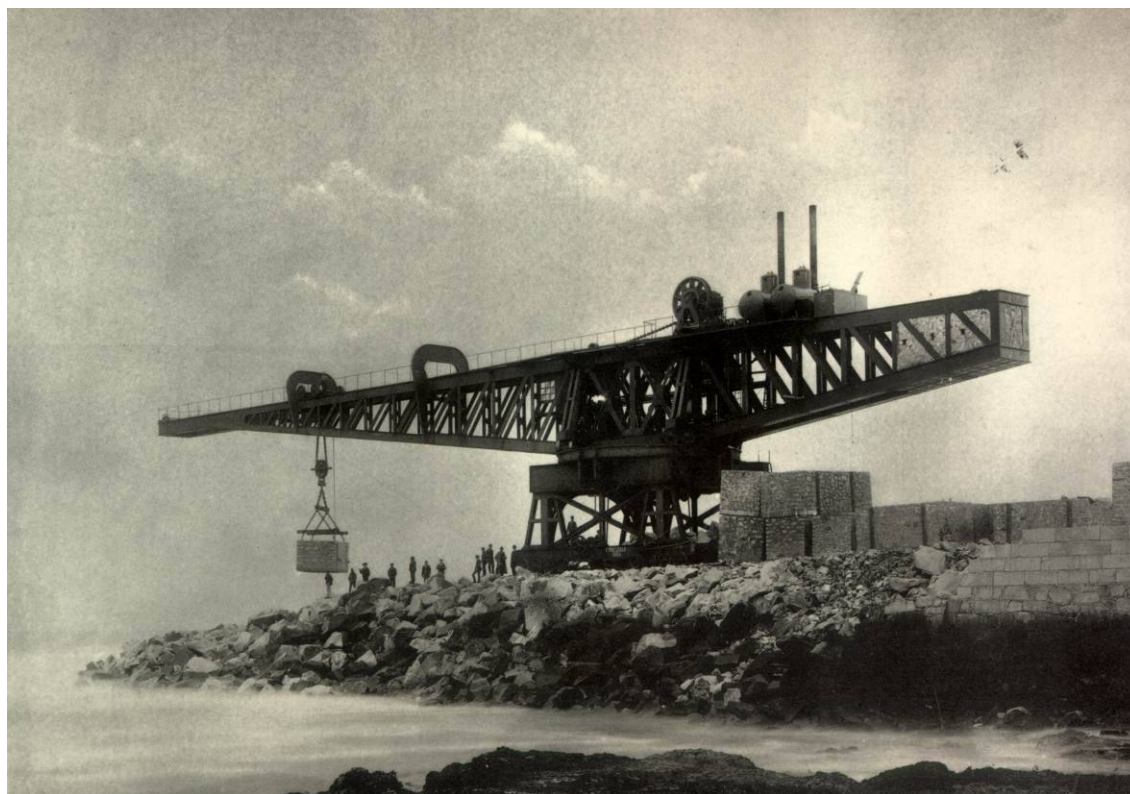


Figura 5 - Titan e a força Humana _ Arquivo APDL

A importância que o Porto de Leixões tem atualmente na comunidade local e nacional, é uma referência dos macros económicos e de exportação do país. É impossível desassociar todo este sucesso ao lado humano e a todos aqueles, que durante a sua história demonstraram a vontade de fazer deste porto, um porto comercial de sucesso internacional. Se olharmos para o ano de 1883, aquando do início da construção dos molhes do porto de abrigo de Leixões, importa referir a força humana e a alma gigante, que permitiram dar o seu primeiro passo na construção dos molhes Norte (Leça da Palmeira) e Sul (Matosinhos), com início em 13 de julho de 1884 e finalizado em 1892 numa fase provisória e em 1895 definitivamente.

Uma época dura e de condições extremamente difíceis na execução de uma obra desta envergadura. As obras hidráulicas por si só são de elevada complexidade, mas, associadas a um mar revoltado sempre pronto a fazer estragos, dificultava de forma intensa a execução dos trabalhos.

Na vasta história que poderemos olhar, sentir, ler e acima de tudo perceber a complexidade de um porto e da importância humana associado aos 136 anos de vida evolutiva.

História permite-nos dizer que ao longo de todos estes anos construiu-se uma referência que nos transporta para o mundo. Olhar Leixões é olhar o mundo! Hoje, Leixões, de forma direta é um porto de exportação de excelência, que serve uma euro região de 14 milhões de habitantes, tem uma representatividade de 17% do PIB da região Norte e 6% do PIB²⁵ nacional, 18% do emprego da região Norte e 7% do emprego Nacional. Atualmente Leixões é responsável por 20% do comércio externo português por via marítima.

Um porto virado para o futuro, com as mais altas tecnologias associadas à sua atividade, mas sem nunca esquecer o seu passado. Os seus antepassados, que de forma séria e empenhada, contribuíram para o que é hoje o Porto de Leixões. Se pensamos na força humana da construção dos molhes do porto de abrigo de leixões, da linha férrea para transporte de pedra das pedreiras para a construção dos molhes, as pedreiras, o molhe Sul, como primeiro pequeno cais comercial de acostagem, no reforço do quebra exterior, da Doca N.º1, da Doca N.º2, da construção da ponte móvel, da Doca n.º 4, da construção das vias rodoviárias envolventes ao Porto de Leixões, a aquisição de equipamento para a movimentação de carga, a vontade e a força da criação de infraestruturas adequadas, o melhorar das condições de trabalho e de proteção dos trabalhadores, os meios de segurança, a forma como todos, ao longo das suas épocas de trabalho no Porto de Leixões transmitiram a sua força e a sua vontade em construir um porto, que hoje e em todo o sempre, nos orgulhamos de pertencer a esta família.

²⁵ **PIB** – Produto Interno Bruto – Representa a totalidade de todos os bens e serviços produzidos de um país.

Capítulo 3 - Os Titans e a importância da linha Férrea

1.1 - Os Titans e a suas características funcionais

Os Titans tornaram-se num símbolo exuberante da construção portuária, objeto da atenção da opinião pública e da imprensa, que neles viam o voluntarismo demiúrgico da engenharia moderna que se propunha arrostar com a impetuosidade do mar e dos ventos marítimos. Assim, discrimino o artigo extraordinário publicado na revista Ocidente em 1 de março de 1886:

O guindaste Titan é uma verdadeira monstruosidade, um dos grandes arrojados da mecânica moderna, o imenso guindaste que está funcionando nas obras do Porto de Leixões e que se destina a colocar blocos artificiais do peso de 50 toneladas no fundo do mar, para construção dos molhes.

O ilustre publicista o Sr. Oliveira Martins falando deste poderoso aparelho, comparou-o à torre do Clérigos, deitada de costas.

Efetivamente, nada mais imponente do que ver esta machina extraordinária deslizar serenamente pelos carris em que assenta, girar em todas as direções com a maior facilidade, erguer sem o menor esforço pesadíssimas massas e ir submergi-las no fundo do Oceano.

Para melhor se avaliarem as dimensões e estrutura do Titan, que o Occidente hoje reproduz em gravura, damos aqui as seguintes minudências:

O grande braço mede de comprimento 68,75 metros dividindo-se para a frente 46 metros e para a retaguarda ou culatra em 22,75 metros. O contrapeso nesta última parte é formado por um maciço de alvenaria. A altura do braço no centro é de 5 metros e meio, na culatra de 3 metros e na extremidade oposta de 80 centímetros. Esse braço repousa sobre uma torre assente em um plano circular, ao qual imprimem o movimento giratório 16 rodas de aço, agrupadas quatro a quatro. Pelo centro de um veio, que liga o braço à torre, passa o eixo vertical, que dá movimento ao aparelho de translação do guindaste. O plano circular de, 9,20 metros de diâmetro. Toda a parte superior do guindaste assenta sobre duas paredes paralelas apoiadas em 32 rodas, colocadas em dois grupos de oito rodas de cada lado, e as quais giram em quatro carris de aço, separados cada par, por uma entrevia de 8,70 metros. No cimo do braço, para o lado da culatra, estão as caldeiras de vapor da força de 50 cavalos, bem como uma machina que comanda todo o mecanismo do Titan. Um só homem, movendo as alavancas, põe em ação todos os membros do imenso aparelho. O peso total do guindaste é de 450 toneladas de ferro e o braço tem força para pegar 50 toneladas até 27 metros do centro da trave, e em 15 toneladas até 47 metros. O tempo gasto em cada operação é de 16 minutos e 20 segundos, divididos do seguinte modo:

30 Segundos para erguer um bloco de 50 toneladas a 20 centímetros acima do solo; 550 segundos para descer à profundidade de 8 metros; 250 segundos para subir de novo a cadeia e aparelho de suspensão; 150 segundos para engate e desengate.

Um vagon carregado engata-se, levanta-se, vira-se e torna-se a colocar sobre os carris em 4 minutos. Uma zorra de translação corre sobre uma linha férrea assente ao longo da parte superior do braço, sendo movida por uma cadeia que o cabrestante tocado pela machina a vapor enrola e desenrola. Essa zorra percorre a extensão do braço, levando os aparelhos de suspensão para tomar ou deixar blocos ou os vagons carregados. O movimento do Titan sobre carris é dado por um eixo vertical ligado à machina a vapor. Esse eixo, com as respectivas engrenagens imprime ação a duas cadeias Galle, colocada uma em cada lado da

*torre. Este guindaste, bem como o outro que está montado do lado de Leça foram fabricados nas oficinas de Fives Lille, em França.*²⁶

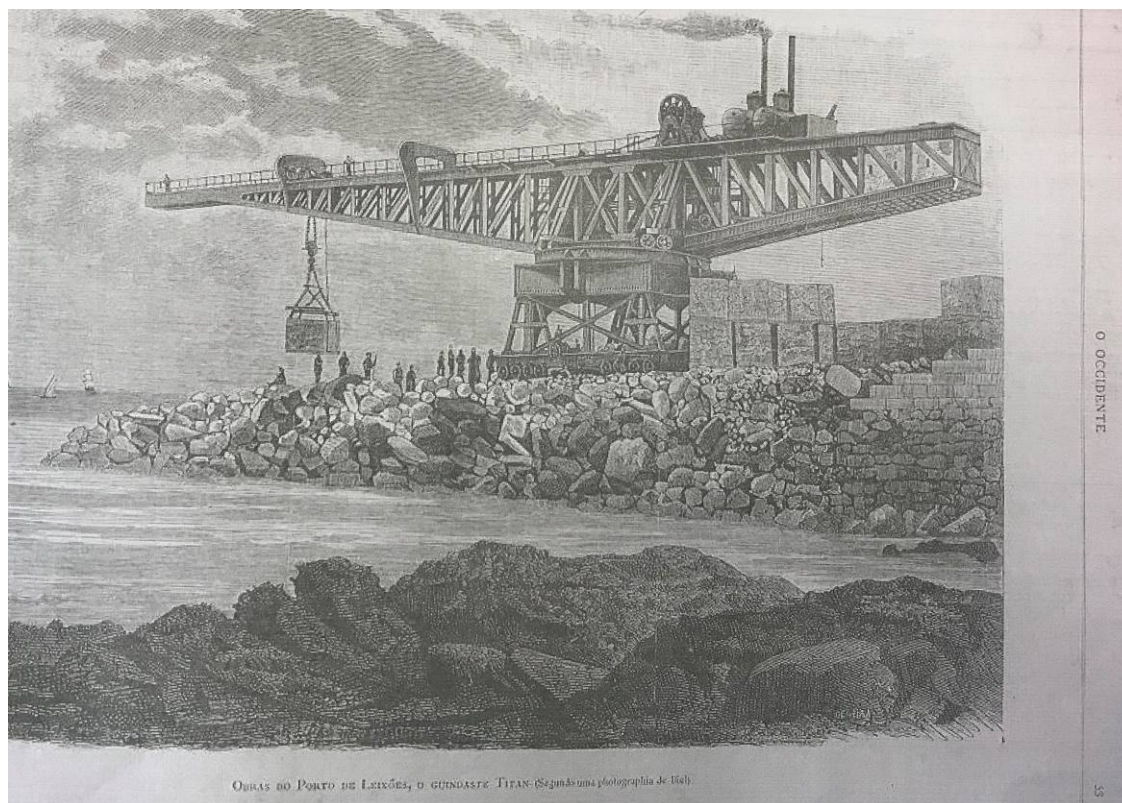


Figura 6 - Gravura do Titan da revista ilustrada Occidente de 01 de março de 1886

O que acabamos de descrever, colocado no molhe do lado de Leça tem funcionado excelentemente. O outro é instalado no molhe do lado de Matosinhos.

O Titan, se admira pelas suas desenvolvidas proporções e pela sua extraordinária força, não menos surpreende pela maravilhosa simplicidade do seu mecanismo e pela extraordinária facilidade de todos os seus movimentos.

*O vel-o trabalhar, assusta!*²⁷

²⁶ Estrangeiro, O. -R. (1 de Março de 1886). 9.º Ano-Volume IX-N.º 259. *Occidente - Revista Ilustrada de Portugal e do Estrangeiro*, p. 51.

²⁷ Estrangeiro, O. -R. (1 de Março de 1886). 9.º Ano-Volume IX-N.º 259. *Occidente - Revista Ilustrada de Portugal e do Estrangeiro*, p. 51.

1.2 - A linha férrea e a sua importância no desenvolvimento Industrial

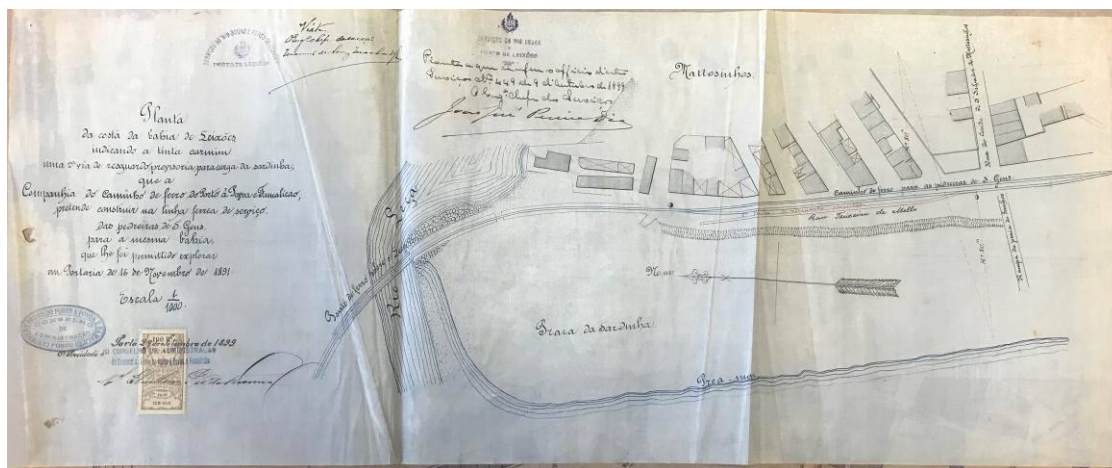


Figura 7 - Planta linha férrea da costa da bahia de Leixões para ligação às pedreiras de S. Gens de 16 de novembro 1891
_ Imagem de Autor

A Linha de São Gens começava nas pedreiras com o mesmo nome, cruzava a Linha da Póvoa na Estação de Senhora da Hora em ângulo reto e seguia até à zona portuária de Leixões, totalizando cerca de 6 Km. A parte relativa ao Ramal de Matosinhos iniciava-se na estação da Senhora da Hora e terminava no Porto de Leixões, em uma extensão de cerca de 5700 m. Possuía um ramal até Leça da Palmeira, para abastecer o novo porto artificial de Leixões. Tinha duas concordâncias, uma a Norte da estação e outra a Sul, ambas na direção de Matosinhos.

E, para a construção dos molhes, foi utilizado o granito de pedreiras próximas, a mais importante das quais foi a de São Gens que se viu ligada a Leixões por uma linha de caminho-de-ferro, construída expressamente para esse fim. Chegadas as pedras aos estaleiros e oficinas, montados em Matosinhos e Leça da Palmeira, estas eram então trabalhadas e conglomeradas de forma a darem origem a enormes blocos graníticos que chegavam a atingir as 50 toneladas.²⁸

²⁸ <https://www.apdl.pt/historia>



Figura 8 - Foto Arquivo da APDL

O Ramal de Matosinhos foi muito importante no transporte de mercadorias até à inauguração da Linha de Leixões (em 1938), sobretudo para a zona do Minho, através da Linha da Póvoa de Varzim, Ramal de Famalicão e Linha de Guimarães. Ficou conhecido, sobretudo, pelo transporte de peixe fresco (em carruagem própria) para a cidade do Porto e para o Minho.

O serviço de passageiros era explorado, recorrendo também a troços da Linha da Póvoa de Varzim, no percurso Matosinhos / Senhora da Hora / Porto-Trindade. Em 1948, por exemplo, o percurso total era feito em 25 minutos (o trajeto no ramal demorava apenas 11 minutos) e circulavam cerca de 15 comboios por dia, em cada sentido.



Figura 9 - Foto Arquivo da APDL

Desta via-férrea existem hoje escassos vestígios. Depois de encerrada, os terrenos, pela Portaria nº180/70 de 8 de Abril de 1970, passaram para a posse da Câmara Municipal de Matosinhos, tendo, na sua maioria, sido urbanizados — o traçado é reconhecível apenas em arruamentos coevos paralelos ou construídos no leito da via, tais como a Rua da Barranha e o seu seguimento pela Av. Domingues dos Santos.

No entanto, na zona de Matosinhos Sul, parte do canal da antiga linha ferroviária ainda se encontra desocupado, entre a Rua Carlos de Carvalho, atravessando as ruas de Roberto Ivens, Brito Capelo, Brito e Cunha, D. João I e Dr. Afonso Cordeiro. O canal torna a ser visível na zona entre a Travessa Dom Nuno e o cruzamento da Vilarinha, terminando o canal reconhecível na rua fechada entre a Circunvalação e a Rua Vitório Falcão.²⁹

Parte do leito da linha foi, mais tarde, aproveitada pelo Metro do Porto para a construção da Linha Azul; parte apenas, pois apesar de partilharem os términos (e apenas nominalmente em Matosinhos), estas duas ferrovias apresentam traçados bastante diferentes.

²⁹ <https://www.apdl.pt/historia>

O processo de construção do complexo portuário de Leixões está, de resto, repleto de processos construtivos de elevada complexidade humana e construtiva. Entre elas e além do canal atrás referido, será interessante aqui salientar os projetos e estudos visando a ligação ferroviária do novo porto à cidade do Porto. Com efeito e ainda na sequência dos desejos de manutenção do protagonismo do Douro, durante várias décadas prevaleceu a ideia de que tal ligação se deveria fazer através de um ramal que ligaria Leixões à Alfândega do Porto, percorrendo a margem direita do Douro e, depois da Foz, ao longo da orla marítima. Entre os pioneiros dessa ideia encontramos o projeto de William Freebody, de 1854, que fazia assentar tal linha em estacaria sobre as praias. **Hoje daria uma interessante linha turística.** A sua aplicação prática era mais do que discutível face à habitual agitação do mar e das vagas alterosas que tão frequentemente varrem estas praias!³⁰

Ainda no início do século XX a Associação dos Comerciantes do Porto defende a ideia do ramal da Alfândega que é, de resto, contemplada no projeto dos Engenheiros Adolpho Loureiro e Santos Viegas de 1907 e que servirá de guia a todo o processo de expansão do porto ao longo do século. Neste projeto, porém, aparece já razoavelmente bem desenvolvida a ideia que acabaria, após muitas dúvidas e contradições, por ser efetivamente implementada: a "Linha da Cintura", ligando Leixões à estação de Contumil no Porto, com passagem por Leça do Balio e S. Mamede de Infesta. Com tantas dúvidas e hesitações a inauguração oficial acaba por se realizar apenas a 17 de Setembro de 1938!³¹

³⁰ <https://www.apdl.pt/historia>

³¹ <https://www.apdl.pt/historia>



Figura 10 - Foto Arquivo da APDL

Vai ser encerrado, a partir de 1 julho próximo (1965) a exploração ferroviária no ramal de matosinhos: O serviço de passageiros passa a ser assegurado por uma carreira de autocarros.

Havendo sido determinada oficialmente a supressão do ramal ferroviário de via estreita entre Matosinhos e Senhora da Hora (conhecido por ramal de Matosinhos), para poderem ter ali o seu curso importante obras de interesse urbanístico é encerrada a exploração no referido ramal no próximo dia 1 de julho.³²

O ramal de Matosinhos tinha de facto uma importância elevada no transporte de mercadorias e pessoas. O crescimento demográfico das freguesias próximas ao Porto de Leixões levaram a necessidade de uma reordenação e ocupação de espaços necessários, para fazer face ao crescimento populacional. O desenvolvimento Industrial nas suas mais variadas vertentes, transformaram a necessidade em realidade. Com o encerramento do ramal de Matosinhos o crescimento imobiliário foi representativo.

O serviço de passageiros, incluindo o transporte dos portadores de bilhetes de assinaturas válidas naquela data, passa a ser assegurado por uma carreira de autocarros entre a estação de Senhora a Hora e Leixões, que os transportes coletivos do Porto explorarão em combinação com a CP.

Os despachos de mercadorias ao abrigo de qualquer tarifa de grande ou pequena velocidade de e para a estação de matosinhos deixam de efetuar-se em todas as estações e despachos centrais a partir de 25 de junho.³³

³² Ferro, G. d. (1 de junho de 1965). *Gazeta dos Caminhos de Ferro Transportes e Turismo. Ramal Ferroviário de Leixões*, p. 18.

³³ Ferro, G. d. (1 de junho de 1965). *Gazeta dos Caminhos de Ferro Transportes e Turismo. Ramal Ferroviário de Leixões*, p. 18.

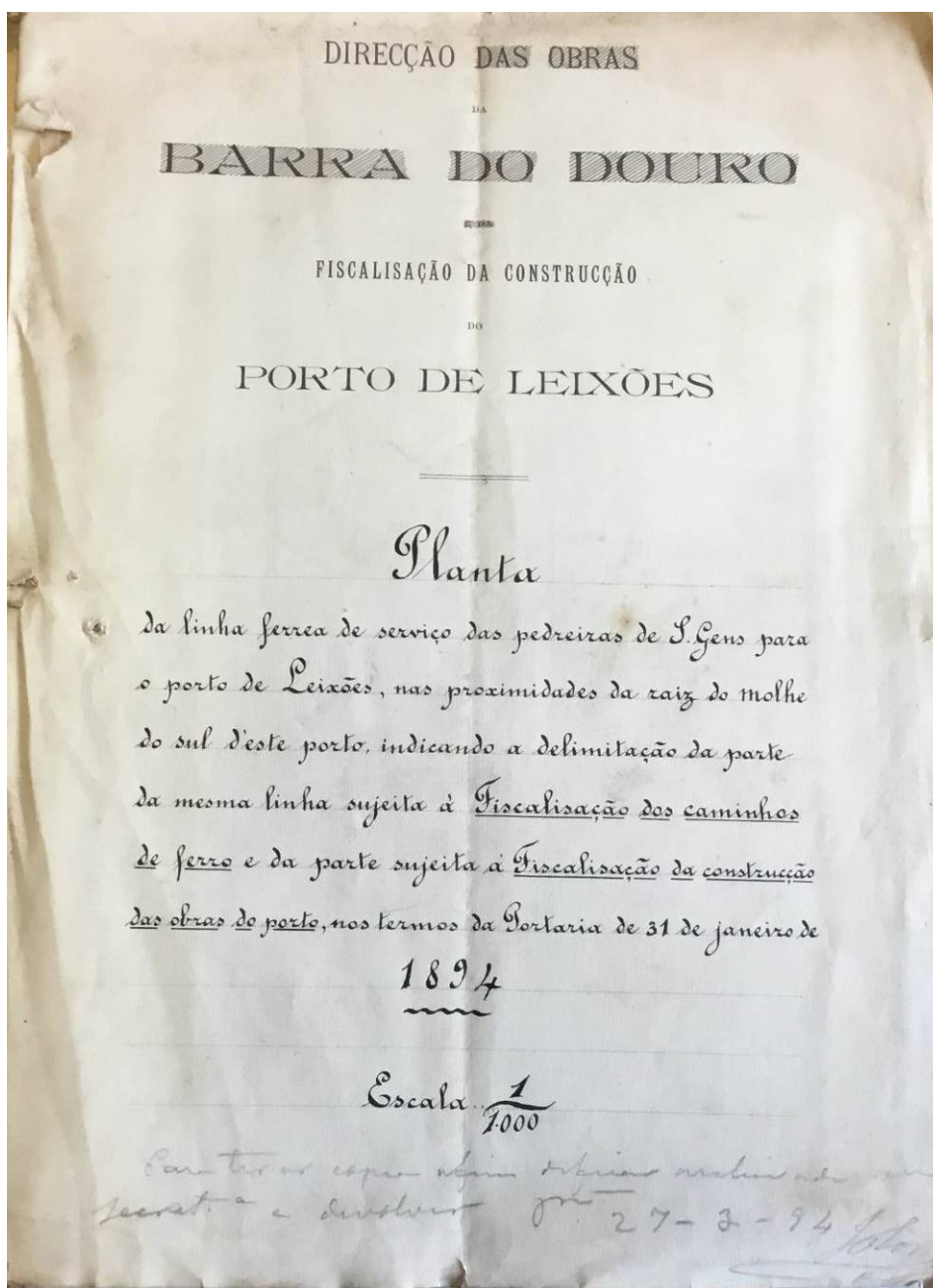


Figura 11 - Capa da Planta para a construcção da linha férrea das pedreiras de S. Gens para Leixões _ Imagem de Autor

Capítulo 4 - A primeira República: de 1910 a 1926

1.1 - A primeira república de 1910 a 1926: as instalações portuárias do Douro e Leixões

Sob o regime político vigente iniciou-se uma nova época de trabalhos e estudos aturados e persistentes a respeito, não só da antiga questão da adaptação do Porto de Leixões ao

tráfego comercial, como também para se efetuarem ali, na medida das mais instantes necessidades, as obras de reparação e de defesa dos molhes que constituem a bacia artificial e que se encontram muito intensamente danificados pelos temporais de sucessivos invernos.³⁴

Os estudos dirigidos pelo engenheiro Afonso Joaquim Nogueira Soares de 1869 a 1871 sendo aprovados pelo Governo de 1873 caracterizaram o início de uma nova época da engenharia civil e da engenharia Industrial. A História diz-nos que a construção dos molhes norte e sul do porto de abrigo de Leixões foi marcante no esforço humano, na capacidade da engenharia, como também, na aplicabilidade de meios de movimentação de carga, como foram na época os Titans – gruas movidas a vapor com uma capacidade de colocar pedras de 50 toneladas, transportadas de comboio da pedreira de S. Gens, que ainda hoje são referências na construção do porto de Abrigo de Leixões e mais tarde, na construção do primeiro cais comercial acostável do Porto de Leixões em 1907, projeto dos engenheiros Adolpho Loureiro³⁵ e Santos Viegas³⁶, que desenvolveram amplamente a ideia de localizar todo o conjunto das docas no vale e que, com ligeiras alterações, acabaram por servir de projeto-guia a todo o processo de expansão portuário do século XX. Mas, apesar de datado de 1907, seria necessário esperar até 1940 para que a doca n.º1, com os seus 550 metros de comprimento por 175 metros de largura, com dois cais acostáveis num total de 1000 metros, fosse inaugurada.

A substituição dos agentes políticos, o voluntarismo e as convicções dos tempos heroicos das grandes mudanças institucionais produzem a convicção do é agora, do finalmente assumindo-se a opção decidida pelo porto comercial de Leixões, como a grande reivindicação do povo do Norte. Ao entusiasmo inicial sucederá um mar de dificuldades. A vitória na produção legislativa, que cria o quadro favorável, vai suceder-se o terreno pantanoso dos interesses, dos problemas de construção no terreno, das dificuldades financeiras derivadas de uma conjuntura económica nunca vista, ocorrida com a **Primeira**

³⁴ Alves, F. d. (2002). *Leixões uma História Portuária*. Porto: Grafiasa, pag 131

³⁵ **Adolpho Loureiro** - Militar de carreira, mas foi como engenheiro, ao serviço do Ministério das Obras Públicas que mais se notabilizou, dedicando cerca de quatro décadas da sua vida ao estudo e desenvolvimento do sector portuário nacional.

³⁶ **António Santos Viegas** – Militar de carreira, Licenciatura em Filosofia, pela Universidade de Coimbra; Licenciatura em Matemática, pela mesma Universidade e Licenciatura em Engenharia civil, pela Escola do Exército. Oficial do Exército, Banqueiro e Ministro. Em 1907 – Passa para os quadros do Ministério das Obras Públicas, Comércio e Indústria, onde desempenhou as funções de Inspetor superior das obras públicas e vogal do Conselho Superior de Obras Públicas.

Guerra Mundial e as suas múltiplas consequências. Mas, sobretudo, surgirão as tensões locais provocadas pelo reordenamento de uma opção portuária que desloca o centro tradicional de comércio, valorizando e desvalorizando espaços, criando novas oportunidades de negócio e debilitando as mais antigas, estilhaçando, enfim, áreas cristalizadas de poder, projeção social e espaço comercial. A história do Porto de Leixões não pode ser apenas a narrativa da construção do ponto de vista técnico mas também a das diversas convergências e confrontos que uma obra estrutural como esta, destinada a marcar definitivamente a economia regional, acabou por despoletar.

Durante longos anos a tentar resolver o problema portuário do Douro, administrando mesmo a arrecadação e a gestão de verbas fiscais que sobrecarregavam o comércio portuense para esse efeito, a Associação Comercial do Porto (ACP) era um símbolo histórico. Símbolo das gerações do passado sediadas na zona ribeirinha da cidade, onde ganharam dinheiro, influência e poder, expressão da burguesia portuense que se adaptou ao *modus vivendi* da monarquia constitucional, que ajudou a criar e a sustentar, participando do processo de reprodução social instalado, através de ritos, sociabilidades, influências e pressões, de forma a alimentar a rotação individual que assegura a permanência das elites no poder.³⁷

Vivíamos uma época muito controversa, na transição da monarquia para a república, onde as dificuldades económicas, associadas à degradação social do país, levou de certa forma a uma estagnação do país, que piorou drasticamente com a participação de Portugal na **Primeira Grande Guerra**.

Olhando para Leixões e para a vontade de desenvolvimento e crescimento portuário, também se deparou, com as dificuldades financeiras oriundas do estado português.

Quem ler os jornais da altura, apercebe-se da forma como, nas vésperas da eclosão da Primeira Guerra Mundial, a opinião publicada fazia sobressair a ideia de um novo tempo, a entrada num campo prático e de verdadeira ação, fugindo assim à rotina da papelada,

³⁷ Alves, F. d. (2002). *Leixões uma História Portuária*. Porto: Grafiasa, pag 133

onde os projetos se acumulavam, é certo, mas de onde nada resultava de útil e de proveitos. Os benefícios da administração republicana não tardarão, pois a sentir-se.³⁸

Mas este novo quadro legal (Junta Autónoma das Instalações Marítimas do Porto Douro e Leixões, nomeada por portaria de 13 de fevereiro de 1913)³⁹, arrastava problemas. Um deles era de não permitir a facilidade de expropriações previstas para as áreas de Lisboa e Porto, uma vez que a anexação ao concelho do Porto das localidades de matosinhenses, apenas após a escavação e cais da Doca n.º 1, as quais se não podiam fazer sem exceção daquelas. Só que a Câmara do Porto, que presidia a Junta Autónoma das Instalações Marítimas do Porto Douro e Leixões, não podia ativá-las, num concelho vizinho. Era de novo o desânimo.

O outro facto prendia-se com a presidência da Junta, a qual cabia por inerência ao Presidente da Câmara Municipal. Ora em 1913, o Engo. Xavier Esteves, que foi o artífice da nova solução institucional, perdeu a Câmara Municipal e nem chegou a ser reconhecido como presidente da Junta Autónoma das Instalações Marítimas, pela qual lutara, dado o lugar ser inerente ao Presidente da Câmara do Porto.⁴⁰

Note-se, porém, que **Xavier Esteves** rapidamente voltou à Junta em 1914, agora como representante dos negociantes exportadores, continuando o seu papel de mentor e assumiu mesmo a presidência em 1915, por ter regressado pontualmente à Câmara Municipal do Porto, cuja vereação foi dissolvida pelo golpe ditatorial de **Pimenta de Castro**, para a qual foi nomeada uma comissão administrativa encabeçada por Xavier Esteves. Esta situação durou apenas um mês, sendo a anterior vereação dissolvida resposta no seu ligar, o mesmo, se passando na Junta. Este episódio, só por si, revela uma outra debilidade da estrutura organizacional da Junta, pois transpõe para um serviço de características eminentemente técnicas a flutuação política, ao criar a inerência da presidência da Junta ao da presidência da Câmara Municipal do Porto.⁴¹

Os trabalhos iniciais da nova Junta apontaram para as obras de reparação e conservação dos molhes existentes em Leixões, que se apresentavam como inadiáveis, dados os

³⁸ Alves, F. d. (2002). *Leixões uma História Portuária*. Porto: Grafiasa, pag 165 e 166

³⁹ Alves, F. d. (2002). *Leixões uma História Portuária*. Porto: Grafiasa, pag 160

⁴⁰ Alves, F. d. (2002). *Leixões uma História Portuária*. Porto: Grafiasa, pag 165

⁴¹ Alves, F. d. (2002). *Leixões uma História Portuária*. Porto: Grafiasa, pag 165

profundos rombos e fendas provocados pela consecutiva ação destruidora do mar e alguma inconsistência técnica das obras anteriores.⁴²



Figura 12 - Aspeto das vagas do temporal de 10 a 17 de janeiro de 1912_Norte_ Imagem de Autor.

⁴² Alves, F. d. (2002). *Leixões uma História Portuária*. Porto: Grafiasa, pag 165



Figura 13 – Avarias Produzidas pelos temporais de 10 a 17 de Janeiro de 1912_SUL _ Imagem de Autor

1.2 - As Dificuldades Económicas da Conjuntura da Primeira Guerra Mundial

O tempo de Guerra Mundial era manifestamente um tempo muito difícil, pois impunha reduções de trabalho e de despesas em todo o tipo de empreendimentos, conjuntura a que as questões portuárias não podiam fugir.

A situação do porto comercial de Leixões arrastava-se, com a Junta Autónoma das Instalações Marítimas do Porto Douro e Leixões a reconhecer publicamente o estado de desconforto das faixas de Matosinhos e Leça da Palmeira contíguas à área portuária, dada a dificuldade em iniciar as escavações e os muros para as docas e estabelecer o ordenamento urbanístico adjacente. Só em 1918 e 1919 se verificam condições para desenvolver os perfis transversais e longitudinais das avenidas marginais que devia ladear as docas, obras realizadas por administração direta da junta para minorar a incomodidade dos habitantes locais.⁴³

⁴³ Alves, F. d. (2002). *Leixões uma História Portuária*. Porto: Grafiasa, pag 174

A primeira Grande Guerra teve efeitos catastróficos no país, dando origem a uma época de crise social e económica. Na tabela seguinte verificamos o decréscimo de verbas disponíveis para as obras no Douro e em Leixões.

Junta Autónoma das Instalações Portuárias (Douro-Leixões): Evolução das receitas entre 1914-1917⁴⁴

Anos	Receita anual aplicável às obras do Douro (em contos)	Receita anual aplicável às obras de Leixões (em contos)
Média dos 3 anos anteriores à Guerra	100	200
1914	97	168
1915	71	105
1916	65	82
1917	46	39

Tabela 4 - Junta Autónoma das Instalações Portuárias (Douro-Leixões): Evolução das receitas entre 1914-1917.

A paralisia portuária era notória. E, as contas de 1917 revelaram que nas receitas a aplicar às obras do Douro pouco sobrava das despesas obrigatórias que a legislação transferia para a Junta (Palácio da Bolsa, asilos, etc.) que atingiam os 36 contos, situação que se agravou ainda nos dois anos seguintes. E as receitas aplicáveis às obras de Leixões já não cobriam os encargos com o empréstimo de 1000 contos, para as expropriações e reparações, as quais atingiam os 55 contos anuais, superando a verba disponível: tinha chegado à altura de o Governo cumprir a hipótese prevista na base 4.^a da lei de 23 de abril de 1913 e no decreto de 18 de junho de 1913 que mandava suprir as deficiências de receita destinada ao Porto de Leixões com dotações do Estado até 240 contos por ano.

⁴⁴ Alves, F. d. (2002). *Leixões uma História Portuária*. Porto: Grafiasa, pag 176

Surgindo a altura de um concurso público para a construção das docas impunha-se inscrever atempadamente as verbas respetivas no orçamento de Estado. A junta invocava o conhecimento da situação por parte do Ministro Xavier Esteves para não ter necessidade de entrar em detalhes, mas lembrava a redução das despesas efetuadas pela Junta e que, para evitar o encerramento anual de contas com défice não podemos, contudo, deixar de recordar que, não tendo, por enquanto, julgando oportuna nem conveniente a suspensão absoluta dos trabalhos da Junta Autónoma, o desempenho da nossa missão se está tornando cada vez mais difícil, vivendo esta corporação como vive economicamente, para assim dizer os saldos em dinheiro que transitaram dos exercícios findos, esgotando mesmo as reservas criadas à custa deles e tendo, por outro lado, de obtemperar às reivindicações operárias com fundamento na tabela de salários e de suportar a assombrosa elevação do custo de todos os materiais. E a junta lembra a possibilidade de insolvência dos seus compromissos e paralisação dos trabalhos como correspondente despedimento do numeroso pessoal, numa altura de paralisação da atividade económica e de carestia de vida.⁴⁵

O Governo, pelo Decreto n.º 4162 - Diário do Governo n.º 91/1918, Série I de 1918-04-29, autoriza então a Junta a contrair um empréstimo até 3000 contos para as obras do Douro, verba que rapidamente perdeu significado face aos níveis de inflação da época.⁴⁶

⁴⁵ Alves, F. d. (2002). *Leixões uma História Portuária*. Porto: Grafiasa, pag 176 e 179

⁴⁶ Alves, F. d. (2002). *Leixões uma História Portuária*. Porto: Grafiasa, pag 178

MINISTÉRIO DO COMÉRCIO

2.ª Repartição da Direcção Geral da Contabilidade Pública

Decreto n.º 4162

Em nome da Nação, o Governo da República Portuguesa decreta, e eu promulgo, para valer como lei, o seguinte:

Artigo 1.º É a Junta Autónoma das Indústrias Marítimas do Porto autorizada a levantar, mediante a emissão de títulos da dívida pública, até a quantia de 3000.000\$, para ser aplicada às obras de melhoramentos do rio Douro, feitas em conformidade com o projecto aprovado por portaria de 8 de Abril corrente.

§ único. Os títulos acima referidos serão isentos de impostos, do valor nominal e tipo de juro mais accionáveis aos mercados financeiros, de modo que os encargos efectivos, incluindo amortização, não excedam a sanidade de 177.184\$.

Art. 2.º A emissão será feita em três series iguais, podendo a Junta vender ou mobilizar os títulos nas melhores condições, quando o julgar oportuno.

Art. 3.º Não hipótese de não ouvir a Junta Autónoma das Indústrias Marítimas do Porto a colação total ou parcial do orçamento da que trata o artigo 1.º, sem autorizada a contractar, com a mesma applicação, na ou n'as mais vezes, até o limite referido, na Caixa Geral de Depósitos ou em qualquer estabelecimento bancário, com a taxa do juro não superior a 5/2 por cento.

Art. 4.º Os encargos do superávit ou empréstimos referidos, na sua totalidade, serão estafetas para a repartição que houver disponível das receitas anuais da Junta Autónoma, depois de satisfeitas as despesas de conservação do porto do Douro.

§ único. Quando estas receitas não forem sufficientes para a satisfação dos encargos, o Governo fará os necessários empréstimos, que serão lançados em conta corrente e restituidos logo que a Junta Autónoma tenha disponibilidades para o fazer.

Art. 5.º Ficou revogada a legislação em contrario.

Determina-se portanto que todas as autoridades, a quem o conhecimento e a execução do presente decreto couber de lei pertencer, o cumpram e façam cumprir e guardar tão inteiramente como nele se contém.

Os Ministros das Finanças e do Comércio o fazem publicar. Paris de 20 de Abril de 1918.—Sidónio Pais — Henrique Portes de Sousa — Martinho Nogueira de Melo — Francisco Xavier Esteves — José Carlos de Almeida — Manuel José Pinto Galvão — João Thomazini de Sousa Barbosa — José Alfredo Mendes de Magalhães — José Feliciano da Costa Junior — Eduardo Fernandes de Oliveira — António Maria de Azevedo Machado Santos.

Decreto n.º 4163

Considerando que é urgente a adopção de providencias immediatas para que possam ser realisadas em breve tempo as habitações economicas que se referem o decreto n.º 4127, de 24 do corrente toa:

Em nome da Nação, o Governo da República Portuguesa decreta, e eu promulgo, para valer como lei, o seguinte:

Artigo 1.º É aberto no Ministério das Finanças, e a favor do do Douro, um crédito especial de 500.000\$, destinados à construção de essas baracas para habitação do operariado nas cidades de Lisboa e Porto. § único. O crédito de que trata este artigo será ins-

crito no orçamento da segunda das referidas Municipalidades, como despesa extraordinaria, compreendendo o capitulo 10.º, com o título de «Construção de casas economicas», e o artigo 67.º, com a seguinte designação:

«Construção de casas economicas.»—Para pagamento das despesas a fazer com a construção de casas economicas para operarios, incluindo a aquisição de terrenos, pagamento de projectos, etc.

Art. 2.º Este crédito será applicado da seguinte forma:

300.000\$ para a compra de terrenos e construção de 120 casas na cidade de Lisboa. 200.000\$ para aquisição de terrenos a construção de 100 casas na cidade do Porto.

Art. 3.º O Ministro do Commercio providenciara para que, pela Direcção dos Edificios Publicos de Lisboa e pela Direcção das Obras Publicas do distrito do Porto, se proceda com urgencia à escolha de terrenos e ao estudo do tipo de casa a adoptar.

Art. 4.º O custo de cada um dos prédios construidos, nos termos deste decreto, deverá ser autorizada pelo localitório em prazo não inferior a vinte nem superior a trinta dias, sendo facultativa a antecipação, sem dedução do juro em qualquer epocha.

Art. 5.º Ficou revogada a legislação em contrario.

Determina-se portanto que todas as autoridades, a quem o conhecimento e a execução do presente decreto couber de lei pertencer, o cumpram e façam cumprir e guardar tão inteiramente como nele se contém.

Os Ministros das Finanças e do Comércio o fazem publicar. Paris de 20 de Abril de 1918.—Sidónio Pais — Henrique Portes de Sousa — Martinho Nogueira de Melo — Francisco Xavier Esteves — José Carlos de Almeida — Manuel José Pinto Galvão — João Thomazini de Sousa Barbosa — José Alfredo Mendes de Magalhães — José Feliciano da Costa Junior — Eduardo Fernandes de Oliveira — António Maria de Azevedo Machado Santos.

Decreto n.º 4164

Sendo urgente reformar a dotação assignada ao actual ano economico para «Construção, conservação, melhoramentos e reparação de edificios publicos»:

Em nome da Nação, o Governo da República Portuguesa decreta, e eu promulgo, para valer como lei, o seguinte:

É aberto no Ministério das Finanças, a favor do do Commercio, um crédito especial de 400.000\$, que será inscrito no orçamento da segunda das referidas Municipalidades, no capitulo 2.º, artigo 25.º, com o rubrica da verba destinada a «Construção, conservação, melhoramentos e reparação de edificios publicos».

Este crédito será devidamente registado na Direcção fidejua da Contabilidade Publica.

Determina-se portanto a todas as autoridades, a quem o conhecimento e a execução do presente decreto couber de lei pertencer, a cumpram e façam cumprir e guardar tão inteiramente como nele se contém.

Os Ministros das Finanças e do Commercio o fazem publicar. Paris de 20 de Abril de 1918.—Sidónio Pais — Henrique Portes de Sousa — Martinho Nogueira de Melo — Francisco Xavier Esteves — José Carlos de Almeida — Manuel José Pinto Galvão — João Thomazini de Sousa Barbosa — José Alfredo Mendes de Magalhães — José Feliciano da Costa Junior — Eduardo Fernandes de Oliveira — António Maria de Azevedo Machado Santos.

Figura 14 - Decreto n.º 4162 - Diário do Governo n.º 91_1918, Série I de 1918-04-29

1.3 - A Defesa dos Portos

A intervenção da Armada foi relevante na defesa dos portos de Portugal continental, ilhas adjacentes e arquipélago de Cabo Verde.

No Continente, devem lembrar-se a defesa das barras dos portos de Lisboa e de Leixões, que incluíram patrulhamento naval e submarino e postos de vigilância em terra.

A Esquadilha Fiscal da Costa, com sede em Faro, acumulou estas funções com a de fiscalização da pesca e a vigilância marítima, nomeadamente da baía de Lagos, onde estacionavam frequentemente navios de guerra britânicos.

A defesa marítima do porto de Lisboa, desenvolvida, como já referimos, a partir de 1916, passou a ser constituída por duas esquadilhas de patrulha e uma parelha de caça-minas.

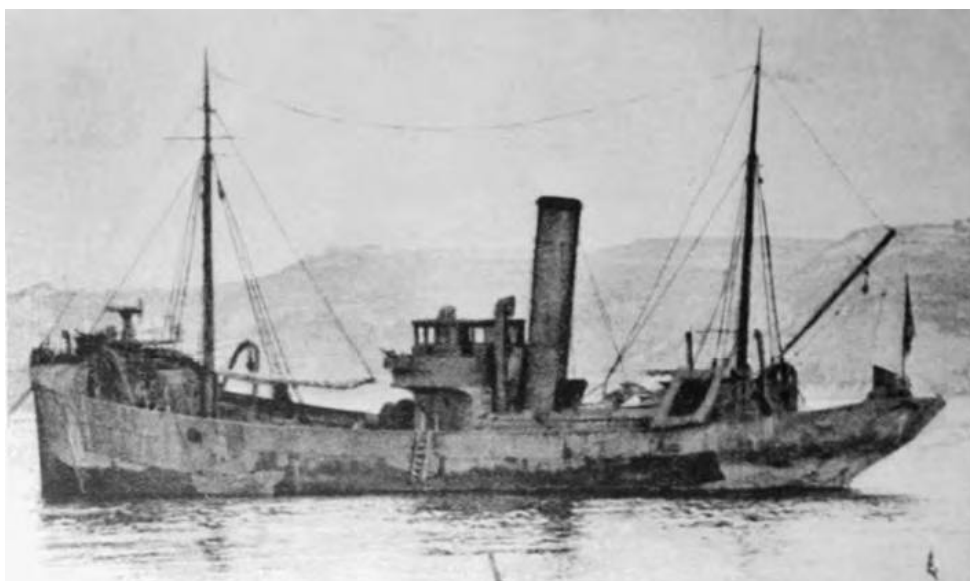
Uma das esquadilhas vigiava, a Norte, a área entre o cabo Raso e Cascais e a área a Sul, entre o cabo Espichel e o Bugio.

Na barra do porto de Lisboa e nas suas aproximações, os caça-minas Roberto Ivens, Azevedo Gomes e Hermenegildo Capelo procederam à árdua e perigosa missão de rocegar minas, mantendo aberto e seguro o mais importante porto nacional. Por várias vezes foram encontradas minas lançadas por submarinos inimigos.

Foram montadas duas barragens antissubmarinas, uma exterior e outra interior à linha de entre torres 6, cujo funcionamento de abertura e fecho era garantido por embarcações de apoio.

A defesa do Porto de Leixões foi reforçada em 1917, quando ali se instalou uma base naval para navios franceses que passaram a patrulhar e a escoltar os navios mercantes até para além do cabo Finisterra, sendo auxiliados pelos hidroaviões da base instalada em São Jacinto.

“A cidade do Porto e seus arredores, entre S. João da Foz e Matosinhos, eram assim vulneráveis a vários tipos de ataque naval que poderiam ir do bombardeamento por navios de superfície ou submarinos e à tentativa de desembarque de tropas inimigas. A ordem de fortificar as zonas portuárias da Cidade do Porto, 12 de Março de 1916 ocorre três dias depois da declaração de guerra da Alemanha a Portugal, a 9 desse mês. Esta ação leva a crer que os preparativos já se encontravam em marcha ou pelo menos planeados. A importância das instalações portuárias da Cidade do Porto também se releva pelo facto de aí se ter instalado a Base Naval Francesa de Leixões, o que atesta a valência estratégica da costa portuense no apoio ao tráfego de guerra neste sector do Atlântico, visto que mais a Norte, os portos mais importantes, como Vigo e Corunha, eram neutros, mas na entrada para o Mar Cantábrico os navios aliados, civis ou militares eram aí atacados, com frequência pela força de submarinos alemã, ao largo do Cabo Finisterra. Segundo Carlos Alves Lopes (investigador integrado do Instituto de História Contemporânea da Universidade Nova de Lisboa) a distribuição dos meios de defesa da linha costeira entre os portos do Douro e Leixões teria sido levada a cabo com o posicionar de artilharia nas embocaduras do Douro e nos molhes do Porto de Leixões”.⁴⁷



⁴⁷ Coelho, S. V., & Barros, A. J. (11 de Novembro de 2014). A Defesa Costeira da Cidade do Porto na Grande Guerra.

Figura 15 - Caça-minas Roberto Ivens. Foto do Museu de Marinha

A Armada manteve a presença dos caça-minas Açor e Margarida Vitória que rocejavam o canal de navegação e apoiavam a segurança do porto, enquanto o Exército instalou baterias em Ródão, Lavadouros e no molhe Sul do porto.

A cidade do Funchal foi atacada, a 3 de Dezembro de 1916, pelo submarino alemão U-83, tendo sido afundados a canhoneira *Surprise* e o vapor *Kangaroo*, de nacionalidade francesa e o vapor britânico *Dacia*. A reação das baterias de terra fez afastar o inimigo.

Foram enviados para a Madeira três patrulhas e uma lancha armada, mas, a 17 de Dezembro de 1917, o cruzador-submarino U-155 voltou a bombardear a cidade provocando baixas na população civil, apesar da pronta reação dos dois patrulhas *Dekade* I e Mariano de Carvalho que, ao largo da ponta do Garajau, abriram fogo, durante mais de duas horas, contra o inimigo; as baterias de terra não chegaram a fazer fogo. A defesa foi mais uma vez reforçada, enviando-se de Lisboa o caça-minas *Celestino Soares*.

A cidade de Ponta Delgada foi também atacada pelo submarino alemão U-155, em 4 de Julho de 1917, antes de ali ter sido instalada uma base naval americana para apoiar os comboios com transportes de tropas para a frente europeia e que, a caminho de Marselha, navegavam a Sul daquele arquipélago.

“Em Fevereiro de 1917, O Governo francês e o Governo português estabeleceram um acordo para estabelecer em Leixões uma Base Naval para logística dos seus navios em trânsito e para a proteção da navegação aliada no Atlântico, que se instalou junto do Posto de Desinfecção do porto, sob o comando do Capitão-de-fragata René Nielly, tendo como oficiais subalternos, um 1.º Tenente, um médico, um engenheiro naval e dois comissários de logística.

No mar, em rotação de saída, os franceses alinhavam 6 patrulhas oceânicos armados com peças de 75mm e TSF, a saber: Cyclonen, Fuchno, Hortensia, Medoc, Mimosa, Petunia, Grevette e Pieuvre, todas traineiras convertidas para combate, mas com peças mais pesadas do que as suas congéneres portuguesas, que normalmente armavam com peças Hotchkiss de 37 e 47 mm em caça (à proa) e retirada (à popa).

*Esta flotilha prestava serviços de patrulha de médio alcance, navegando até ao largo do Cabo Finisterra, ao largo das águas neutras espanholas, mas que era uma zona de eleição dos submarinos alemães para atacar a navegação aliada, á entrada do Mar Cantábrico. Os caça-minas portugueses da Estação Naval de Leixões não conseguiam acompanhar permanentemente estas patrulhas franceses ao largo da costa galega porque eram necessários na zona de atuação da costa da Cidade do Porto, e porque em termos de armamento e comunicações não tinham o mesmo poder dos navios patrulha franceses”.*⁴⁸

⁴⁸ Coelho, S. V., & Barros, A. J. (11 de Novembro de 2014). A Defesa Costeira da Cidade do Porto na Grande Guerra.

1.4 - Expectativas no Pós Guerra

Em 1919, a Junta reviu a situação do seu sistema financeiro, marcado pela contínua redução de receitas, orçamentou em valores atualizados os gastos a despender com as obras a efetuar em Leixões 26392 contos e elaborou uma representação que foi entregue. Expunha-se a situação, reclamando um tratamento semelhante ao que vinha ocorrendo com o porto de Lisboa, que recebia regularmente dotações do Estado, o que estava também previsto para o sistema Douro-Leixões, sem, contudo, se concretizar. Era ainda com base nas leis de 1913 e de 1915 que a Junta reclamava uma anuidade estatal para garantia do empréstimo a contrair, anuidade que funcionaria como caução e que, nas novas circunstâncias poderia atingir até ao valor previsto de 720 contos anuais.

Na sessão parlamentar de 12 de agosto de 1920 foi aprovado o projeto de lei da iniciativa de José Domingues dos Santos, que procura responder às repetidas solicitações da Junta e particularmente a uma nova missão que se deslocara a Lisboa, agora chefiada por Eduardo Ferreira dos Santos Silva, Presidente da Câmara e, por inerência, da Junta. Assim a nova lei 1028 de 20 de agosto de 1920 atualiza o custo das obras a efetuar em Leixões em 30000 contos, tendo em conta a depreciação da moeda, atualizada diversos tipos de receitas e concede várias autorizações para a realização de obras, estabelecendo em 750 contos a eventual comparticipação do Estado para suprir as faltas relativas aos custos do empréstimo a contrair.

*A lei foi aprovada num contexto festivo favorável ao Norte, as comemorações do centenário da revolução de 1920, que suscitou uma nova visita ao Porto do Presidente da República **António José de Almeida**⁴⁹ e de vários membros do Governo, da qual se incluiu uma visita ao Porto de Leixões.⁵⁰*

Nota-se no entanto, que uma nova geração de políticos locais começa a encarar a situação e os melhoramentos a realizar de uma outra forma. É no ano de 1920 que a Junta toma a decisão de pôr de lado as demolições dos bairros ribeirinhos aguardando por melhor ocasião, pois o custo atual das expropriações urbanas e os grandes inconvenientes que resultariam da falta de habilitações e armazéns, aconselham a pôr de parte no atual momento toda e qualquer demolição de prédios. Mas as eleições autárquicas ditaram logo nova composição da Junta.

⁴⁹ **António José de Almeida** - sexto presidente da República Portuguesa, cargo que exerceu de 5 de Outubro de 1919 a 5 de Outubro de 1923, sendo o único presidente da primeira república a exercer o mandato completo.

⁵⁰ Alves, F. d. (2002). *Leixões uma História Portuária*. Porto: Grafiasa, pag 178 e 179

Em 1921, a Junta aprontou nova brochura para divulgação da arrematação da empreitada da construção comercial, quase idêntica à anterior de 1917, com valores atualizados e com uma novidade, pois surgia em primeiro lugar, na listagem das obras a efetuar, a construção de um quebra-mar de 646 metros de comprimento, a partir da curva n.º 2 do molhe Norte, dando razão aos que consideravam este elemento como primordial, para depois se avançar com as docas interiores.

A Junta abriu finalmente concurso público para dar realização aos projetos superiormente aprovados e relativos ao porto Comercial de Leixões. O prazo para a apresentação de propostas decorreu de 18 de novembro de 1921 a 20 de fevereiro de 1922. Embora se verificassem vários concorrentes, a verdade é que a Junta considerou que nenhum deles satisfazia as condições estabelecidas para o concurso e declarou por esse motivo o concurso deserto. Em face desta situação, a Junta começou a equacionar a possibilidade de realização de obras por administração direta, começando desde logo o estudo do desvio do rio Leça.

Em 1922, o Parlamento votou uma nova proposta que dotava em 6000 contos o projeto de construção do caminho-de-ferro de Leixões a Contumil e Ermesinde, da autoria de um grupo de deputados, em que avultava de novo **José Domingues dos Santos**.⁵¹ A viabilização da construção da linha de cintura dotaria Leixões de uma estrutura de ligação considerada básica, pois permitia a expansão à linha do Norte, dando a possibilidade de, para além de cais de mercadorias, Leixões se transformar no cais de chegada e de partida de milhares de migrantes. Uma nova visita presidencial ao Porto, acompanhado pelo Ministro do Comércio Lima Bastos lançou novas promessas, suscitando títulos nos jornais, como o diário de notícias de 18 de agosto de 1922, a encimar uma entrevista com o diretor dos portos do Douro e Leixões. O porto Comercial de Leixões vai, enfim, ser construído. Assim no-lo assegura, antes da palavra do Chefe de Estado e a vontade do Sr. Ministro do Comércio, o Engenheiro ilustre Sr. Gervásio Leite.

O ano de 1923, apesar de fortes estragos causados pelos temporais de fevereiro foi considerado pela Junta Autónoma como marcante de uma época de desenvolvimento de

⁵¹ **José Domingues dos Santos** - foi um político, jurista, professor e jornalista português que, entre outras funções, exerceu as funções de presidente do Ministério de um dos governos da Primeira República Portuguesa. Pertenceu, pelo menos desde 1922, à Maçonaria.

trabalhos a si confiados, tendo em vista os novos recursos consignados na lei n.º 1437, promulgada em 30 de maio de 1923, que fixa o custo das obras destinadas à adaptação do Porto de Leixões ao serviço comercial em 7500 contos e confere poderes à Junta Autónoma para efetuar as operações financeiras necessárias, com a cobertura do Estado para os encargos nos anos em que as receitas fossem insuficientes sem teto a definido. De notar que a lei 1437 torna explícito que as obras devem seguir o projeto e variante aprovada pela portaria de 13 de janeiro de 1913, ou seja, a variante n.º 1 dita Assunção, esquecendo assim a variante n.º 2 irrealista ou ambiciosa, em vários pontos e voltando ao ponto inicial das propostas da Junta.

As receitas agora consignadas à Junta para a execução das obras complementares do Porto de Leixões constavam do produto integral do novo imposto do comércio marítimo estabelecido pelo Decreto n.º 8383 de 25 de setembro de 1922, cobrado nos portos do Douro e Leixões, bem como todas as taxas de carácter local. O imposto do comércio marítimo acima referido era cobrado nas seguintes situações, desde que reputadas como comerciais, não se verificavam em situações de quarenta, avarias, baldeação por força maior, assim como estavam isentas as embarcações de guerra, de recreio, nacionais de pesca, nacionais de reboque.⁵²

Decreto n.º 8383 de 25 de setembro de 1922 - Insere várias disposições a fim de proteger a Marinha Mercante. Pelo Decreto 7822 tinha sido estabelecido o princípio da atualização de todos os impostos e taxas a pagar pelos navios estrangeiros, segundo a relação do valor da moeda portuguesa de antes da guerra até ao presente. A navegação estrangeira pagaria em ouro as taxas de 1914 e os navios portugueses continuariam a pagar na moeda portuguesa como uma beneficiação protecionista de 50%. Acontece que se implantou também o regime do pagamento do ouro em relação a taxas que não eram as de antes da guerra porque já tinham sofrido atualizações originando que no aumento dessas taxas se excedessem e em muito o fator correspondente ao ágio do ouro. Era urgente tomar medidas uma vez que a navegação estrangeira de tão pesada oneração já se afastava dos portos portugueses com o prejuízo que daí acarretava.

⁵² Alves, F. d. (2002). *Leixões uma História Portuária*. Porto: Grafiasa, pag 179 e 180

Segunda-feira 25 de Setembro de 1922

I Série — Número 200



DIÁRIO DO GOVERNO

PREÇO DÊSTE NÚMERO — \$16

Toda a correspondência, quer oficial, quer relativa a anúncios e à assinatura do *Diário do Governo*, deve ser dirigida à Direcção Geral da Imprensa Nacional. As publicações literárias de que se rezebam 2 exemplares anunciam-se gratuitamente.

ASSINATURAS	
As 3 séries	Ano 20\$
A 1.ª série	30\$
A 2.ª série	20\$
A 3.ª série	15\$
Semestre 28\$00	
12\$00	
14\$00	
10\$00	

Avulso: Número de duas páginas \$15;
de mais de duas páginas \$08 por cada duas páginas

O preço dos anúncios (pagamento adiantado), é de \$80 a linha, acrescido de \$08 a. s. l. por cada um. Excepção-se os casos previstos nos §§ 1.º e 2.º do artigo 3.º da lei n.º 1-048, publicada no *Diário do Governo* n.º 189, 1.ª série, 31-VIII-1920.

SUMÁRIO

Ministério das Finanças:

Lei n.º 1:379 — Autoriza o Governo a proceder à revisão de todos os diplomas que regulam o pagamento em moeda-ouro aos funcionários civis e militares da metrópole, quando servindo em comissão no estrangeiro, e a decretar as medidas que julgar necessárias com o fim de se conseguir, com uma diminuição de encargos para o Estado, uma mais equitativa compensação para os efeitos da depreciação da moeda nacional.

Ministério do Comércio e Comunicações:

Decreto n.º 8:383 — Insere várias disposições a fim de proteger a marinha mercante.

Ministério das Colónias:

Decreto n.º 8:384 — Regulamenta a emissão de cédulas para as colónias na conformidade das bases que fazem parte deste decreto.

MINISTÉRIO DO COMÉRCIO E COMUNICAÇÕES

Decreto n.º 8:383

A protecção à marinha mercante nacional e o aparelhamento dos nossos portos constituíam uma aspiração desde longe formulada, e que o Ministro do Comércio e Comunicações, Dr. António Fonseca, procurou satisfazer e efectivar, apresentando ao Parlamento uma proposta de lei, que não chegou a ser discutida, mas sobre a qual o Sr. Ministro Vasco Borges, em Novembro de 1921, moldou, introduzindo-lhe modificações, o decreto com força de lei n.º 7:822.

Para atingir essa patriótica finalidade estabeleceu-se nele, como na proposta de lei que a antecedeu se estabelecia, o princípio da actualização de todos os impostos e taxas a pagar pelos navios estrangeiros, segundo a relação do valor da nossa moeda de antes da guerra para agora.

Passaria portanto a navegação estrangeira a pagar em ouro as taxas de 1914, e os navios portugueses continuariam a pagar na nossa moeda, como uma beneficiação proteccionista de 50 por cento.

Sucedeu, porém, que se implantou o regime do pagamento em ouro em relação a taxas que não eram as de antes da guerra, porque durante os últimos anos tinham já sofrido actualização.

Assim, o aumento de algumas taxas excedeu em muito o factor correspondente ao ágio do ouro.

Dai as reclamações que desde Janeiro do ano corrente os interessados e os governos de vários países estrangeiros têm dirigido ao Governo português, reclamações que visavam também a substituição das percentagens fixadas como imposto de passagem, por taxas determinadas, em que o princípio geral do pagamento em ouro se mantivesse.

Outras reclamações foram feitas ao Governo Português relativamente aos navios que transportam óleos pesados exclusivamente destinados ao abastecimento de navios nos nossos portos e que, onerados como ficavam pelo pagamento de taxas já anterior e inteiramente actualizadas, estavam proibidos quasi de aqui vir, e de Lisboa se afastavam, com prejuizo do nosso pórtio.

O Funchal, pela proximidade dos portos francos das Canárias, que passavam a deslocar para lá a navegação, reclamou também um tratamento especial.

Ainda os fornecedores de carvão aos navios que frequentam os nossos portos solicitaram a aplicação do regime do *drawback* para a diferença entre o pagamento em ouro e a liquidação em escudos do imposto do comércio marítimo devido pelo carvão transportado em navios estrangeiros.

Outras e importantes reclamações foram formuladas ao Governo, que ao Parlamento apresentou para as atender a proposta de lei de 16 de Agosto de 1922, que in-

MINISTÉRIO DAS FINANÇAS

Secretaria Geral

Lei n.º 1:379

Em nome da Nação, o Congresso da República decreta, e nós promulgamos, nos termos do § 3.º do artigo 38.º da Constituição Política da República Portuguesa, a lei seguinte:

Artigo 1.º É autorizado o Governo a proceder à revisão de todos os diplomas que regulam o pagamento em moeda-ouro aos funcionários civis e militares da metrópole, quando servindo em comissão no estrangeiro, decretando urgentemente as medidas que julgar necessárias com o fim de se conseguir, com uma diminuição de encargos para o Estado, uma mais equitativa compensação para os efeitos da depreciação da moeda nacional.

Art. 2.º O Governo dará conta ao Parlamento do uso que fizer desta autorização.

Art. 3.º Fica revogada a legislação em contrário.

O Presidente do Ministério e Ministro do Interior e os Ministros das demais Repartições a façam imprimir, publicar e correr. Paços do Governo da República, 13 de Setembro de 1922.— António Maria da Silva — João Catanho de Meneses — Eduardo Alberto Lima Basto — António Xavier Correia Barreto — Vítor Hugo de Azevedo Coutinho — Alfredo Rodrigues Gaspar — Augusto Pereira Nobre — Vasco Borges — Ernesto Júlio Navarro.

felizmente não pôde ser discutida, mas cuja imperiosa urgência negociações diplomáticas em marcha, com base em favores à navegação estrangeira, à sombra dela realizadas, puseram em relevo.

Assim em defesa dos interesses nacionais, considerando os inconvenientes que para tais negociações podiam derivar da demora na aprovação da doutrina da mesma proposta de lei; considerando as instantes reclamações dos interessados e usando da autorização que foi concedida ao Governo pela lei n.º 1:371, de 22 de Setembro de 1922, e nos termos do § 3.º da Constituição Política da República Portuguesa: havemos por bem, sob proposta do Ministro do Comércio e Comunicações, decretar o seguinte:

Artigo 1.º As embarcações de vela ou movidas por qualquer sistema de propulsão mecânica que entrem nos portos do continente e ilhas adjacentes e neles realizarem operações comerciais pagarão imposto de comércio marítimo, segundo a tabela seguinte:

1) Carga descarregada:	
a) Por cada tonelada de 1:000 quilogramas de carvão de pedra, óleo pesado combustível, enxofre ou nitratos destinados à agricultura	\$50
b) Por cada tonelada de 1:000 quilogramas de qualquer outra mercadoria, com excepção do trigo exótico	\$75
2) Carga carregada:	
a) Até 20 toneladas de peso bruto, imposto fixo	3\$00
b) Quantidade em peso superior a 20 toneladas imposto fixo	10\$00
3) Passageiros desembarcados, cada um	\$80
4) Passageiros embarcados, cada um	2\$00

§ 1.º O imposto de que trata este artigo tratando-se de navios estrangeiros será pago em libras ao par.

§ 2.º O imposto de que trata este artigo será reduzido de 50 por cento e pago em escudos para embarcações nacionais de alto mar ou longo curso a que se refere o artigo 2.º da lei de 16 de Setembro de 1890.

§ 3.º As embarcações portuguesas empregadas no comércio de cabotagem, e a que se refere o artigo 3.º da lei de 16 de Setembro de 1890, ficam sujeitas somente ao pagamento, feito em escudos, de \$12 por tonelada de carga descarregada.

§ 4.º As embarcações transportando óleos pesados combustíveis destinados ao reabastecimento de outros navios pagarão pelo regime anterior ao decreto n.º 7:822.

§ 5.º Ao carvão importado que se destina ao abastecimento de navios nos portos nacionais será concedido o *draw back* relativamente à diferença resultante do pagamento em ouro do imposto de comércio marítimo.

§ 6.º A baldeação de mercadorias transportadas em navios de carreira que tenham o seu *terminus* em Lisboa terá uma bonificação de 25 por cento no pagamento do imposto de comércio marítimo.

Art. 2.º Não se reputam operações comerciais para o efeito de pagamento do imposto de comércio marítimo:

- O desembarque das mercadorias para se proceder a qualquer conserto de que a embarcação careça, ou para saneamento no caso de quarentena;
- A venda de mercadorias avariadas ou de alguma parte da carga para custeamento das despesas do navio, quando o capitão justifique não poder levantar dinheiro por outro modo para o indicado fim;
- A baldeação para outro navio de mercadorias trazidas por embarcações arribadas por força maior, e que não possam ser transportadas nestas com devida seguran-

ça ao seu destino, ou que sejam susceptíveis de deterioração ou perda de valor pelo retardamento da sua expedição.

Art. 3.º São isentas de imposto de comércio marítimo as seguintes embarcações:

- As de guerra;
- As pertencentes a sociedades de recreio, legalmente constituídas e reconhecidas;
- As nacionais de pesca;
- As nacionais de reboque;
- As de boca aberta, seja qual for a sua lotação;
- As de cabotagem cuja arqueação seja inferior a vinte toneladas;
- As compreendidas em qualquer dos seguintes casos:

- Quando entrem ou saiam em lastro;
- Quando, havendo entrado carregadas, saiam em lastro para receber consertos em porto estrangeiro e voltem também em lastro para receber a mesma carga;
- Quando somente recebam refrescos ou carvão, ou óleos combustíveis, se forem movidas mecânicamente;
- Quando, embora tenham feito alguma operação comercial, sejam condenadas por inavogáveis e destinadas a desmanchar;
- Quando só transportem náufragos, presos, indigentes ou outros quaisquer indivíduos por ordem de consules ou outras autoridades locais;
- Quando entrem no porto para especial e exclusivamente receberem mercadorias de navios que descarreguem por força maior, devidamente comprovada;
- Quando somente transportem peças metálicas em moedas ou em barra;
- Quando saiam com carga exclusivamente de sal para país estrangeiro ou colónias portuguesas e não hajam feito nenhuma operação de descarga;
- Quando entrem e saiam sem fazer nenhuma operação comercial.

Art. 4.º São também isentos do imposto de comércio marítimo:

a) Os passageiros procedentes das ilhas adjacentes e das colónias portuguesas, ou a elas destinados, transportados em navios nacionais;

b) Os náufragos, os feridos por acidente de mar, os presos, os indigentes, os menores de dez anos, os indivíduos rometidos pelos consulados ou autoridades locais da procedência, os militares de terra e mar em serviço e o pessoal em missão dos serviços sanitários do Estado ou da Sociedade da Cruz Vermelha.

Art. 5.º As quantias devidas pela carga descarregada e passageiros desembarcados de navios nacionais e estrangeiros entrarão em receita decorridos dois meses, a contar da contramarca fiscal de entrada, se antes desse prazo o navio não houver saído do porto.

Art. 6.º A diferença entre as taxas de imposto de comércio marítimo, estabelecidas em escudos, e as importâncias resultantes da conversão para moeda portuguesa das que forem cobradas em libras, constitui receita do fundo de protecção à marinha mercante.

Art. 7.º O imposto de farolagem, criado pela lei orçamental de 30 de Junho de 1914, é elevado a \$01 por tonelada de arqueação bruta.

§ 1.º Este imposto será pago em libras ao par quando se trate de embarcações estrangeiras.

§ 2.º O imposto de que trata este artigo é reduzido a metade para as embarcações nacionais, a que se refere o artigo 2.º da lei de 16 de Setembro de 1890.

§ 3.º São isentas de pagamento do imposto de farolagem as embarcações portuguesas empregadas no comércio de cabotagem e bem assim os navios nacionais de pesca e reboque.

Art. 8.º A diferença entre as taxas de imposto de farolagem estabelecidas em escudos e as importâncias re-

25 DE SETEMBRO DE 1922

1041

sultantes da conversão para moeda portuguesa das que lhe forem cobradas em libras será aplicada:

a) 30 por cento para um fundo especial de melhoramento do serviço de faróis e complemento de farolagem no continente e ilhas adjacentes;

b) 70 por cento para o fundo de protecção à marinha mercante.

Art. 9.º As importâncias a que se referem os artigos 6.º e 8.º serão liquidadas mensalmente, dando em seguida entrada na Caixa Geral de Depósitos, ficando à ordem da Repartição de Faróis as cobradas nos termos da alínea a) do artigo 8.º e à ordem da Direcção Geral do Comércio e Indústria as destinadas ao fundo da protecção à marinha mercante.

Art. 10.º Para os efeitos do artigo 1.º do decreto com força de lei n.º 7:822 só são consideradas como nacionais ou nacionalizadas as mercadorias desembarcadas nos portos nacionais, metropolitanos ou coloniais, entre os quais haja navegação regular portuguesa, desde que sejam transportadas em navios portugueses.

Art. 11.º As percentagens estabelecidas na alínea b) do artigo 4.º do decreto com força de lei n.º 7:822 são substituídas pelas taxas de 25\$, 15\$, 10\$ e 3\$, conforme as passagens marítimas forem respectivamente de luxo, de 1.ª, de 2.ª e de 3.ª ou inferior classe.

§ 1.º Estas taxas serão reduzidas de 50 por cento para as passagens de luxo e de 75 por cento para as restantes quando os passageiros se destinem aos portos do norte da Europa ou do Mediterrâneo.

§ 2.º A tributação das classes de passagens intermédias das referidas neste artigo far-se-há pelas imediatamente superiores.

§ 3.º O pagamento das taxas deste artigo será feito em libras ao par pelas companhias de navegação estrangeiras ou seus agentes, e efectuar-se há até o dia 5 de cada mês, em relação ao anterior, na Repartição da Receita Eventual.

§ 4.º As companhias de navegação estrangeiras ou os seus agentes enviarão sempre à Repartição da Receita Eventual e à Direcção Geral do Comércio, para o efeito do disposto no parágrafo anterior, cópias autênticas da lista de passageiros que são obrigados a fornecer à policia de emigração.

§ 5.º São isentos das taxas deste artigo os funcionários diplomáticos e consulares estrangeiros acreditados em Portugal em cujos países nos dêem reciprocidade de tratamento, e os funcionários diplomáticos e consulares portugueses ou outros cujas passagens sejam pagas pelo Estado.

Art. 12.º O imposto a que se refere a alínea d) do § 2.º do artigo 4.º do decreto n.º 7:822 passará a ser de \$01 por quilograma.

Art. 13.º A alínea d) do artigo 5.º do decreto n.º 7:822 é subdividida pela seguinte forma:

a) 50 por cento para a construção, conservação e apetrechamento dos portos do continente e ilhas adjacentes;

b) 2 por cento para o desenvolvimento das escolas comerciais e industriais;

c) 1 1/2 por cento para a fundação e sustento de escolas de construção naval;

d) 1 1/2 por cento para subsidiar a Escola Náutica e as escolas departamentais de pilotagem.

Art. 14.º Para o porto do Funchal são reduzidas de 50 por cento as taxas do artigo 1.º desta lei.

Art. 15.º É o Governo autorizado a reduzir até 25 por cento em acordos comerciais de carácter provisório algumas ou todas as taxas estabelecidas nesta lei, podendo essa redução ir até 50 por cento nos tratados de comércio que careçam de ratificação parlamentar.

Art. 16.º O tráfego marítimo entre a metrópole, ilhas adjacentes e colónias portuguesas é reservado à bandeira portuguesa, como lhe é reservado o tráfego mari-

timo entre os portos das colónias ou de umas para outras, sempre que esse tráfego seja regularmente servido pela navegação nacional.

§ único. Exceptuam-se os portos acerca dos quais existam acordos internacionais regulando o seu tráfego.

Art. 17.º A presente lei e o decreto com força de lei n.º 7:822, na parte por ela não alterada, aplicar-se-hão às colónias portuguesas, quando o Governo o julgar conveniente.

Art. 18.º São exceptuadas do disposto no § 1.º do artigo 1.º desta lei, ficando sujeitas apenas às taxas em escudos, as embarcações estrangeiras que transportarem carregamentos completos de carvão de pedra por conta do Estado, e bem assim os carregamentos completos de trigo exótico.

Art. 19.º Fica revogada a legislação em contrário.

O Presidente do Ministério e Ministro do Interior e os Ministros das demais Repartições assim o tenham entendido e façam executar. Paços do Governo da República, 25 de Setembro de 1922.—*António Maria da Silva—João Catanho de Meneses—Vitorino Máximo de Carvalho Guimarães—António Xavier Correia Barreto—Vitor Hugo de Azevedo Coutinho—Eduardo Alberto Lima Basto—Alfredo Rodrigues Gaspar—Augusto Pereira Nobre—Vasco Borges—Ernesto Júlio Navarro.*

MINISTÉRIO DAS COLÓNIAS

Direcção Técnica do Fomento

Decreto n.º 8:384

Não tendo sido ainda regulamentada a emissão de cédulas para as colónias, que até agora tem obedecido a diversos critérios de ocasião, e sendo por isso necessário estabelecer em diploma legal as normas por que devem regular-se essas emissões;

Considerando que é conveniente que elas devem ficar também a cargo do Banco Emissor das Colónias, englobadas na circulação fiduciária e sujeitas ao mesmo regime que as notas;

Não podendo, porém, a actual circulação fiduciária nas colónias comportar as cédulas já emitidas, e as que é preciso desde já emitir, o que torna necessário estabelecer cláusulas de carácter transitório a que obedeçam essas emissões, enquanto a circulação fiduciária não for aumentada;

Ouvido o Conselho de Ministros, e em harmonia com as atribuições concedidas ao Poder Executivo pela base 91.ª da Administração Civil e Financeira das Colónias, segundo a codificação feita pelo decreto n.º 7:008, de 9 de Outubro de 1920, e usando da faculdade que nos confere o § 3.º do artigo 38.º da Constituição Política da República Portuguesa e o artigo 67.º-B da mesma Constituição;

Havemos por bem, sob proposta do Ministro das Colónias, aprovar as bases por que se há-de regular a emissão de cédulas nas colónias, que baixam assinadas pelo referido Ministro e que ficam fazendo parte integrante deste decreto.

O Ministro das Colónias assim o tenha entendido e faça executar. Paços do Governo da República, 25 de Setembro de 1922.—*António Maria da Silva—João Catanho de Meneses—Vitorino Máximo de Carvalho Guimarães—António Xavier Correia Barreto—Vitor Hugo de Azevedo Coutinho—Eduardo Alberto Lima Basto—Alfredo Rodrigues Gaspar—Augusto Pereira Nobre—Vasco Borges—Ernesto Júlio Navarro.*

- 1) Carga descarregada:
 - a) Por cada tonelada de carvão de pedra, óleo pesado combustível, enxofre ou nitratos destinados à agricultura - \$50;
 - b) Por cada tonelada de qualquer outra mercadoria, com exceção do trigo exótico - \$75;
- 2) Carga carregada:
 - a) Até 20 toneladas de peso bruto, imposto fixo – 3\$00;
 - b) Quantidade em peso superior a 20 toneladas, imposto fixo – 10\$00;
- 3) Passageiros desembarcados, cada um - \$60;
- 4) Passageiros embarcados – 2\$00.

Os navios estrangeiros pagariam este imposto em libras ao par; o imposto reduzia-se a 50% para as embarcações nacionais de alto mar e longo curso.⁵³

1.5 - O declínio da Junta Autónoma

O golpe militar de 28 de maio de 1926, que arrastou a dissolução das vereações municipais e a nomeação de comissões administrativas, teve imediatas repercussões na composição da Junta Autónoma, por parte das inerências administrativas. Com as mudanças efetuadas, a partir de 30 de julho de 1926, a Junta passou a ser presidida pelo coronel Raul Peres, Presidente da Comissão Administrativa da Câmara Municipal do Porto, sendo vogais outros dois militares que ocuparam as presidências das comissões administrativas de Vila Nova de Gaia e Matosinhos.

Uma das iniciativas da nova gerência da Junta Autónoma foi de conseguir junto do Governo que a dragagem da bacia de Leixões, então muito discutida e que decorreria a um ritmo lento, fosse entregue a uma firma alemã (Dycherhoff & Widmann), através de empreitada por concurso público, num serviço que se estenderia ainda aos portos de Portimão, Faro, Olhão e Tavira. O Assoreamento da bacia de Leixões em 1925/1926 atingiu um ponto crítico que afetava grande parte do movimento marítimo. Leixões passou a ser considerado um porto perigoso e os vapores de grande tonelagem

⁵³ Alves, F. d. (2002). *Leixões uma História Portuária*. Porto: Grafiasa, pag 180

abandonaram-no durante largos meses, por determinação de algumas companhias de navegação estrangeiras, com destaque para os navios que faziam carreira do Brasil, o que significava um problema sensível para uma área de forte emigração como era o Norte de Portugal.

No quadro abaixo identifica-se a lista de navios da Marinha Portuguesa e as siglas convencionais utilizadas como forma de identificação do tipo e navio.

Lista de Navios da marinha Portuguesa em 1930

Lista dos Navios da Marinha Portuguesa

Sinais Convencionais ⁵⁴

Sigla	Designação
a.	Aço
c.	Composite
f.	Ferro
f.a.	Ferro e Aço
m.	Madeira
Dep.	Depósito
L.C	Longo Curso
G.C	Grande cabotagem
P.C	Pequena Cabotagem
P. A	Pesca do alto
P. L	Pesca longínqua
P. cta.	Pesca de Cetáceos
Reb.	Reboques
M. C	Monocilíndrica
C.	Compound
T. E	Triple Expansão
Q. E	Quadrupla Expansão
D.	Diesel

⁵⁴ Repartição, D. G.-D. (1930). *Lista dos Navios da Marinha Portuguesa*. Lisboa: Imprensa da Armada pag 4

S. D.	Semi Diesel
E. P	Explosão
t. a	Caldeiras de tubo de água
A. B. S.	América Bureau of Shipping
B. C	British Corporation
B. V	Bureau Veritas
N. V	Det Norsk Veritas
G. L	Germanisher Lloyd
L. R	Lloyd's Register of Shipping
R. I	Registo Italiano
S. P. B	Servio Pilotos da Barra

Tabela 5 - Sinais Convencionais: Lista dos Navios da Marinha Portuguesa.

O quadro abaixo identifica a lista de navios por ordem alfabética da marinha portuguesa, que operavam nas colónias, com diferentes codificações.

Navios da Marinha de Guerra e do Serviço privativo das Colónias, por ordem alfabética⁵⁵

Distintivos		Nomes	Qualidades	Deslocamento	Potência da Máquina
C. I. S	R. T			Toneladas	Cavalos Indicados
1	2	3	4	5	6
GQBC		Açôr	Canhoneira	335	360
GQHJ	CTAB	Adamastor	Cruzador	1:757	4:000
GQHL	CTAC	Albacora	Navio de estudos oceanográficos		60
GQAO	CTBO	Almirante Shultz	Aviso balizador		

⁵⁵ Repartição, D. G.-D. (1930). *Lista dos Navios da Marinha Portuguesa*. Lisboa: Imprensa da Armada pag 5 e 6

GQFD	CTAD	Ave	Torpedeiro	250	(a) 5:000
GQHB	CTAE	Beira	Canhoneira	405	700
GQDB	CTAF	Bengo	Canhoneira	407	700
GQDJ	CTAG	Berrio	Rebocador	498	1:070
GQBO	CTAH	Carvalho Araújo	Cruzador	1:200	2:242
GQHK	CTAI	Cinco de Outubro	Aviso	1:365	1:800
	CTAJ	Damão	Canhoneira		
GQFK	CTAK	Dilly	Vapor	500	500
	CTAL	Diu	Canhoneira (em construção)		
GQBW		D. Fernando II e Glória	Séde de Brigada de Artilheiros	1:849	
GQCH	CTAM	Faro	Canhoneira		
		Flexa (*)	Lancha-Canhoneira		
GQCP	CTAN	Foca	Submersível	260/389	650
GQBF	CTAO	Gil Eanes	Transporte	3:712	
GQCX	CTAP	Golfinho	Submersível	260/389	650
GQFJ	CTAQ	Guadiana	Contra -Torpedeiro	670	(a) 11:000
GQCZ	CTAR	Hidra	Submersível	260/389	650
GQCJ	CTAS	Ibo	Canhoneira	405	700
CQCI	CTAT	Lagos	Canhoneira (em construção)		
GQCT	CTBN	Lidador	Rebocador	252	400
GQCV	CTAU	Limpopo	Canhoneira	288	263
		Lince	Vapor	78	300
GQFE	CTAV	Liz	Torpedeiro	250	(a) 5:000
GQCW	CTAX	Macau (*)	Lancha-Canhoneira		
GQDC	CTAY	Mandovy	Canhoneira	407	700

GQBY	CTAZ	Mondêgo	Torpedeiro	250	(a) 5:000
GQBH	CTBA	Patrão Lopes	Vapor de Salvação	1:109	
GQCB	CTBB	Pátria	Canhoneira		
GQHA		Pebane (*)	Transporte		
GQCA	CTBD	Quanza	Canhoneira	405	700
GQCF	CTBE	Raúl Cascais	Canhoneira		
GQBN	CTBF	República	Cruzador	1:250	2:362
GQCN		Rio Minho	Lancha-Canhoneira	38	64
GQFI	CTBG	Sado	Torpedeiro	250	(a) 5:000
GQDE	CTBH	Sagres	Navio-Escola	3:274	
GQCR		Salvador (*)	Lancha-Canhoneira		
GQFO	CTBI	Tâmega	Contra -Torpedeiro	670	(a) 11:000
GQHC		Tete (*)	Lancha-Canhoneira	135	
		Torpedeiro nº1		54	450
GQFP		Torpedeiro nº2		66	700
GQFT	CTBJ	Vasco da Gama	Cruzador-couraçado	3:030	6:000
GQFN	CTBK	Vouga (1)	Contra -Torpedeiro	670	(a) 11:000
GQCS	CTBL	Vulcano	Vapor	151	412
GQFV	CTBM	Zaire	Canhoneira		

Tabela 6 - Navios da Marinha de Guerra e do Serviço privativo das Colónias, por ordem alfabética.

(*) – Navios do serviço privativo das Colónias

(a) – Turbinas. Potência em cavalos no veio

(1) – O Contra -Torpedeiro “Vouga” afundou-se, devido a abalroamento, no mar da Ilha da Madeira, no dia 20 de abril de 1931 (durante a noite) quando das operações contra os revoltosos.

O quadro abaixo identifica a lista de navios por ordem alfabética da marinha portuguesa, que operavam nas colónias, com diferentes codificações de sinalização internacional.

Navios da Marinha de Guerra e do serviço privativo das colónias, por ordem alfabética do Código Internacional de Sinais⁵⁶

Distintivos		Nomes	Qualidades	Deslocamento	Potência da Máquina
C. I. S	R. T			Toneladas	Cavalos Indicados
1	2	3	4	5	6
GQAO	GTBO	Almirante Shultz	Navio ao serviço de faróis – aviso balizador		
GQBC		Açôr	Canhoneira	335	360
GQBF	CTAO	Gil Eanes	Transporte	3:712	
GQBH	CTBA	Patrão Lopes	Vapor de Salvação	1:109	
GQBN	CTBF	República	Cruzador	1:250	2:362
GQBO	CTAH	Carvalho Araújo	Cruzador	1:200	2:242
GQBW		D. Fernando II e Glória	Sede da Brigada de Artilheiros	1:849	
GQBY	CTAZ	Mondego	Torpedeiro	250	(a) 5:000
GQCA	CTBD	Quanza	Canhoneira	405	700
GQCB	CTBB	Pátria	Canhoneira		
GQCF	CTBE	Raul Cascais	Canhoneira		
GQCH	CTAM	Faro	Canhoneira		
GQCI	CTAT	Lagos	Canhoneira (em construção)		

⁵⁶ Repartição, D. G.-D. (1930). *Lista dos Navios da Marinha Portuguesa*. Lisboa: Imprensa da Armada pag 7 e 8

GQCJ	CTAS	Ibo	Canhoneira	405	700
GQCN		Rio Minho	Lancha- Canhoneira	38	64
GQCP	CTAN	Foca	Submersível	260/389	650
GQCR		Salvador	Lancha- Canhoneira		
GQCS	CTBL	Vulcano	Vapor	151	412
GOCT	CTBN	Lidador	Rebocador	252	400
GQCV	CTAU	Limpopo	Canhoneira	288	253
GQCW	CTAX	Macau (*)	Lancha- Canhoneira		
GQCX	CTAP	Golfinho	Submersível	260/389	650
GQCZ	CTAR	Hidra	Submersível	260/389	650
GQDB	CTAF	Bengo	Canhoneira	407	500
GQDC	CTAY	Mandovy	Canhoneira	407	500
GQDE	CTBH	Sagres	Navio-Escola	3:274	
GQDJ	CTAG	Berrio	Rebocador	478	1:070
GQFD	CTAD	Ave	Torpedeiro	250	(a)5:000
GQFE	CTAV	Liz	Torpedeiro	250	(a)5:000
GQFI	CTBG	Sado	Torpedeiro	250	(a)5:000
GQFJ	CTAQ	Guadiana	Contra - Torpedeiro	670	(a) 11:000
GQFN	CTBK	Vouga	Contra - Torpedeiro	670	(a) 11:000
GQFO	CTBI	Tâmega	Contra - Torpedeiro	670	(a) 11:000
GQFP		Torpedeiro Nº2		66	700
GOFT	CTBJ	Vasco da Gama	Cruzador - Couraçado	3:030	6:000

GQFV	CTBM	Zaire	Canhoneira		
GQHA		Pebane	Transporte		
GQHB	CTAE	Beira	Canhoneira	405	700
GQHC		Tete	Lancha- Canhoneira		
GQHJ	CTAB	Adamastor	Cruzador	1:757	4:000
GQHK	CTAI	Cinco de Outubro	Aviso	1:365	1:800
GQHL	CTAC	Albacora	Navio de Estudos Oceanográficos		60
GQHV		Salvador Correia	Transporte		

Tabela 7 - Navios da Marinha de Guerra e do serviço privativo das colónias, por ordem alfabética do Código Internacional de Sinais.

(*) – Navios do serviço privativo das Colónias

(a) – Turbinas. Potência em cavalos no veio

(1) – O Contra -Torpedeiro “Vouga” afundou-se, devido a abalroamento, no mar da Ilha da Madeira, no dia 20 de abril de 1931 (durante a noite) quando das operações contra os revoltosos.

Navios da Marinha de Guerra, por ordem alfabética do distintivo R. T.⁵⁷

Distintivo R. T.	Nomes	Qualidades
CTAB	Adamastor	Cruzador
CTAC	Albacora	Navio de estudos oceanográficos
CTAD	Ave	Torpedeiro

⁵⁷ Repartição, D. G.-D. (1930). *Lista dos Navios da Marinha Portuguesa*. Lisboa: Imprensa da Armada pag 9

CTAE	Beira	Canhoneira
CTAF	Bengo	Canhoneira
CTAG	Berrio	Rebocador
CTAH	Carvalho Araújo	Cruzador
CTAI	Cinco de Outubro	Aviso
CTAJ	Damão	Canhoneira (em construção)
CTAK	Dili	Vapor
CTAL	Diu	Canhoneira (em construção)
CTAM	Faro	Canhoneira
CTAN	Foca	Submersível
CTAO	Gil Eanes	Transporte
CTAP	Golfinho	Submersível
CTAQ	Guadiana	Contra -torpedeiro
CTAR	Hidra	Submersível
CTAS	Ibo	Canhoneira
CTAT	Lagos	Canhoneira (em construção)
CTAU	Limposo	Canhoneira
CTAV	Liz	Torpedeiro
CTAX	Macau	Lancha-Canhoneira
CTAY	Mondovi	Canhoneira
CTAZ	Mondêgo	Torpedeiro
CTBA	Patrão Lopes	Vapor de salvação
CTBB	Pátria	Canhoneira
CTBD	Quanza	Canhoneira
CTBE	Raúl Cascais	Canhoneira
CTBF	República	Cruzador
CTBG	Sado	Torpedeiro

CTBH	Sagres	Navio-Escola
CTBI	Tâmega	Contra -Torpedeiro
CTBJ	Vasco da Gama	Cruzador-couraçado
CTBK	Vouga	Contra -Torpedeiro
CTBL	Vulcano	Vapor
CTBM	Zaire	Canhoneira
CTBO	Almirante Shultz	Aviso Balizador

Tabela 8 - Navios da Marinha de Guerra, por ordem alfabética do distintivo R. T.

1.6 - Adaptação a Porto Comercial

Em 1932, o governo decidiu construir o porto comercial de Leixões.

Para isso era necessário:

Em primeiro lugar, obter abrigo suficiente na bacia e especialmente junto dos cais acostáveis, visto que a amarração dos navios aos cais e as operações de carga e descarga exigiam muito maior quietação das águas do que o fundeadouro a meio do porto;

Depois, construir os cais acostáveis e os seus terraplenos, apetrechá-los com armazéns, vias férreas, guindastes, tudo o que era necessário à movimentação das mercadorias;



Figura 17 - Guindastes Arquivo da APDL

Por último, dragar as areias e lodos e quebrar as rochas submarinas em grande extensão do porto.

A cada uma destas necessidades correspondia uma obra ou conjunto de obras distinto, cujo estudo foi feito pela Direção Técnica da Administração dos Portos do Douro e Leixões, e concretizado em projeto que, revistos pela Direção Geral dos Serviços Hidráulicos e informados pelo Conselho Superior de Obras Públicas, vieram a ser aprovados pelo Governo.⁵⁸

Capítulo 5 - Movimento Portuário

1.1 – Demonstração do Movimento Portuário durante o período da Segunda Guerra Mundial 1939 a 1945

No quadro seguinte podemos observar com clareza o movimento de mercadoria carregada (exportação) em meses e anos entre 1939 e 1945. Verifica-se uma variação de números entre os anos de 39 a 43. Os anos de 1944 e 1945, Já demonstram um crescimento contínuo que refletem o crescimento da mercadoria exportada por Leixões, em plena Segunda Guerra Mundial. Para os anos de 1944 e 1945, apenas existem registos da totalidade da tonelagem.

Mercadorias carregadas de 1939 a 1945/Tonelagem							
Meses	Ano/Ton	Ano/Ton	Ano/Ton	Ano/Ton	Ano/Ton	Ano/Ton	Ano/Ton
	1939	1940	1941	1942	1943	1944	1945
Janeiro	1.622.900 Ton.	-----	1.148.674 Ton.	13.001.700 Ton.	5.189.252 Ton.	-----	-----
Fevereiro	450.525 Ton.	7600 Ton.	312.510 Ton.	12.021.545 Ton.	11.303.664 Ton.	-----	-----
Março	460.000 Ton.	1.690.696 Ton.	132.369 Ton.	38.895.419 Ton.	6.991.079 Ton.	-----	-----
Abril	303.100 Ton.	-----	161.730 Ton.	18.953.778 Ton.	8.340.457 Ton.	-----	-----
Maio	849.700 Ton.	-----	664.18 Ton.	7.123.196 Ton.	7.993.730 Ton.	-----	-----
Junho	396.500 Ton.	-----	269.009 Ton.	3.224.566 Ton.	5.086.043 Ton.	-----	-----
Julho	329.300 Ton.	82.150 Ton.	523.743 Ton.	7.231.001 Ton.	5.815.311 Ton.	-----	-----
Agosto	285.500 Ton.	1.810 Ton.	439.759 Ton.	4.333.371 Ton.	11.408.456 Ton.	-----	-----

⁵⁸ Comuações, M. d. (1949). *O Porto de Leixões*. Porto: Imprensa Portuguesa Porto pag 14

Setembro	1.218.600 Ton.	10.455 Ton.	1.130.709 Ton.	5.332.081 Ton.	7.122.490 Ton.	-----	-----
Outubro	954.300 Ton.	6.649 Ton.	1.802.514 Ton.	6.442.105 Ton.	13.573.297 Ton.	-----	-----
Novembro	2.036.880 Ton.	880.087 Ton.	1.048.804 Ton.	3.437.268 Ton.	12.430.941 Ton.	-----	-----
Dezembro	914.600 Ton.	842.445 Ton.	1.044.674 Ton.	8.912.337 Ton.	13.346.101 Ton.	-----	-----
Total Toneladas	9.825.905 Ton. ⁵⁹	3.521.892 Ton. ⁶⁰	8.679.013 Ton. ⁶¹	128.908.367 Ton. ⁶²	108.600.821 Ton. ⁶³	137.250.373 Ton. ⁶⁴	151.525.191 Ton. ⁶⁵

No quadro seguinte podemos observar com clareza o movimento de mercadoria descarregada (importação) em meses e anos entre 1939 e 1945. Verifica-se uma variação de números entre os anos de 39 a 43. Os anos de 1944 e 1945, já demonstram um crescimento contínuo que refletem o crescimento da mercadoria importada por Leixões, em plena Segunda Guerra Mundial. Para os anos de 1944 e 1945, apenas existem registos da totalidade da tonelagem.

Mercadorias descarregadas de 1939 a 1945/Tonelagem							
Meses	Ano/Ton	Ano/Ton	Ano/Ton	Ano/Ton	Ano/Ton	Ano/Ton	Ano/Ton
	1939	1940	1941	1942	1943	1944	1945
Janeiro	1.978.468 Ton.	854.134 Ton.	2.889.867 Ton.	16.915.475 Ton.	14.942.986 Ton.	-----	-----
Fevereiro	1.999.607 Ton.	2.310.341 Ton.	3.062.890 Ton.	8.702.698 Ton.	8.651.704 Ton.	-----	-----
Março	1.617.990 Ton.	2.332.197 Ton.	3.782.945 Ton.	20.994.444 Ton.	14.103.378 Ton.	-----	-----
Abril	1.243.210 Ton.	2.266.661 Ton.	6.063.015 Ton.	17.424.853 Ton.	16.475.968 Ton.	-----	-----
Maio	645.300	2.042.619	6.463.638	24.059.361	18.025.058	-----	-----

⁵⁹ Leixões, M. d.-A. (1941). Relatório e Contas sobre a gerência do ano económico de 1939. Porto: Imprensa Diária do Porto Lda; Mapa n.º 56

⁶⁰ Leixões, M. d.-A. (1943). Relatório e Contas sobre a gerência do ano económico de 1940. Porto: Imprensa nacional; Mapa n.º 104

⁶¹ Leixões, M. d.-A. (1943). Relatório e Contas sobre a gerência do ano económico de 1941. Porto: Imprensa nacional; Mapa n.º 62

⁶² Leixões, M. d.-A. (1945). Relatório e Contas sobre a gerência do ano económico de 1942. Porto: Imprensa Social; Mapas N.º 54, 60 e 66

⁶³ Leixões, M. d.-A. (1945). Relatório e Contas sobre a gerência do ano económico de 1943. Porto: Imprensa Social; Mapas n.º 55, 61 e 67

⁶⁴ Leixões, M. d.-A. (1946). Relatório e Contas sobre a gerência do ano económico de 1944. Porto: Imprensa Social; Mapa n.º 25

⁶⁵ Leixões, M. d.-A. (1946). Relatório e Contas sobre a gerência do ano económico de 1945. Porto: Edições Marânus, Mapa n.º 26

	Ton.	Ton.	Ton.	Ton.	Ton.		
Junho	314.300 Ton.	1.409.181 Ton.	3.989.446 Ton.	14.521.932 Ton.	13.121.079 Ton.	-----	-----
Julho	917.100 Ton.	1.549.106 Ton.	4.442.002 Ton.	18.914.089 Ton.	21.577.484 Ton.	-----	-----
Agosto	1.176.800 Ton.	1.532.538 Ton.	3.453.207 Ton.	11.856.384 Ton.	25.576.220 Ton.	-----	-----
Setembro	989.700 Ton.	4.302.375 Ton.	8.179.283 Ton.	13.489.500 Ton.	12.422.349 Ton.	-----	-----
Outubro	2.684.500 Ton.	1.475.061T on.	3.363.367 Ton.	14.590.111 Ton.	18.717.290 Ton.	-----	-----
Novembro	3.794.520 Ton.	1.016.738 Ton.	5.164.251 Ton.	13.717.981 Ton.	16.830.081 Ton.	-----	-----
Dezembro	2.158.600 Ton.	1.593.929 Ton.	4.636.944 Ton.	9.432.331 Ton.	17.094.686 Ton.	-----	-----
Total Toneladas	19.520.395 Ton. ⁶⁶	22.954.800 Ton. ⁶⁷	55.490.855 Ton. ⁶⁸	184.619.159 Ton. ⁶⁹	197.538.283 Ton. ⁷⁰	262.756.250 Ton. ⁷¹	543.726.238 Ton. ⁷²

No quadro seguinte identifica-se o n.º de navios entrados no Porto de Leixões durante o período da Segunda Guerra Mundial. Salienta-se que apesar do número de navios entrados em leixões em 1944, ser ligeiramente diminuto em relação aos anos anteriores, nesta fase já se verifica o crescimento dos navios, que por si só representavam uma maior capacidade de transporte de mercadorias/toneladas. Em 1945 já se verifica um crescente de navios em Leixões (463 navios) em comparação com os anos anteriores, excluindo o ano de 1939 com, (449 navios).

Navios Entrados no Porto de Leixões por nacionalidade de 1939 a 1945							
Nacionalidade	Ano/Nav.	Ano/Nav.	Ano/Nav.	Ano/Nav.	Ano/Nav.	Ano/Nav.	Ano/Nav.
	1939	1940	1941	1942	1943	1944	1945
Americana	37	6	-----	-----	-----	-----	3

⁶⁶ Leixões, M. d.-A. (1941). Relatório e Contas sobre a gerência do ano económico de 1939. Porto: Imprensa Diária do Porto Lda; Mapa n.º 57

⁶⁷ Leixões, M. d.-A. (1943). Relatório e Contas sobre a gerência do ano económico de 1940. Porto: Imprensa nacional; Mapa n.º 105

⁶⁸ Leixões, M. d.-A. (1943). Relatório e Contas sobre a gerência do ano económico de 1941. Porto: Imprensa nacional; Mapa n.º 63

⁶⁹ Leixões, M. d.-A. (1945). Relatório e Contas sobre a gerência do ano económico de 1942. Porto: Imprensa Social; Mapas 55, 61 e 67

⁷⁰ Leixões, M. d.-A. (1945). Relatório e Contas sobre a gerência do ano económico de 1943. Porto: Imprensa Social; Mapas n.º 56, 62 e 68

⁷¹ Leixões, M. d.-A. (1946). Relatório e Contas sobre a gerência do ano económico de 1944. Porto: Imprensa Social; Mapa n.º 25

⁷² Leixões, M. d.-A. (1946). Relatório e Contas sobre a gerência do ano económico de 1945. Porto: Edições Marânus, Mapa n.º 26

Argentina	-----	-----	3	-----	-----	-----	-----
Brasileira	36	29	13	2	-----	-----	-----
Belga	7	2	-----	1	-----	-----	-----
Dinamarquesa	21	2	-----	-----	-----	-----	1
Egípcia		1	-----	-----	-----	-----	-----
Espanhola	8	6	39	77	116	32	48
Estoniana	4	-----	-----	-----	-----	-----	-----
Francesa	17	9	8	3	-----	-----	20
Finlandesa	6	2	-----	-----	-----	-----	-----
Grega	4	3	20	2	-----	1	1
Holandesa	8	7	-----	-----	-----	-----	-----
Inglesa	80	61	30	12	3	2	19
Italiana	4	2	-----	-----	-----	-----	-----
Irlandesa	-----	4	6	1	8	-----	4
Islandesa	-----	-----	1	2	-----	-----	-----
Jugoslava	-----	3	-----	-----	-----	-----	-----
Letónia	3	3	-----	-----	-----	-----	-----
Norueguesa	31	16	-----	-----	-----	-----	1
Panamiana	1	2	2	2	-----	-----	-----
Polaca	-----	1	1	-----	-----	1	2
Portuguesa	176	194	211	223	257	302	351
Sueca	6	2	5	-----	-----	3	12
Suíça	-----	-----	2	-----	-----	1	1
Total Navios	449 ⁷³	355 ⁷⁴	341 ⁷⁵	325 ⁷⁶	384 ⁷⁷	342 ⁷⁸	463 ⁷⁹

No quadro seguinte identifica-se o n.º de navios de passageiros entrados no Porto de Leixões durante o período da Segunda Guerra Mundial. Examinando o quadro verifica-se que o maior número de passageiros passados no Porto de Leixões advém das colónias portuguesas e navios ingleses.

⁷³ Leixões, M. d.-A. (1941). Relatório e Contas sobre a gerência do ano económico de 1939. Porto: Imprensa Diária do Porto Lda; Mapa n.º 69

⁷⁴ Leixões, M. d.-A. (1943). *Relatório e Contas sobre a gerência do ano económico de 1940*. Porto: Imprensa nacional; Mapa n.º 133

⁷⁵ Leixões, M. d.-A. (1943). *Relatório e Contas sobre a gerência do ano económico de 1941*. Porto: Imprensa nacional; Mapa n.º 79

⁷⁶ Leixões, M. d.-A. (1945). *Relatório e Contas sobre a gerência do ano económico de 1942*. Porto: Imprensa Social; Mapa n.º 76

⁷⁷ Leixões, M. d.-A. (1945). *Relatório e Contas sobre a gerência do ano económico de 1943*. Porto: Imprensa Social; Mapa n.º 77

⁷⁸ Leixões, M. d.-A. (1946). *Relatório e Contas sobre a gerência do ano económico de 1944*. Porto: Imprensa Social; Mapa n.º 19

⁷⁹ Leixões, M. d.-A. (1946). *Relatório e Contas sobre a gerência do ano económico de 1945*. Porto: Edições Marânus, Mapa n.º 20

Movimento de passageiros no Porto de Leixões de 1939 a 1945																						
Nacionalidade	Ano/Passag.			Ano/Passag.			Ano/Passag.			Ano/Passag.			Ano/Passag.			Ano/Passag.			Ano/Passag.			
	1939			1940			1941			1942			1943			1944			1945			
	E	D	T	E	D	T	E	D	T	E	D	T	E	D	T	E	D	T	E	D	T	
Alemã	6	35	56	-----	----	----	-----	----	----	-----	----	----	-----	----	----	-----	----	----	-----	----	----	
Americana	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	3	----	
Brasileira	2748	857	1241	1976	606	528	1619	637	629	364	3	6	-----	----	-----	----	----	----	----	----	----	
Belga	-----	----	-----	-----	----	----	-----	----	----	-----	----	----	-----	----	----	-----	----	----	-----	----	----	
Dinamarquesa	2	-----	29	-----	----	----	-----	----	----	-----	----	----	-----	----	----	-----	----	----	-----	----	----	
Francesa	-----	4	15	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	70	
Grega	-----	----	-----	-----	----	----	-----	----	2	----	----	-----	-----	----	----	-----	----	----	-----	----	----	
Holandesa	-----	----	-----	-----	----	----	-----	----	----	-----	----	----	-----	----	----	-----	----	----	-----	----	----	
Inglesa	462	406	616	9	3	1	53	35	249	----	----	-----	-----	----	----	-----	----	----	-----	9	14	19
Italiana	-----	----	-----	-----	----	----	-----	----	----	-----	----	----	-----	----	----	-----	----	----	-----	----	----	
Irlandesa	-----	----	-----	-----	----	----	6	----	----	-----	----	----	-----	----	----	-----	----	----	-----	----	----	
Norueguesa	1	----	8	-----	----	4	-----	----	----	-----	----	----	-----	----	----	-----	----	----	-----	2	----	----
Panamiana	-----	----	-----	19	71	15	-----	----	----	-----	----	----	-----	----	----	-----	----	----	-----	----	----	
Portuguesa	33	52	29	-----	----	----	39	419	385	408	112	2073	1079	262	5463	2929	155	4410	672	273	2671	
Sueca	3	4	-----	-----	----	----	-----	----	----	-----	----	----	-----	----	----	-----	----	----	-----	2	5	41
Total Passag.	3255	1358	1994	2004	680	548	1717	1091	1265	772	115	2079	1079	262	5463	2929	155	4410	685	295	2801	
Total Ano	6607 ⁸⁰			3232 ⁸¹			4073 ⁸²			2966 ⁸³			6804 ⁸⁴			7494 ⁸⁵			3781 ⁸⁶			

E - Embarque

D – Desembarque

T – Transito

⁸⁰ Leixões, M. d.-A. (1941). Relatório e Contas sobre a gerência do ano económico de 1939. Porto: Imprensa Diária do Porto Lda; Mapa n.º 67

⁸¹ Leixões, M. d.-A. (1943). Relatório e Contas sobre a gerência do ano económico de 1940. Porto: Imprensa nacional; Mapa n.º 131

⁸² Leixões, M. d.-A. (1943). Relatório e Contas sobre a gerência do ano económico de 1941. Porto: Imprensa nacional; Mapa n.º 77

⁸³ Leixões, M. d.-A. (1945). Relatório e Contas sobre a gerência do ano económico de 1942. Porto: Imprensa Social; Mapa n.º 74

⁸⁴ Leixões, M. d.-A. (1945). Relatório e Contas sobre a gerência do ano económico de 1943. Porto: Imprensa Social; Mapa n.º 75

⁸⁵ Leixões, M. d.-A. (1946). Relatório e Contas sobre a gerência do ano económico de 1944. Porto: Imprensa Social; Mapa n.º 30

⁸⁶ Leixões, M. d.-A. (1946). Relatório e Contas sobre a gerência do ano económico de 1945. Porto: Edições Marânus, Mapa n.º 32

Capítulo 6 – Obras importantes

1.1 - Quebra-Mar Exterior

A primeira dessas grandes obras consistia em um molhe destinado a defender da vaga de entrada no porto, tornando-o franqueável durante os temporais e a garantir, dentro dele, abrigo suficiente para os navios fundeados ou amarrados ao cais.

Esse molhe nasce tangencialmente à curva do antigo molhe Norte e desenvolve-se em linha reta na direção aproximada de SSE com o comprimento de mil metros.

Para a sua construção previu-se o aproveitamento das rochas existentes até ao Leixão Grande, uma extensão de 240 metros e, daí em diante, a construção do corpo do molhe com grandes blocos ocós de betão, que, depois de cheios no próprio lugar, pesariam cerca de 770 toneladas. Esse corpo ficaria com paredes verticais de ambos os lados, largura de 15 metros e assentaria à cota de (-12), isto é, ao nível de 12 metros sob a maior baixa-mar, em uma camada de fundação, de grandes pedras, com largura de 50 metros e altura sobre o fundo variável até ao máximo de 6 metros.

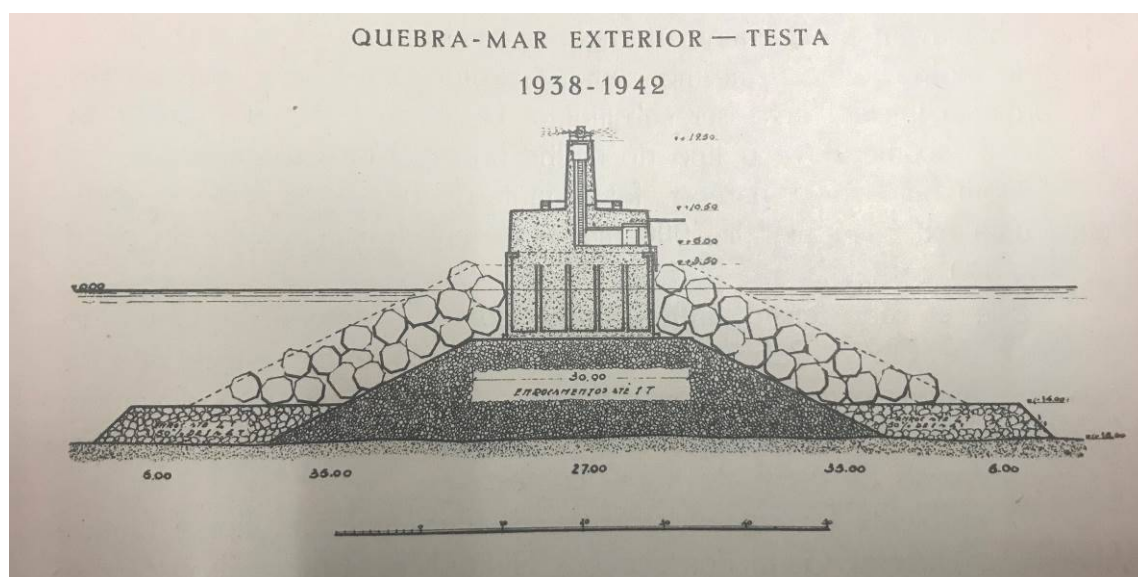


Figura 18 - Quebra-Mar Exterior 1938-1942 _ Arquivo APDL.

Esta obra foi posta a concurso e adjudicada, em outubro de 1931, à firma holandesa *Nederlandsche Maatschappij voor Havenwerken*, que, em 1934, veio a transformar-se na *Anglo-Dutch Engineering and Harbour Works C.º Ltd*. Foi aceite uma alteração ao projeto

inicial, cujo traço mais importante consistia na substituição da “**construção monolítica**”⁸⁷ de blocos arrumados de 90 toneladas de peso.

A sua construção começou em 1932 e decorreu normalmente até 1934. Neste ano, em outubro, um golpe de mar lançou à água e inutilizou o guindaste de 90 toneladas empregado na construção e, em dezembro, um temporal produziu avarias incomparavelmente mais graves na própria obra, deslocando-a e arruinando-a desde o perfil 270 até ao perfil 380, que era então a extremidade.⁸⁸

1.2 - Doca N.º 1 Norte

A segunda grande obra foi a construção da Doca n.º 1.



Figura 19 - Imagem da construção da Doca N.º1 Norte _ Arquivo da APDL

O primeiro estudo da construção do porto comercial em Leixões colocava os cais acostáveis na própria baía circunscrita pelos molhes.

É o projeto do Afonso Joaquim Nogueira Soares, de 1888. Mas o próprio autor do projeto, engenheiro distinto que conhecia bem as condições do porto, porque dirigiu durante

⁸⁷ **Monolítica** - é um sistema de construção com elevado grau de pré-fabricação baseado na utilização de painéis de laje. Enchimento por projeção.

⁸⁸ Comuações, M. d. (1949). *O Porto de Leixões*. Porto: Imprensa Portuguesa Porto pag 15 e 16

muitos anos as suas obras, fazia notar os inconvenientes que resultariam de não haver suficiente tranquilidade das águas junto dos cais e lembrava como melhor solução o aproveitamento do vale do rio Leça.

Esta ideia de aproveitar o vale do rio Leça concretiza-se em 1893 no projeto dos engenheiros João Thomaz da Costa e João José Pereira Dias, em que aparece como solução de futuro, ao lado da solução imediata, que consistia em aproveitar, para as primeiras docas a construir, toda a parte Leste pouco profunda da «bacia e os terrenos onde hoje existem instalações do pescado e os depósitos de carvões.

Em 1906, a Companhia das Docas e Caminhos de Ferro Peninsulares, concessionária desde 1889 da construção e exploração do porto comercial de Leixões, confiou ao engenheiro Adolfo Loureiro e ao seu colaborador engenheiro Santos Viegas o encargo de organizar o projeto do porto comercial de Leixões.

É a esse projeto, datado de 1908, que pode atribuir-se, decerto, a ideia de que resultou trinta anos mais tarde a DOCA n.º 1 de Leixões.

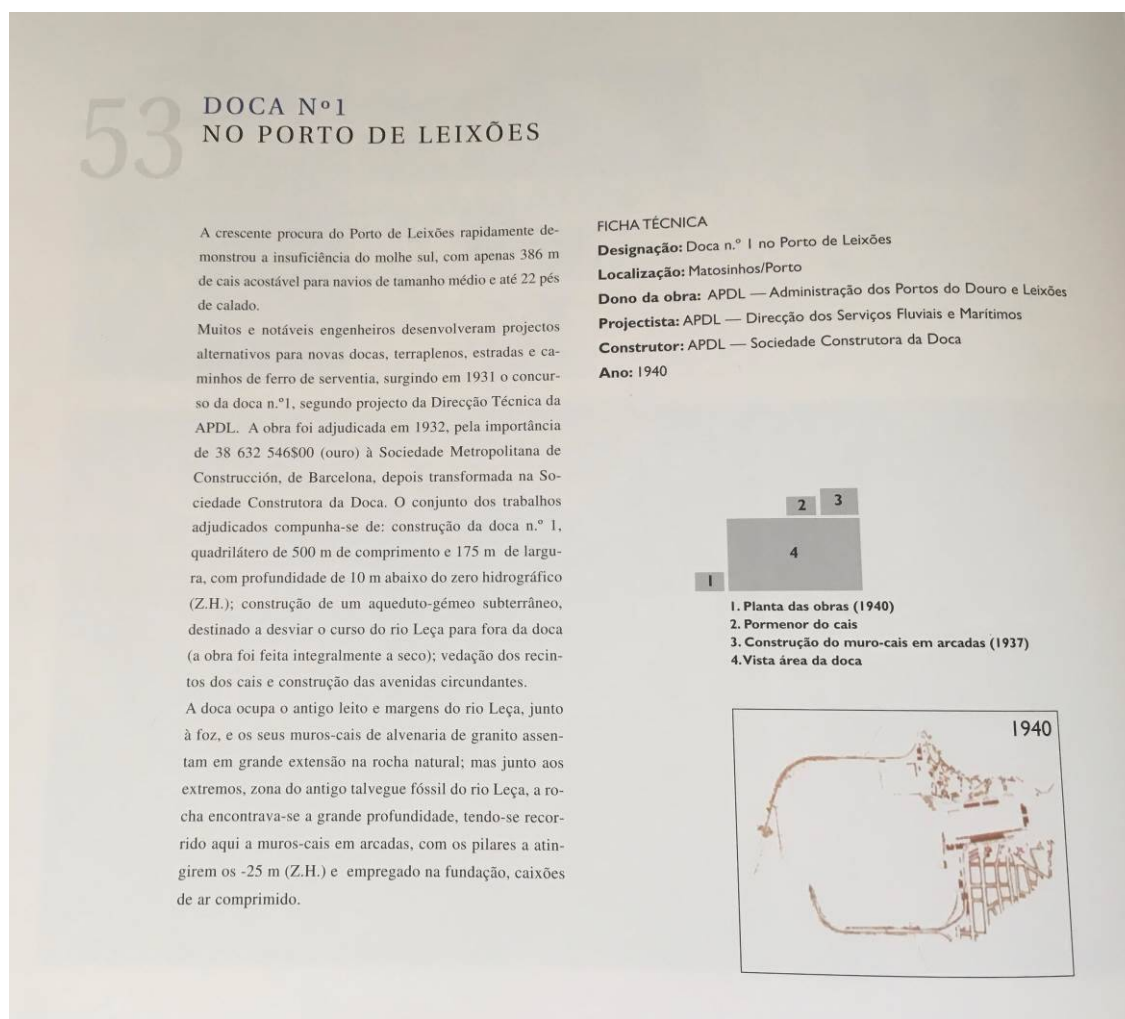


Figura 20 - Ficha Técnica Doca n.º 1 Norte do Porto de Leixões_Arquivo da APDL

Dois outros projetos, variantes deste, foram feitos posteriormente pelo engenheiro Henrique Carvalho de Assunção e pelos engenheiros Machado Júnior e Gomes de Almeida e no último a DOCA n.º 1 aparece já com posição, orientação e forma que se aproximam da que veio a ser.⁸⁹

O projeto definitivo da sua construção foi organizado pela Direcção Técnica da Administração e a execução posta a concurso, em 1931. Foi adjudicada em 1932, pela importância 38.632.546\$00 (ouro) à Sociedad Metropolitana de Construcción de Barcelona, depois transformada na Sociedade de Construtora da Doca.

O conjunto de trabalhos compunha-se de:

Construção da Doca n.º 1, propriamente dita, constituída por um quadrilátero de 500 metros de comprimento e 175 de largura, com profundidade de 10 metros abaixo do zero hidrográfico, (nível das mais baixas marés);

⁸⁹ Comuicações, M. d. (1949). *O Porto de Leixões*. Porto: Imprensa Portuguesa Porto pag 18 e 19

Construção de um aqueduto subterrâneo, destinado a desviar o curso do rio Leça para fora da DOCA;

Vedação dos recintos dos cais e construção das avenidas circundantes.



Figura 21 - Doca 1 Norte _ Execução Obra _ Arquivo da APDL

A estes trabalhos foram acrescentados, depois, a construção de um aqueduto descarregador no topo Leste da Doca destinado a lançar nesta, durante as cheias do rio Leça, o excedente de águas que o outro aqueduto não pudesse comportar e a pavimentação, a paralelepípedos, de alguns milhares de metros quadrados dos cais.



Figura 22 - PORTO DE LEIXÕES VISTO DO AR – 1934 _ Arquivo APDL

A doca ocupa o antigo leito do rio Leça e os seus muros de cais assentam em grande extensão na rocha natural das margens, mas em alguns pontos essa rocha encontra-se a grande profundidade e por isso se empregou aí o muro de arcadas, cujos pilares foram levados até 25 metros abaixo do nível do zero hidrográfico, com o auxílio de caixões de ar comprimido.

A escavação necessária profundidade de 10 metros foi de cerca um milhão de metros cúbicos de terra e pedra para encher os terraplenos e aplicaram-se mais de 100.000 metros cúbicos de betão e pedra de alvenaria para construir os muros.

O custo destes trabalhos foi cerca de 65.000 contos.

No princípio do ano de 1938, a construção da Doca feita inteiramente a seco.⁹⁰

Em 25 de fevereiro suspendeu-se o funcionamento das bombas de esgoto e a água infiltrada, juntamente com a de um sifão instalado para apressar o enchimento, começou a inundar lentamente o vasto recinto. No começo do verão já a Doca estava cheia de água

⁹⁰ Comuações, M. d. (1949). *O Porto de Leixões*. Porto: Imprensa Portuguesa Porto pag 19 e 20

e, algum tempo depois, começou a remover-se por dragagem o dique de terra que a separava do porto.

A inauguração foi feita em 4 de julho de 1940 com a entrada festiva do aviso da armada Bartolomeu Dias.

Colocai vasos com flores nas vossas janelas e varandas e vereis a vossa terra transformada num jardim

O Comércio de Leixões

Sócio Honorário do Opórtio da Paz do Douro (Comunidade de Guizem de Governamento)

Sócio Benemérito dos Beneméritos Voluntários de Leixões (Associação de Beneficência)

REDAÇÃO E ADMINISTRAÇÃO: R. Brito Capelo, 144 - Telef. 353

7 de Julho de 1940

3.ª série

Comp. e Imp. na Imprensa Moderna Rua de Fátima n.º 80 - PORTO

N.º 1692

A assinatura de "O Comércio de Leixões" custa 5\$00 por trimestre

A situação desesperada da imprensa portuguesa em geral e da imprensa regional em particular

Deu-se, com firmeza, o primeiro passo

Foi solenemente inaugurada a doca n.º 1, de Leixões

pelo Sr. Sub-Secretário de Estado das Obras Públicas

Uma guerra actual, veio trazer à imprensa de todo o mundo, dias de verdadeira angústia e dificuldade. No que diz respeito à imprensa portuguesa, todos os jornais do nosso País, desde os grandes diários às pequenas gazetas da província, atravessam uma crise patética, alarmante, que os levou a uma ruína certa e inevitável, se providências rápidas e decisivas não forem tomadas.

Aumentaram os salários das tipografias elevando o custo das tiragens de impressão; duplicou-se o preço de verificação dos periódicos e a papelosamente, que o seu aumento pode ser calculado em mais de dezcento por cento do preço pelo qual, antes da guerra, se pagava.

De vários países do norte da Europa, de onde recebíamos esse papel, as remessas prometidas, sem satisfação de encomendas, foram suspensas. E a América do Norte, que poderia compensar a sua falta, aumentou por tal forma o preço desta mercadoria, que não é possível ali adquirir!

Não temos a pasta para a fabricação do papel e a indústria nacional não pode valer, pela falta desta pasta. Todos os jornais, incluindo os diários, reduzem ao número das suas páginas. Mas esse meio de defesa, muito limitado, não podem fazer os jornais da província como o nosso, que não conseguem meter em mais folhas de papel, que até agora, lhes restam as 4 páginas habituais.

Que fazer, nesta conjuntura difícil e dolorosa?

Mas se pode aumentar o preço de assinatura porque o público não admite esse aumento. Eivar o custo dos jornais? Também não é possível esse recurso, porque o anúncio, sendo relativamente barato, em compensação com as vantagens que proporciona ao assinante, tornando conhecida a sua causa, compreendido pelo consumidor local, agarrado a velharias que só se indicam, não acompanhando o progresso da sua condição econômica.

Não há anúncio que prospere e progrida em que tudo isto seja.

da Estação T. P. de Leça da Palmeira — Partidários de Leça da Palmeira para os Termos de S. Pedro do Sul, a Sr.ª Condessa de Leça para as Cidades de Vila-real, o Sr. Comendador, Mario Augusto Alves de Oliveira e família. Deu-se a Missa e procedeu-se em Coimbra onde foi subscrita a uma intervenção cívica, o Sr. José Moreira de Sousa.

Em acção de graças pela sua nobreza, foi mandada rezar uma missa na igreja de Matuzinhos, no passado segunda-feira, por seu genro Sr. Alvaro de Oliveira.

Este numero foi tirado pela Comissão de Censura

V. Ex.ª já viu os tecidos de finos e bonitos padrões que a Casa TONY vende?

Casa TONY
MODAS E MIUDEZAS

RUA BRITO CAPELO, 324
(Antigo SALÃO PRAZERES)

Artigos eléctricos e Radiotelegrafia — Papelaria Marques Ribeiro

CASA ANGOLA CAFE - 144, Rua Brito Capelo, 148 - TELEPHONE. 353

Figura 23 - Notícia - O Comércio de Leixões de 7 de julho de 1940

*Neste ano, o canal de acesso, ainda não suficientemente dragado, a poucos navios permitiu entrar, mas no ano seguinte, 1941, já ali foram movimentadas 343.000 toneladas de mercadoria; Hoje o movimento da Doca (1949) é superior a 700.000 toneladas anuais e a continua a aumentar.*⁹¹



Figura 24 - Doca n.º 1 Norte em operação _ Arquivo APDL

⁹¹ Comuações, M. d. (1949). *O Porto de Leixões*. Porto: Imprensa Portuguesa Porto pag 21

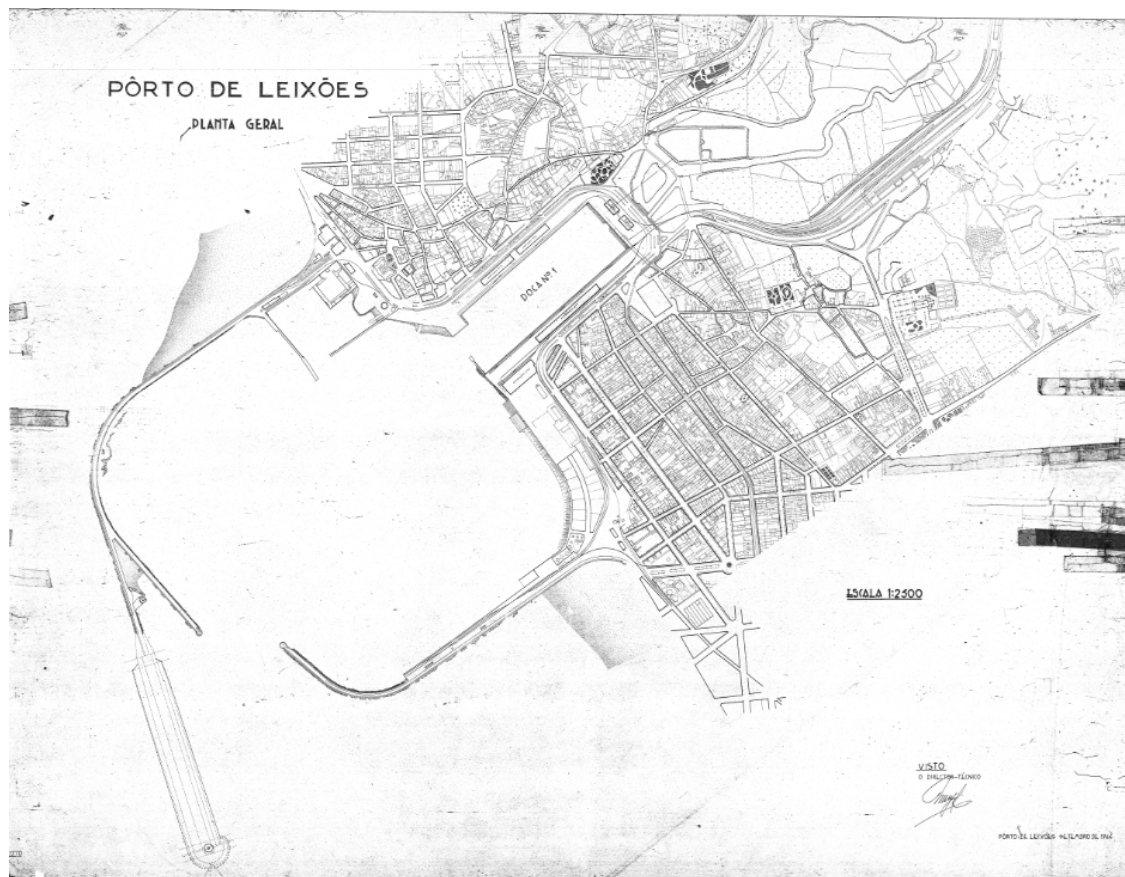


Figura 25 - Planta Geral do Porto de Leixões 1944 _ Arquivo da APDL

1.3 - Quebramento de Rochas e Dragagens

A terceira grande obra decidida pelo governo para valorizar Leixões dizia respeito ao melhoramento dos fundos do anteporto a conseguir por meio de dragagens da areia e lodo e do quebramento de alguns grupos de rocas submarinas que restringiam a área utilizável dos fundeadouros. Compreendia, ainda, a abertura do canal de entrada da Doca n.º 1 através do maciço rochoso que limitava pelo lado Norte a antiga foz do rio Leça. A profundidade a atingir no anteporto e no canal foi fixada em 10 metros sob o zero hidrográfico.

Estes trabalhos foram adjudicados, em 1936, a uma empresa francesa que os interrompeu no começo da guerra e a seguir continuados pelo estado, por intermédio da Divisão de Dragagem da Direção Geral dos Serviços Hidráulicos. Neles se trabalha ainda, faltando, apenas, concluir a abertura do canal da doca em toda a sua largura prevista.

*O seu custo total é de 23.623 contos, estando incluídas neste número, despesas com trabalhos de quebraamento de rochas e dragagens, executados na foz do rio Douro.*⁹²

Os números são elucidativos quanto ao que esta nova doca representou para o crescimento do porto: as 340 mil toneladas que movimentou em 1941 ascenderam rapidamente a 700 mil em 1949 e a 900 mil em 1959. **Este processo de expansão impulsionou um programa audacioso do Eng. Henrique Schreck que, com uma rara visão, previu a evolução do tráfego marítimo e propôs, em 1955, uma ampliação das estruturas portuárias ao longo do vale do Leça.**

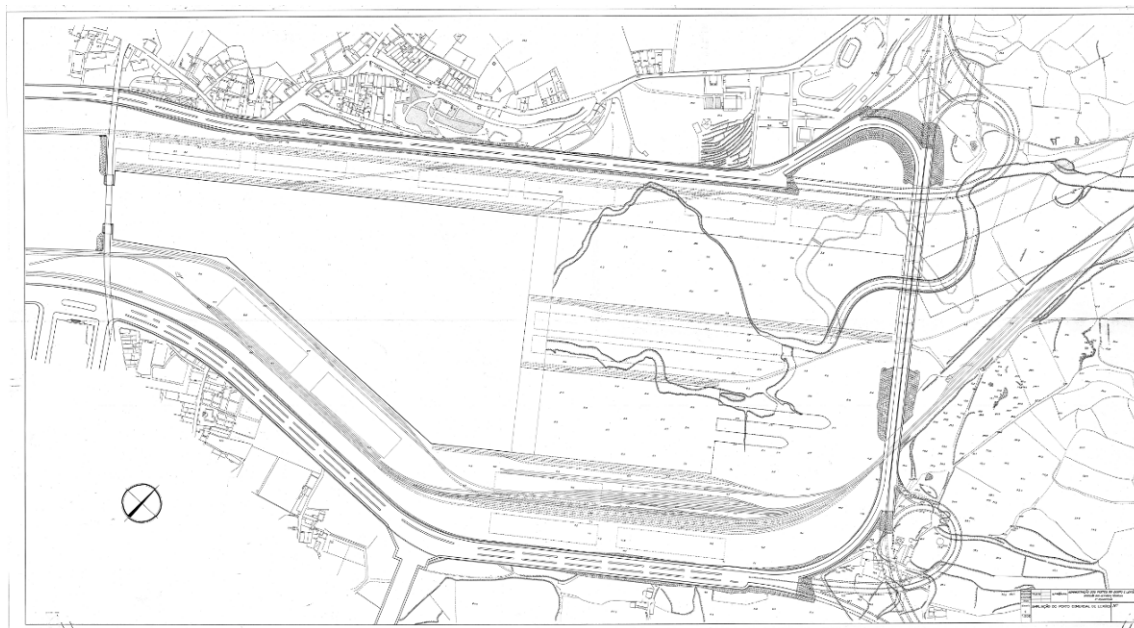


Figura 26 - Planta Geral da Ampliação do Porto de Leixões 1956 _ Arquivo da APDL

Nasceria assim a doca n.º 2, programada para ocupar uma área de cerca de 500 mil metros quadrados e cujas obras, iniciadas em 1956, se prolongariam até meados da década de 70. Durante esse período de tempo, no entanto, a fisionomia do porto e da cidade iria ser alterada, significativamente.

Com efeito Henrique Schreck, prevendo também o desenvolvimento da crescente articulação do tráfego portuário com o rodoviário, prestou particular atenção às áreas envolventes do porto, nomeadamente do ponto de vista das acessibilidades. Assim, além dos canais de acesso e ligação à doca, e dos longos cais de acostagem, multiplicar-se-iam os armazéns, as amplas avenidas circunstantes, os viadutos, as pontes... Símbolo deste processo é a ponte móvel que hoje se localiza entre as docas n.º 1 e n.º 2, ligando Matosinhos

⁹² Comunicações, M. d. (1949). *O Porto de Leixões*. Porto: Imprensa Portuguesa Porto pag 22

a Leça da Palmeira. Baseada num anteprojecto dos Engenheiros Correia de Araújo e Campos Matos, foi construída pela empresa L. Dargent e aberta ao trânsito em 1959, veio a ser alterada com o alargamento do vão central, já no início do século XXI.⁹³

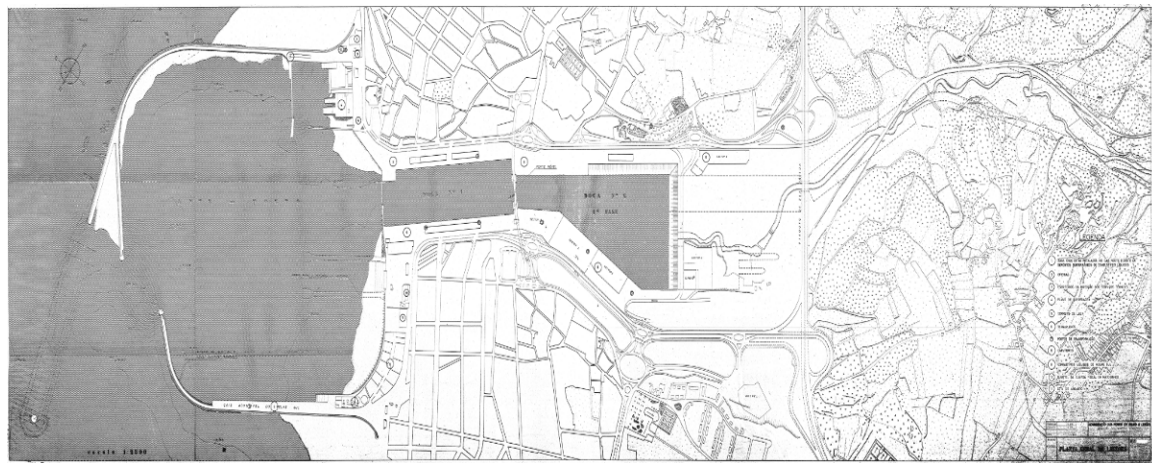


Figura 27 - Planta Geral _ Ampliação do Porto de Leixões_ Arquivo da APDL

⁹³ Leixões, A. d. (1955). Ampliação do Porto Comercial de Leixões Plano Geral. Porto: APDL.

No quadro seguinte identifica-se o n.º de navios portugueses afundados durante o período da Segunda Guerra Mundial. Neste quadro identifica-se o nome, tipo e características do navio, como também a data e causa do afundamento, entre 1939 e 1944.

Navios portugueses afundados em consequência da guerra (período 1939 a 1944)⁹⁴

Nome	Data de Construção	Porto de Registro	Fim a que se destinava	Arqueação		Proprietário	Data de afundamento	Causa do afundamento
				Bruta	Líquida			
1	2	3	4	5	6	7	8	9
Alpha	1907	Lisboa	L.C	852,84	421,55	Soc. Luso Marítima, Lda	15-7-40	Bombardeamento por aviões desconhecidos
Cabo S. Vicente	1910	Lisboa	P. A	269,58	103,31	Soc. Comercial Marítima Lda	10-3-42	Bombardeamento por avião desconhecido
Cassequeuel	1901	Lisboa	L. C	4:751,00	3:325,00	Comp. ^a Colonial de Navegação	14-12-41	Torpedeiro
Côrte-Real	1922	Ponta Delgada	L. C	2:043,85	1:211,78	Comp. ^a Navegação	12-10.42	Torpedeiro

⁹⁴ Marinha, M. d., & Mercante, D. d. (1945). Lista dos navios da Marinha Portuguesa. Lisboa: Junta Nacional da Marinha Mercante.

		ada				“Carregadores Açoreanos”		
Delães	1938	Lisboa	P. L	415,46	295,31	Soc. Nacional dos Armadores de Bacalhau	11-9-42	Afundamento a tiro de canhão por um submarino
Exportador Primeiro	1917	Lisboa	P. A	318,24	134,75	Soc. de Pesca a Vapor “O Expostador”, Lda.	1-6-41	Afundamento a tiro de canhão por um submarino
Ganda	1907	Luan da	L.C	4:332,17	2:704,38	Comp. ^a Colonial de Navegação	20-6-41	Torpedeiro
Maria da Glória	1921	Luan da	P. L	320,14	218,72	Empresa União de Aveiro, Lda	5-6-42	Afundamento a tiro de canhão por submarino
Pádua	1925	Porto	L. C	664,96	359,21	Empresa Marítima do Norte, Lda	27-10-43	Afundamento por ter chocado com uma mina
Santa Irene	1921	Lisboa	C.	519,75	339,33	Comp. ^a Industrial	13-4-43	Afundado a tiro de

						Portuguesa		canhão
--	--	--	--	--	--	------------	--	--------

Tabela 9 - Navios portugueses afundados em consequência da guerra (período 1939 a 1944).

L. C – longo Curso

P. A – pesca do alto

P. L - pesca longínqua

C. - Compound

1.4 – Vapor Orania

Ainda está na memória de muita gente o desastre marítimo ocorrido em Leixões, no dia 19 de dezembro de 1934.

Pouco tempo depois de ter fundeado, o vapor de passageiros holandês «Orania» foi abalroado pelo vapor português «Luanda» e afundou-se.

O navio, ao mergulhar, caiu sobre o costado de bombordo e ficou deitado sobre o fundo que naquele lugar, em pleno canal de entrada estava à cota de (-9m); depois foi-se enterrando pouco a pouco, no lodo até à profundidade de (-15m).

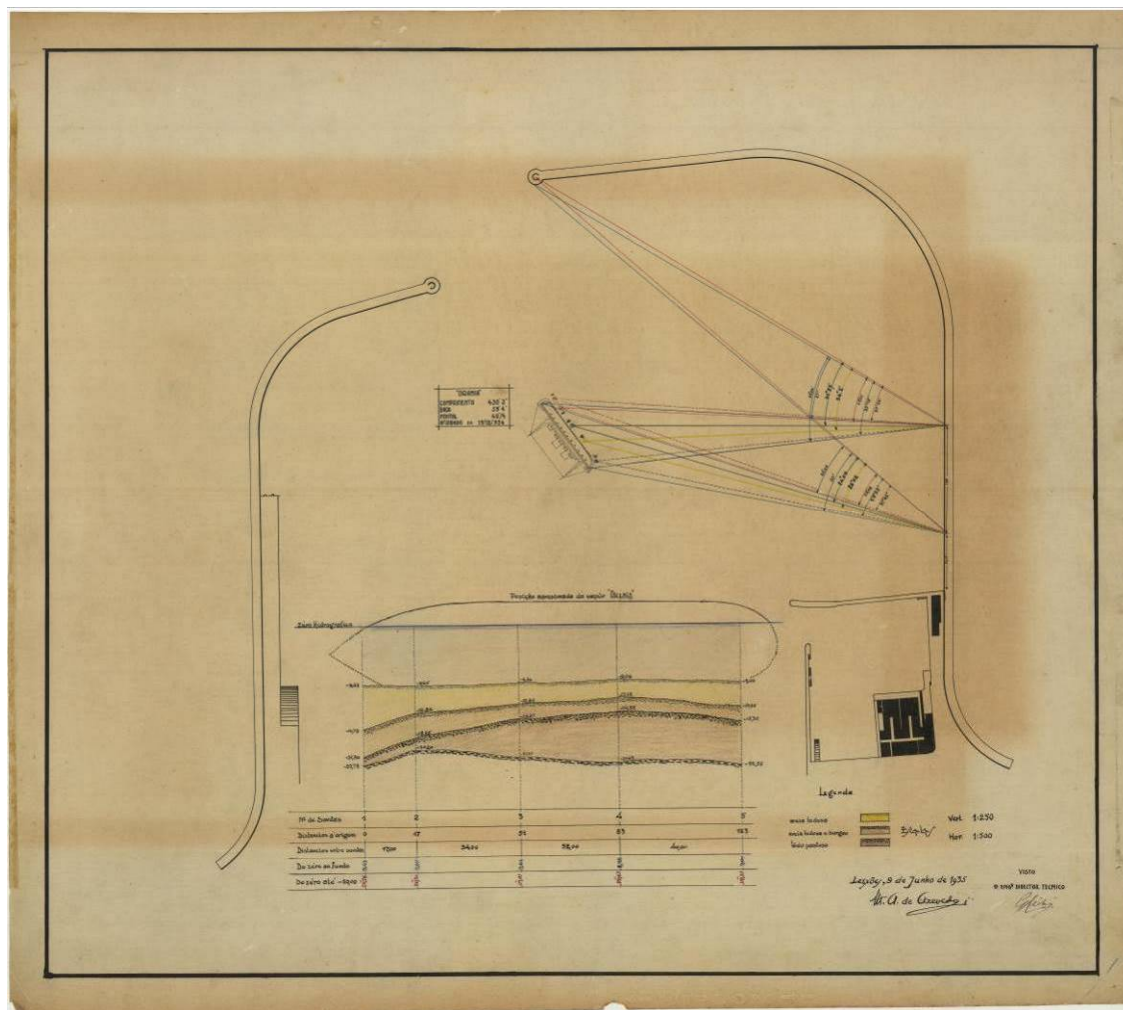


Figura 28 - Representação da localização do afundamento do vapor Orania _ Arquivo APDL

Aparecia, assim, muito crítica a situação do Porto de Leixões, ao acabar o ano de 1934. Só depois de longos e difíceis trabalhos se conseguiu remover uma parte do navio por flutuação e o restante por destruição com explosivos. A última chapa do costado foi retirada em 22 de novembro de 1939 para o que foi preciso dragar o fundo até (-17m). Foi a firma F. Flohr, de Keil, quem executou, com indiscutível competência técnica, este importante trabalho.

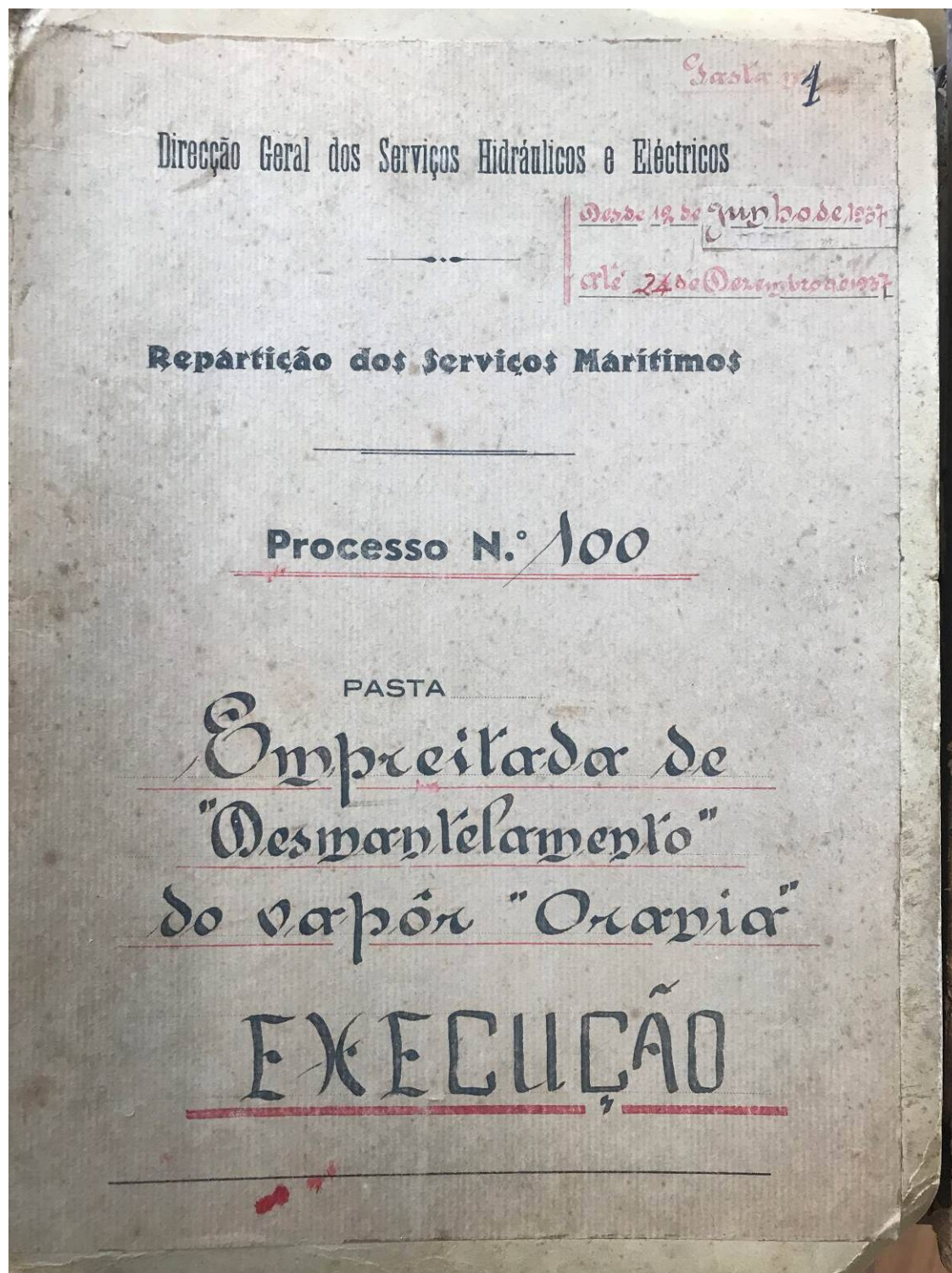


Figura 29 - Processo n.º 100 - Empreitada de Desmantelamento do Vapor Orania – 1937_ Imagem de Autor

Em 1938, no decorrer da dragagem, para a abertura do canal de entrada da Doca n.º1, os baldes da draga tocaram num corpo de grandes dimensões, que pouco depois se reconheceu ser o casco de um navio naufragado e completamente enterrado na areia.

Tratava-se do vapor «Olga», que, em 4 de janeiro de 1879, antes de começada a construção do Porto de Leixões foi abalroado em frente da entrada do Douro pelo vapor «Constantín» e abriu água. O capitão trouxe-o para o abrigo de Leixões e encalhou-o na praia de Matosinhos, junto da foz do rio Leça.

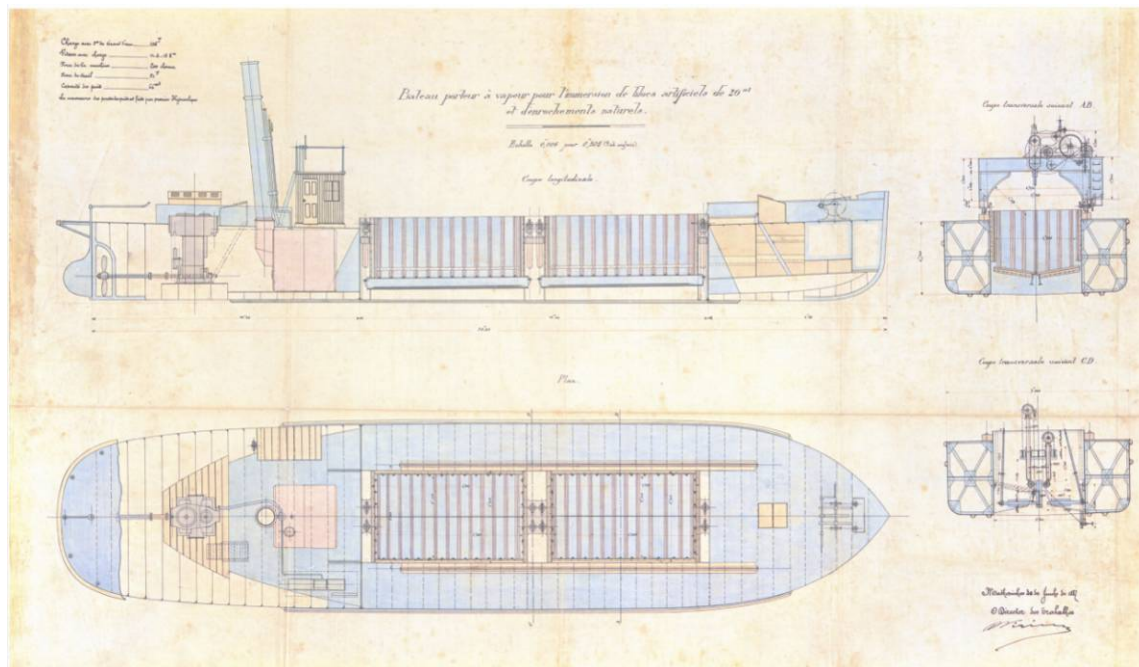


Figura 30 - Vapor 1877_ Arquivo APDL

É de supor que as areias tivessem coberto, rapidamente, o casco, visto que a hidrografia de 1879 não dá qualquer indicação da sua existência; e, assim em 1938, estava completamente esquecido. Como a sua maior parte estava em pleno canal foi necessário pô-lo a descoberto, dismantelá-lo com explosivos e remover os destroços. Este trabalho foi feito, de março a novembro de 1938, pela Administração, com a colaboração dos serviços de dragagem da Direção Geral dos Serviços Hidráulicos.⁹⁵

O cais acostável do molhe Sul, cuja, a construção foi autorizada pela portaria de 23 de dezembro de 1913 e começada no ano seguinte era, antes das grandes obras, o único cais de Leixões que permitia a acostagem de navios de tamanho médio. Tinha o comprimento de 386 metros, dos quais apenas 70 metros com profundidade para navios de 22 pés de “calado”⁹⁶ (6,71m). De 1938 a 1940 foi prolongado com um novo lanço de 90 metros, com profundidade para navios de 23 pés (7,01m). O seu movimento de mercadorias era, em 1938, de 150 mil toneladas, atualmente (1940), ultrapassa 300 mil.⁹⁷

⁹⁵ Comuações, M. d. (1949). *O Porto de Leixões*. Porto: Imprensa Portuguesa Porto pag 23 e 24.

⁹⁶ **Calado** - Distância medida na vertical, da face inferior da quilha, à linha de água; espaço ocupado pelo navio dentro de água.

⁹⁷ Comuações, M. d. (1949). *O Porto de Leixões*. Porto: Imprensa Portuguesa Porto pag 23 e 24.

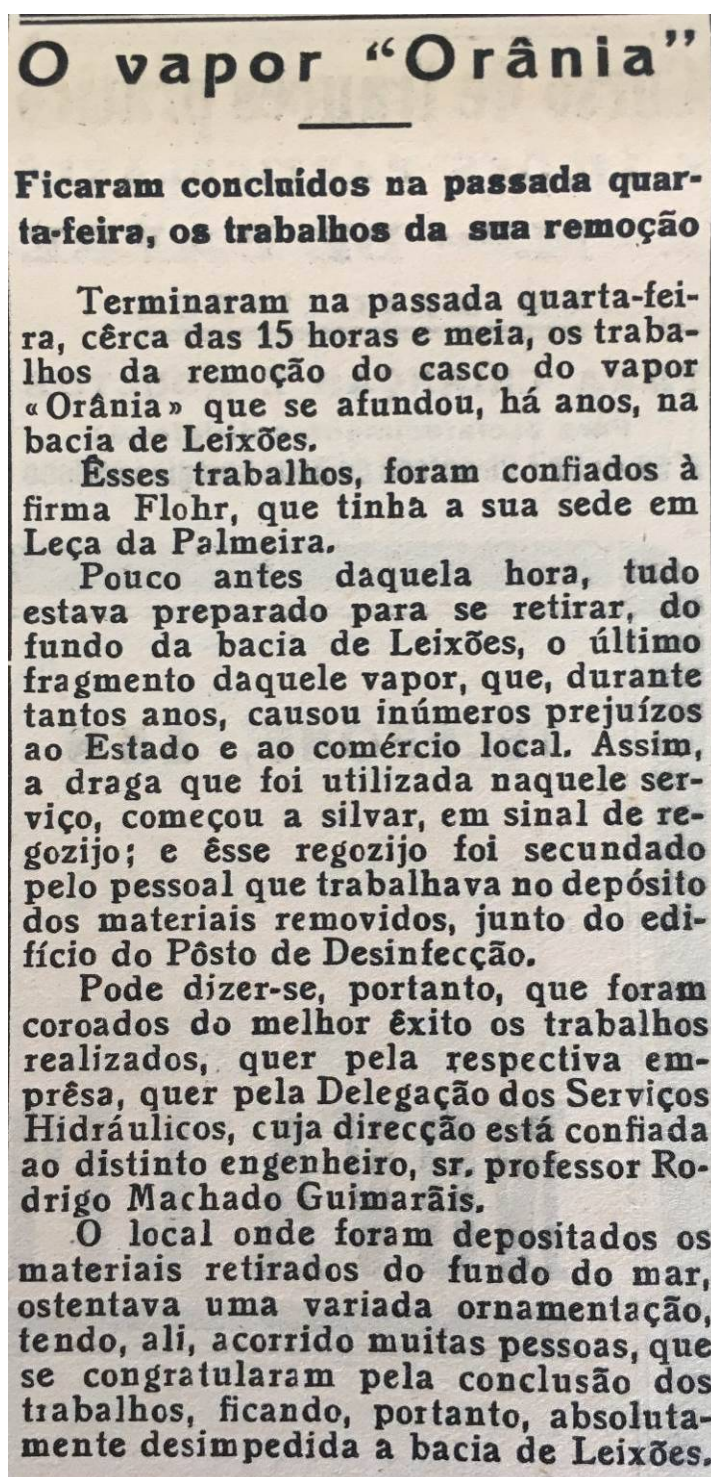


Figura 31 - Notícia – O Comércio de Leixões de 26 de novembro de 1939

1.5 - Apetrechamento

Concluída a construção da Doca n.º 1, preparou-se o seu apetrechamento. Este é um ponto importantíssimo da organização de um porto de comércio, visto que o seu funcionamento perfeito não depende só do número e da qualidade dos meios de

descarga e transporte, mas também e em alto grau, do modo como são dispostos e da equilibrada proporção entre os espaços destinados às operações de carga, ao depósito e armazenagem das mercadorias às vias de transporte.

O problema apresentava algumas dificuldades. Em primeiro lugar, por se tratar de um ponto de carga geral, o que obriga a condicionar o arranjo dos seus cais para servirem igualmente a toda a espécie de mercadorias; em segundo lugar, pela pequena largura dos seus terraplenos e, finalmente, pela singularidade do porto ser servido por duas linhas férreas de bitola diferente, que não é possível sobrepor.

A solução adotada foi a seguinte:

Estabelecer junto ao cais duas linhas de caminho-de-ferro, ligadas entre si a intervalos curtos e sobre jugados por guindastes de pórtico, com bitola de nove metros;



Figura 32 - Guindas em movimento de carga _ Arquivo APDL

O conjunto constitui a zona de carga ou descarga dos navios para os vagões ou para os camiões e se forma ou desfazem as lingadas. Toda ela é acessível aos veículos automóveis visto que os carris das linhas não fazem saliência sobre a calçada.

Empilhadores de 2 a 4,5 toneladas;

Guindaste elétrico de 94 toneladas;

Rebocador de porto;

Guindaste automóvel de 10 toneladas;

Guindaste de 17 toneladas;

Guindaste automóvel de 15 toneladas;

Camião basculante de 15 toneladas;

Empilhadores de 4,5 toneladas e 7 metros de altura;

Entre muitos outros equipamentos da atividade portuária.⁹⁸

⁹⁸ Comuações, M. d. (1949). *O Porto de Leixões*. Porto: Imprensa Portuguesa Porto pag 23 a 34.



Figura 33 - Vários equipamentos portuários_ Arquivo APDL

Capítulo 7 – Outras Obras e Intempéries

1.1 - O Ano de 1940⁹⁹

Trabalhos executados - No ano de 1940 para além das empreitadas nº 2 e 3 que se remeteram para a construção da doca e do quebra-mar e da reparação de partes do porto, foram iniciadas no ano de 1940 várias empreitadas a que se devem fazer uma alusão especial. Referente ao Porto de Leixões surgem vias (avenidas) que rodeiam a doca e também fazem ligações com o Largo da Alfândega, com a estação de Leixões, com a Ponte de Pedra, com a Rua Óscar da Silva, pela localidade de Leça da Palmeira e ainda se calçaram as vias de rolagem por todo o cais Norte e Sul do estaleiro, ligação essa realizada por uma relação com o topo da doca.

Desmantelamento do Vapor “OLGA” – Por tapar com alguma relevância a entrada para a doca, deu-se início ao desmantelamento do Vapor “Olga”. Este barco armava 468 toneladas e estava surto fora da entrada do porto do Douro, quando foi atingido pelo navio a vapor de nacionalidade francesa “Constantin” abrindo água e como consequência deste ato, ficou encalhado na praia de Matosinhos junto da pequena baía do Leça. No desmantelamento do vapor o casco estava encoberto por areias e só quando as dragas começaram a trabalhar para a abertura de um canal, é que se descobria o casco. Foi contactada a empresa FR. Flohr, adjudicatária ao desmantelamento do vapor “Orânia” que propôs um valor de 2,390,000 escudos (moeda corrente da época). Pelo valor ser elevado, a Direção Técnica optou pela remoção por administração direta, despendendo apenas de 77,421,70 escudos. Seriam retiradas perto de 300 toneladas de ferro, 69 quilogramas de chumbo e 94 quilos de estanho que foram vendidos em leilão, mais propriamente em hasta pública realizada pela Delegação Aduaneira de Leixões, pelo valor de 90,378,00 escudos. Este trabalho ficou ao encargo da draga “Priestman ““Leixões” e pelas barcas prancha e de gaviete, auxiliadas pela draga de baldes “Engenheiro Sivério” que também trabalhava na abertura do canal.

Cais acostável do molhe Sul – Acabou-se de construir 90 metros de cais em que se pode desembarcar com facilidade na dilatação do cais antigo molhe sul.

⁹⁹ Leixões, A. d. (1940). *Administração dos Portos do Douro e Leixões 1938-1941 - Ministério das Obras Públicas e Comunicações*. Porto: Imprensa Social

Inauguração da Doca – A inauguração da Doca nº 1 foi um dos marcos mais importantes da história do Porto de Leixões. Na realização destes trabalhos foram contratados temporariamente 60 trabalhadores. Foi concedido um louvor denominado de Ordem de serviço da Direção à Direção Técnica, porque em colaboração com o pessoal subcontratado, conseguiram executar todo o plano pré-estabelecido anteriormente.

1.2 - Temporais, cheias e acidentes marítimos

Nos dias de 16 e 17 de novembro de 1940 ocorreu um temporal que atingiu com um elevado grau de potência e violência o porto, resvalando para as obras exteriores. O molhe Sul saiu incólume por ter sido reforçado anos antes e também por estar abrigado pelo esporão. O molhe Norte sofreu bastante, mas não sofreu quaisquer tipos de avarias, porque foi beneficiado pela reconstituição começada no mesmo ano. Por sua vez, o quebra-mar foi essencial na proteção do porto e as vagas de ondas que rebentavam sobre ele “morriam” quase instantaneamente ali, perdendo força até chegar ao porto.

1.3 - Cheia do Rio Leça em 31 de janeiro de 1940

Neste dia o Rio Leça obteve a maior cheia registada até aquela altura. Em certas partes do rio, a água passou a margem, inundando alguns locais. O aqueduto descarregador da doca teve um papel importante, porque conseguiu dar vazamento a esta cheia, funcionamento sempre como um canal não permitindo que a água chegasse ao nível superior da entrada.

Encalhe do vapor “Sofia S” - Este vapor de origem panamiana encalhou no quebra-mar, no dia 11 de março de 1940, por volta das 16 horas e 50 minutos da tarde quando ia entrar para o porto sem piloto. Consegui desencalhar no mesmo dia, por volta das 17 horas, através de meios próprios.

Encalhe e naufrágio do vapor “Hannah” – No dia 23 de outubro de 1940, às 7 horas e 45 minutos, o vapor sueco “Hannah” encalhou à entrada do Porto de Leixões sem pilotos, junto ao quebra-mar à altura do P.485 transversalmente. Os tripulantes abandonaram o navio por este estar a deixar entrar água. O temporal de 16 e 17 de novembro deixou a nu o casco que deixara de se ver em baixa-mar.

Capítulo 8 - Empreitadas ao encargo da Administração dos Portos do Douro e Leixões

1.1 - Empreitadas cujo encargo é suportado pela Administração dos Portos do Douro e Leixões

A construção da parte das Avenidas que foi subjugada do contrato efetivado com a Sociedade Construtora da Doca do Porto de Leixões, em 8 de abril de 1933, por resolução do ministério a 22 de julho de 1937, foi concretizada através da elaboração de um contrato com a Sociedade Construtora da Doca do Porto de Leixões no valor de 350,000,00 escudos. Os trabalhos ficaram completos em meados de junho e foram realizados:

- 6752 m² de calçada a paralelos
- 2.250 m² de passeios de betonilha com guia cantaria
- 581m,6 de guias de cantaria.

Também se realizou terraplanagens e inclui-se uma rede de esgoto das águas pluviais.¹⁰⁰

Ligações da Avenida Dr. Antunes Guimarães com o Largo da Alfandega, da Avenida Engenheiro Duarte Pacheco com a rua que serve a Estação de Leixões e do topo da doca com a Ponte de Pedra.¹⁰¹

Estas ligações foram adjudicadas e contratadas através da Sociedade Construtora da Doca do Porto de Leixões e aconteceram pelo valor de 215,000,00 escudos, sendo concluídas no final de junho do presente ano. Para além dos trabalhos necessários para este tipo de construção (terraplanagens, construção de esgotos), existiu também uma colocação de 4,074 m² de paralelepípedos, 150 m² de passeios de betão alisado e procedidos de canteiros e por fim, 220 m² de cantaria.

¹⁰⁰ Leixões, A. d. (1940). *Administração dos Portos do Douro e Leixões 1938-1941 - Ministério das Obras Públicas e Comunicações*. Porto: Imprensa Social, 1940, pag. 13,14 e 15.

¹⁰¹ Leixões, A. d. (1940). *Administração dos Portos do Douro e Leixões 1938-1941 - Ministério das Obras Públicas e Comunicações*. Porto: Imprensa Social, 1940, pag. 19

1.2 - Pavimentação a paralelepípedos das faixas de rodagem no cais da Doca Nº1¹⁰²

Foi uma empreitada realizada com a contratação da Sociedade Construtora da Doca do Porto de Leixões que assumiu a responsabilidade, pelo valor de 440,000,00 escudos. Ficou terminada em Setembro, atingindo uma largura de 8 metros por todo o comprimento do cais Sul, uma via de 7 metros de largura ao longo do cais norte e também fez uma ligação no topo da doca através de uma calçada com uma largura de 5 metros.

1.3 - Empreitada cujo encargo é suportado pelo Estado¹⁰³

Neste âmbito fez-se uma atualização da doca nº1 com a construção de uma vedação de parte das Avenidas que rodeiam a doca, possibilitou-se ligar a Avenida Engenheiro Duarte Pacheco com a rua destinada à Estação de Leixões e pavimentou-se as faixas de rodagem próximas das linhas férreas. Os trabalhos ficaram finalizados a 8 de abril de 1933 e englobaram:

- Escavação de terras – 1,181,387 m³
- Escavação em rocha – 298,272 m³
- Aterros – 250,176 m³
- Enrocamento – 15,387 m³
- Alvenaria ordinária - 73,550 m³
- Cantaria - 3,233 m³
- Betão – 16,401 m³
- Betão Armado – 2,503 m³
- Estaca de ferro – 449 Toneladas
- Calçada a Paralelepípedos – 7,000 m²
- Passeios de betonilha com guias de cantareira – 4,000 m²

Com estes materiais e respetivas aplicações, gastou-se um total de 64,131,643,41 Escudos-Papel.

¹⁰² Leixões, A. d. (1940). *Administração dos Portos do Douro e Leixões 1938-1941 - Ministério das Obras Públicas e Comunicações*. Porto: Imprensa Social, 1940, pag.19 e20.

¹⁰³ Leixões, A. d. (1940). *Administração dos Portos do Douro e Leixões 1938-1941 - Ministério das Obras Públicas e Comunicações*. Porto: Imprensa Social, 1940, pag. 16

1.4 - Empreitada Construção dum molhe exterior¹⁰⁴

A descarga de blocos de rocha compactados durante o ano de 1940 permitiu concluir toda a extensão do quebra-mar. Outras quantidades foram depositadas no ano seguinte (1941) para fazer alguns remates finais e assim concluir este processo de empreitada. Também se aproveitou uma parte de mar que revelasse alguma tranquilidade em termos de ondulação na maior parte do tempo para se poder realizar uma junção entre a parte nova submersa e a parte antiga, lançando-se 56 novos blocos que permitiram reforçar o molhe. No ano seguinte de 1941 foi possível concluir todos os trabalhos inicialmente propostos a concretizar, um ano antes de ter terminado o prazo contratual. Esta construção teve uma perspetiva de futuro, na qual se veio concretizar, ao ter-se que elevar a estação localizada na ponta da parte despontada do quebra-mar, ou mesmo alojar o instrumento de precisão ótico que mede os ângulos verticais e horizontais, aplicado também na navegação, nos próprios blocos do quebra-mar. A observação dos efeitos desta empreitada complexa foram os seguintes:

- A redução da altura da onda;
- Depois de transitar o quebra-mar, a onda tornar-se em baixa-mar numa espécie de “vaga de translação”, em que a sua amplitude diminui ou quase desaparece um pouco para o interior da entrada do anteporto;
- As pequenas embarcações resistiam mal a este tipo de ondulação;
- O anteporto ficou protegido da ondulação ao largo e no temporal de 16 e 17 de novembro a navegação ancorada no Porto de Leixões favoreceu-se sobre a proteção do quebra-mar

O Porto de Leixões no seguimento do ano de 1940, para além de um porto destinado ao comércio (principal atividade económica), começou a fornecer serviços de abrigo.

Desmantelamento do vapor “Olga”¹⁰⁵ – Este processo iniciou-se devido à necessidade de se proceder à drenagem do canal de acesso à doca nº1, porque parte do navio fica dentro do canal. Para se realizar este processo inicialmente pediu-se um orçamento à casa Fr. Flohr que ajudou anteriormente no desmantelamento do vapor “Orania”, mas o preço

¹⁰⁴ Leixões, A. d. (1940). *Administração dos Portos do Douro e Leixões 1938-1941 - Ministério das Obras Públicas e Comunicações*. Porto: Imprensa Social, 1940, pag. 17 e 18

¹⁰⁵ Leixões, A. d. (1940). *Administração dos Portos do Douro e Leixões 1938-1941 - Ministério das Obras Públicas e Comunicações*. Porto: Imprensa Social, 1940, pag. 23 e 24

que a empresa pedia não era suportável, o que originou ser posta de parte a ideia. Então por meios de Administração Direta e através dos seus recursos que possuía, obteve-se um lucro muito lisonjeiro, pois ascendeu para além de 2000 contos, algo que era bastante difícil de conseguir naquela época. O processo de desmantelamento foi iniciado a 27 de março de 1940 e terminou no mesmo ano a 7 de novembro, sendo a despesa total de 77,421,70 Escudos, pagos a pessoal e material, divididos **por 177 dia úteis**.

1.5 - Receção de obras novas

O ano de 1940 foi propício às diversas alterações na construção, modificação e amplificação do Porto de Leixões com a receção de novas obras que iriam mudar a sua estrutura física como orgânica e este ano passou a ser um grande marco para a emancipação e definição económica importante no desenvolvimento do país e de toda a região de Matosinhos. Como consequência positiva destes atos administrativos públicos, criaram-se inúmeros postos de trabalhos, novas vias de acesso ao porto e novas ligações de estrada em Matosinhos.

Dentro da receção de obras novas pode-se destacar neste ano de 1940:

- Receção definitiva de parte das obras da empreitada de construção da Doca nº1 do Porto de Leixões – aprovado a 8 de julho de 1940;
- Prolongamento do cais acostável do molhe Sul do Porto de Leixões – aprovado a 9 de setembro de 1940;
- Construção da Doca nº 1 – aprovado a 9 de setembro de 1940;
- Ligação da Avenida Dr. Antunes Guimarães, em Leça da Palmeira, com o Largo da Alfândega e da Avenida Engenheiro Duarte Pacheco com a rua que serve a Estação de Leixões, até junto da Rua Conde Alto Mearim, em Matosinhos – aprovado a 17 de agosto de 1940
- Execução de parte das Avenidas que circundam a Doca nº 1 do Porto de Leixões – aprovado a 5 de setembro de 1940
- Pavimentação da faixa de rodagem junto às linhas férreas do cais da Doca nº1 do Porto de Leixões.

Capítulo 9 – Características e Tendências do porto comercial de Leixões

1.1 – Características e Tendências

Interessa agora conhecer os resultados colhidos de todo este trabalho, o grau da sua utilidade e as perspetivas de progresso.

Inicialmente Leixões foi destinado a porto e abrigo para os navios que aguardavam, às vezes durante semanas, ocasião favorável para entrar no porto fluvial do Douro e nessa função prestou desde 1892 assinalados serviços. Mas logo começou a ser aproveitado para algumas operações de comércio marítimo, cargas e descargas com auxílio de fragatas e mais tarde para a escala dos navios de passageiros, sobretudo dos que levavam para a América do Sul os emigrantes da zona Norte do País.

Pouco antes da primeira grande guerra mundial começou a construção dos cais acostável do molhe sul de pequenos fundos, que veio a ficar concluído em 1929 e foi prolongado em 1938/1940.

Em 1938 era este o único cais acostável para navios existente em Leixões. Nessa época o movimento de mercadorias nos dois portos Douro e Leixões era, com tendência estacionária, o seguinte:

Douro - 800.000 toneladas ano;

Leixões – 200.000 toneladas ano.

A guerra reduziu consideravelmente o movimento do Douro, mas a abertura da Doca n.º 1 em 1940, provocou um aumento do de Leixões que passa de 200.000 toneladas em 1940 a 400.000 toneladas em 1945, a 750.000 toneladas em 1948 e atingirá provavelmente 1.000.000 de toneladas em 1949.

O movimento atual no Douro parece tender a fixar-se em 350.000 toneladas por ano. O de Leixões, pelo contrário, aumenta continuamente. Pode parecer que, no conjunto, a situação atual é idêntica à de antes da guerra apenas com a diferença de ter sido transferida para Leixões uma parte do movimento do Douro, mas, na realidade, não é assim.

Sem dúvida, movimentam-se hoje por Leixões muitas mercadorias que anteriormente passavam pelo Douro, mas que verdadeiramente pesa no movimento de Leixões são mercadorias que não figuravam anteriormente no tráfego dos dois portos ou apareciam em quantidades incomparavelmente menores. É o que se pode ver no quadro seguinte, para algumas destas mercadorias.¹⁰⁶

Quadro III¹⁰⁷

Mercadorias	Quantidade Movimentadas	
	Nos dois portos na média dos anos 1935-1936-1937	Só em Leixões na média dos anos 1946-1947-1948
Algodão	25.850 Toneladas	34.230 Toneladas
Trigo	-----	64.540 Toneladas
Conservas	9.290 Toneladas	15.130 Toneladas
Madeira Serrada Export.	8.520 Toneladas	30.750 Toneladas
Vinho de Mesa	8.520 Toneladas	30.750 Toneladas

Tabela 10 - Algumas mercadorias que não figuravam anteriormente no tráfego dos dois portos (Douro e Leixões) ou apareciam em quantidades menores.

Leixões, dando entrada a acostagem a navios de todos os tamanhos, trouxe ao comércio marítimo do Norte do país possibilidades novas, suprimiu o oneroso intermediário da navegação costeira e do caminho-de-ferro para Lisboa e as correspondentes baldeações em relação a todo o tráfego com as colónias, o Brasil e a América do Norte e além disso, mesmo para os pequenos navios que frequentavam o Douro e o ligavam quase só com os portos da costa europeia e do mediterrâneo, ofereceu comodidade, rapidez e economia que antes não existiam.

¹⁰⁶ Comuações, M. d. (1949). *O Porto de Leixões*. Porto: Imprensa Portuguesa Porto pag 35

¹⁰⁷ Comuações, M. d. (1949). *O Porto de Leixões*. Porto: Imprensa Portuguesa Porto pag 36

Para muitas mercadorias que constituíam antes da guerra elementos certos de tráfego dos portos do Douro e Leixões ainda se está Longe da normalidade. Alguns exemplos:¹⁰⁸

Quadro IV ¹⁰⁹

Mercadorias	Quantidade Movimentadas nos dois portos	
	Na média dos anos 1935-1936-1937	Na média dos anos 1946-1947-1948
Carvão importado	306.470 Toneladas	103.220 Toneladas
Lousa	39.150 Toneladas	11.430 Toneladas
Paralelepípedos	13.810 Toneladas	1.320 Toneladas
Pinheiros	47.660 Toneladas	28.600 Toneladas
Vinho do Porto	53.610 Toneladas	31.540 Toneladas

Tabela 11 - Mercadorias que constituíam antes da guerra elementos certos de tráfego dos portos do Douro e Leixões, ainda se está Longe da normalidade.

A análise do movimento atual e as perspetivas da sua evolução fazem crer que em 1950 a situação era:

Douro 350.000 Toneladas e Leixões 1.100.000 Toneladas.

“Mais perto de nós, em consequência das destruições da segunda guerra mundial, para além do Património nacional, começa-se a falar em Património europeu e depois, por virtude da Unesco (conferência de Nairobi de 1976), em Património mundial e em Património natural e cultural”. ¹¹⁰

A necessidade de conservação do Património Industrial no nosso país, parte de uma sensibilização e de uma capacidade financeira, capaz de fazer face às reais necessidades que o Património nacional e internacional enfrenta. Destruir é bem mais fácil.

¹⁰⁸ Comuiicações, M. d. (1949). *O Porto de Leixões*. Porto: Imprensa Portuguesa Porto pag 36

¹⁰⁹ Comuiicações, M. d. (1949). *O Porto de Leixões*. Porto: Imprensa Portuguesa Porto pag 36

¹¹⁰ Almeida, C. A. (1998). *Património o seu entendimento e a sua gestão*. Porto: Edições ETNOS pag. 13

“Modernizar não é então dar aspeto de novo, mas colocar nos corpos das velhas construções um implante regenerador”.¹¹¹

“Consistindo em reintroduzir um monumento desafetado no circuito das utilizações vivas, em arrancá-lo a um destino museológico, a reutilização é, sem dúvida, a forma mais paradoxal, audaciosa e difícil de valorização patrimonial”.¹¹²

Nesse ano (1950) o Porto de Leixões estará saturado. O movimento por metro corrente de cais será 850 toneladas, número raras vezes alcançado nos portos de carga geral. Daí a necessidade de continuar a apetrechá-lo e de aperfeiçoar constantemente a organização dos serviços de tráfego portuário.

No que respeita ao valor das mercadorias interessa notar que nos portos do Douro e Leixões é carregada para exportação uma grande parte da produção que dá riqueza ao País e que, nos últimos anos, as possibilidades de Leixões contribuiram poderosamente para tornar destacada a posição do conjunto Douro-Leixões neste aspeto. O valor da exportação nacional e nacionalizada feita por estes portos é atualmente (1949) cerca de 40% da exportação total do País.

O progresso de Leixões é indicado também pela tonelagem dos navios entrados anualmente e este número tem, aqui, mais forte significação do que nos outros portos em que avulta a entrada de grandes navios de passageiros que fazem escala, mas pouco acrescentam à atividade do porto.¹¹³

1.2 - A pesca

A pesca é desde há muitos anos atividade importante em Leixões, mas desenvolveu-se notavelmente a partir de 1942 em consequência de três razões principais que foram: a grande exportação de sardinha em conserva durante e a seguir à guerra a abundância deste peixe nas águas vizinhas de Leixões e a plena segurança que as embarcações de pesca desde então encontraram neste porto. Anteriormente não era assim; basta lembrar que em 1937, pouco antes de recomeçarem as obras do quebra-mar de abrigo, um só temporal provocou o naufrágio de 21 traineiras.

¹¹¹ Choay, F. (1982). *A Alegoria do Património*. Lisboa: Edições 70. pag. 190

¹¹² Choay, F. (1982). *A Alegoria do Património*. Lisboa: Edições 70, Lda pag. 191

¹¹³ Comuações, M. d. (1949). *O Porto de Leixões*. Porto: Imprensa Portuguesa Porto pag 37

O aumento na qualidade e no valor do peixe descarregado anualmente em Leixões vai indicado no quadro seguinte:

Quadro V¹¹⁴

Anos	Quantidade em Toneladas	Valor em contos
1939	38.922	31.285
1940	33.956	52.405
1941	25.986	107.449
1942	38.203	126.779
1943	71.875	113.235
1944	72.539	121.035
1945	55.247	146.296
1946	65.735	176.990
1947	45.200	126.901

Tabela 12 - Aumento na qualidade e no valor do peixe descarregado anualmente em Leixões.

Cerca de 90% do peixe descarregado em Leixões é sardinha na sua maior parte destinada à indústria de conservas. Deste modo a pesca em Leixões acompanha de perto aquela indústria nas suas variações: as restrições nos mercados consumidores estrangeiros, as dificuldades em conseguir folha de Flandres ou azeite, o maior ou menor sucesso na negociação dos acordos de compra, mil contingências, afetam a indústria da pesca, são visíveis na própria irregularidade dos números indicados acima. Para que a indústria da pesca tenha estabilidade, não seja como tem sido aventura em que não vale a pena arriscar aperfeiçoamentos técnicos, despesas de adestramento profissional e outros encargos que o seu progresso reclame, para que, por outro lado, a população piscatória, numerosíssima e, Matosinhos, não continue a viver em alternâncias de desafogo e miséria que só o pescador consegue suportar, torna-se necessário fomentar o consumo de peixe fresco no Norte de País, obter que esta zona seja abastecida por Leixões e não

¹¹⁴ Comuações, M. d. (1949). *O Porto de Leixões*. Porto: Imprensa Portuguesa Porto pag 39

por outros portos distantes como atualmente e criar o porto de pesca para fixar a navegação da pesca de arrasto, mais exigente em meios de abastecimento e de **querenagem**¹¹⁵ do que a frota costeira de pesca da sardinha.¹¹⁶

A sardinha portuguesa em conserva, que é na sua maioria parte sardinha de Leixões, tem hoje (1966) fama mundial. Ocupam-se da pesca da sardinha alguns milhares de pescadores e mais de 200 traineiras que descarregam anualmente mais de 80.000 toneladas de sardinha.¹¹⁷

1.3 - Perspetiva de Ampliação do porto Comercial

Apesar de se ter conseguido grande rendimento das instalações recentes, o progresso do porto é tão rápido que já se verifica a necessidade de o ampliar contruindo novas docas pata Leste da Doca n.º 1 onde há reserva de espaço suficiente para triplicar a capacidade do porto atual.

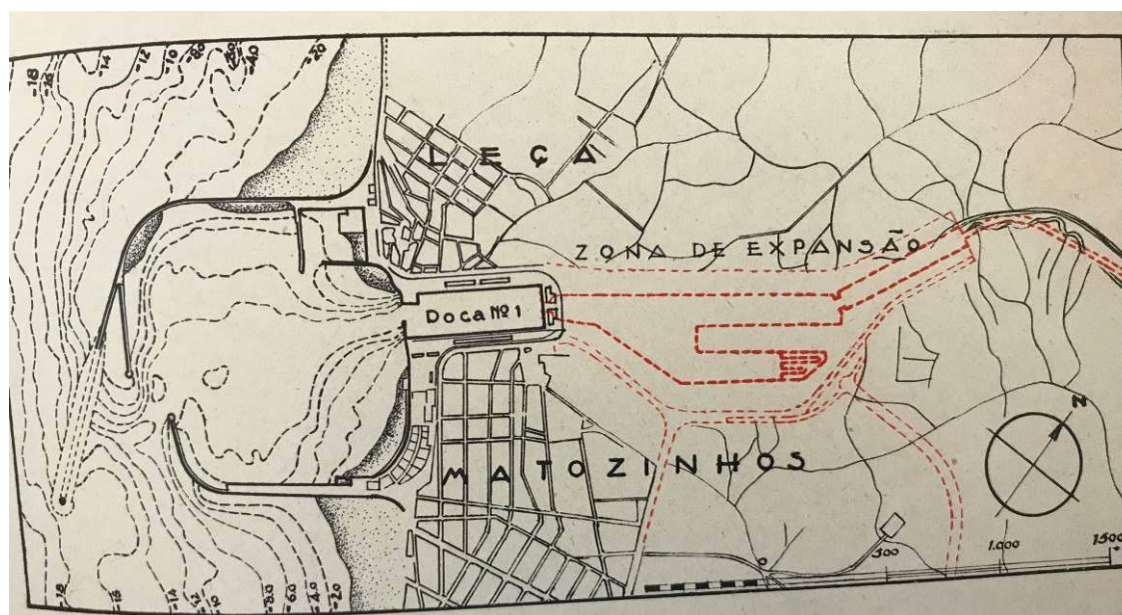


Figura 34 - Planta zona de expansão_ Imagem de Autor

A planta que acompanha este capítulo mostra um esquema do projeto que está a ser estudado pela Administração.

¹¹⁵ **Querenagem** - Preservação do aspecto exterior do casco de um navio

¹¹⁶ Comuações, M. d. (1949). *O Porto de Leixões*. Porto: Imprensa Portuguesa Porto pag 38 e 39

¹¹⁷ Leixões, A. d. (1966). *O Porto de Leixões*. Porto: Litografia Ideal - Porto

Além do aumento das instalações destinadas a carga geral prevê-se a especialização das instalações de carvões e minérios, combustíveis líquidos, cabotagem e tráfego costeiro.¹¹⁸

Estão a ser construídas (1966) três pontes cais com o comprimento total acostável de 1740 metros onde poderão descarregar ao mesmo tempo 72 traineiras. A ponte n.º1 já está concluída. Em terra vão ser criadas novas instalações para a amostragem, lota, acondicionamento e carga da sardinha nos veículos que a transportam para as fábricas de conservas e para os mercados de consumo.¹¹⁹

1.4 - Factos importantes

Catorze anos depois a companhia das Docas encarregou de um novo estudo os engenheiros Adolfo Loureiro e Santos Viegas que apresentaram um projeto muito completo e bem fundamentado para construir um porto comercial.

Este notável projeto, datado de 1907, desenvolve amplamente pela primeira vez a ideia de localizar todo o conjunto das docas no vale do Leça.¹²⁰

¹¹⁸ Comuações, M. d. (1949). *O Porto de Leixões*. Porto: Imprensa Portuguesa Porto pag 39

¹¹⁹ Leixões, A. d. (1966). *O Porto de Leixões*. Porto: Litografia Ideal - Porto

¹²⁰ Leixões, M. d.-A. (1995). *Porto de Leixões- Plano Geral 1955*. Porto: Administração dos Portos do Douro e Leixões pag 3

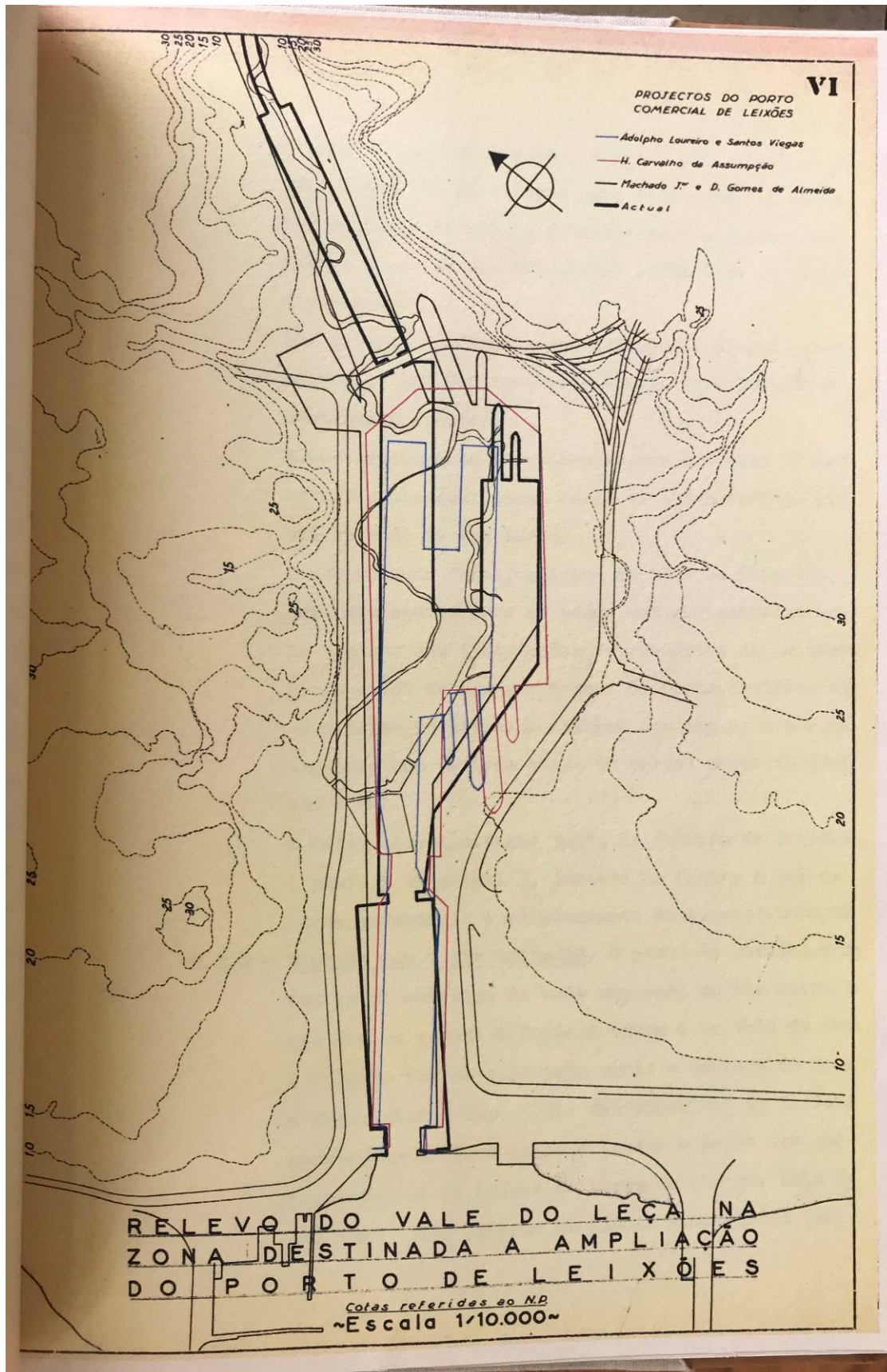


Figura 35 - Relevo do Vale do Leça na Zona Destinada a Ampliação do Porto de Leixões_ Imagem de Autor

No entanto, a concessão para construir e explorar o Porto de Leixões não saiu do ponto morto em que estava desde o início. A conservação do porto de Abrigo era muito onerosa do que se julgava em 1889, como se verificou nos temporais de 1892, 1897 e 1899, que destruíram grandes laços dos molhes, a quietação interior exigia a construção suplementar de um novo molhe e o porto comercial resultava incomparavelmente mais caro do que se previa na estimativa que servira de base às condições da lei de 1889.¹²¹

De modo que a companhia das Docas não poderia cumprir essas condições, tanto mais que não conseguiu reunir o capital necessário, superior a 15.000 contos, moeda da época, para fazer face aos compromissos que resultariam da concessão.¹²²

A questão arrastou-se novamente até 1911, ano em que foi criada a Junta Autónoma das Obras da Cidade que embora não tivesse o Porto de Leixões no âmbito da sua competência, se interessou muito pela sua construção e, encontrando no Ministro do Fomento (Sidónio Pais) decidido entusiasmo por esta obra, surgiu durante a visita que aquele Ministro fez a Leixões a criação de uma junta para superintender nos dois portos e as outras proveniências legais necessárias. Em 1912, o Ministério do Fomento determinou pela portaria de 27 de janeiro de que a Junta Autónoma das obras da cidade formulasse um plano de aproveitamento do porto, indicando as obras a fazer, o aspeto financeiro da sua execução e as condições em que deveria ser explorado.¹²³

¹²¹ Leixões, M. d.-A. (1995). *Porto de Leixões- Plano Geral 1955*. Porto: Administração dos Portos do Douro e Leixões pag 3

¹²² Leixões, M. d.-A. (1995). *Porto de Leixões- Plano Geral 1955*. Porto: Administração dos Portos do Douro e Leixões pag 4

¹²³ Leixões, M. d.-A. (1995). *Porto de Leixões- Plano Geral 1955*. Porto: Administração dos Portos do Douro e Leixões pag 4


REPÚBLICA PORTUGUESA

CÂMARA DOS DEPUTADOS

PARECER N.º 89

A comissão de obras públicas da Câmara dos Deputados examinou esta proposta de lei, e entende que ela deve ser aprovada com as emendas que propõe.

Longo seria expor o alcance económico e industrial dum bom porto no norte do país; era necessário coordenar a vastidão do *hinterland*, que constitui a bacia do Douro e a máxima parte do noroeste de Portugal, com a capacidade produtiva do solo, e a facilidade de desenvolver algumas indústrias e introduzir outras nas regiões mais densamente povoadas e mais ricas de energia hidráulica.

Estudos e pareceres de engenheiros abalizados e a força das circunstâncias aconselham a considerar como um todo harmónico o porto do Douro e o porto de Leixões; mostram a impraticabilidade dum bom porto moderno no rio Douro, e a exequibilidade dele na bacia de Leça; a necessidade de melhorar o acesso à navegação habitual do Douro e as operações de carga, descarga e distribuição de mercadorias, a conveniência de ligar os cais do Douro com o porto de Leixões, e a necessidade de dar fácil acesso das linhas férreas do país áquelles.

Julgamos que os interesses actuais ribeirinhos ficam salvaguardados com a norma de trabalhos a fazer, visto a barra do Douro ser melhorada brevemente; que os interesses dos trabalhadores fluviais e dos donos de barcos terão sempre salvaguarda na actividade do porto do Douro e no desenvolvimento marítimo de Leixões.

Emendas

Propomos: substituir no artigo 2.º as palavras «do porto

de Leixões quando não tenham de ser applicados às obras do porto e barra do Douro», por «das instalações marítimas do Porto (Douro-Leixões), quando concluídas».

Esta redacção corresponde bem à nova organização e atribuições da Junta Autónoma.

Para completamente definir atribuições e o conjunto das obras a realizar nas instalações marítimas do Porto, propomos que à base 2.ª se anteponha «1.ª»; e se aditem os seguintes números:

2.º As obras no Douro serão subordinadas a um plano definido, que será elaborado pela Junta Autónoma, de acordo com as necessidades da navegação normal, e terá execução depois de aprovado pelo Governo.

3.º As ligações ferro-viárias de Leixões com os cais do Douro serão estudadas, construídas e exploradas pelo Estado; podendo, para a construção, a Junta Autónoma, mediante autorização do Governo, adiantar ao Conselho de Administração dos Caminhos de Ferro do Estado até 600.000 escudos, ou a quantia necessária para fazer face ao encargo proveniente de qualquer empréstimo a realizar para a execução desta obra, importâncias estas reembolsáveis pelas disponibilidades a essa data não cativas do fundo especial dos Caminhos de Ferro do Estado.

À base 3.ª acrescentar: «sem dependência de duodécimos; e as do decreto de 7 de Fevereiro de 1911 na parte referente ao rio Douro serão exclusivamente applicadas às obras do porto e barra do Douro nos termos do artigo 2.º desta lei».

Sala da Comissão de Obras Públicas, em 3 de Março de 1913.

José Botelho de Carvalho Araújo.
Jorge Nunes.
Joaquim José Cerveira da Rocha.
Alvaro Poppe.
João Carlos Nunes da Palma.
António Joaquim Granjo.
Ezequiel de Campos (relator).

Senhores Deputados.— Foi presente à vossa comissão de finanças a proposta de lei n.º 73-A, relativa ao porto de Leixões e obras do melhoramento do porto e barra do Douro, acompanhada pelo parecer da comissão de obras públicas que a considera digna de ser aprovada com as emendas e aditamentos que propõe.

Entre as várias propostas e projectos de lei que a vossa comissão de finanças tem estudado é, sem dúvida, esta uma das mais importantes, não só pela natureza especial

do assunto de que se occupa, como pela repercussão que dela resultará para a economia nacional.

Resolve esta proposta de lei um grande problema de fomento, e pretende resolvê-lo pela adopção duma fórmula que concilia não só os interesses peculiares ao Douro e sua barra, com os do porto de Leixões, mas dá ao mesmo tempo fim à situação mal definida em que relativamente áquelle porto se encontra a Companhia das Docas do Porto e Caminhos de Ferro Peninsulares.

Figura 36 - Proposta Lei 73-A de 1913.

Proposta de lei 73-A de 1913 que definia em termos gerias o conjunto e obras a realizar, entregava a sua construção e exploração a Junta Autónoma das Obras da Cidade sob a nova designação de Junta Autónoma das Instalações Marítimas do Porto e fixava recursos financeiros de que se lançaria mão para o empreendimento.

MINISTÉRIO DO FOMENTO
Secretaria Geral

Manda o Governo da República Portuguesa, pelo Ministro do Fomento, que seja incumbida a Junta Autónoma das Obras da Cidade, do Porto, de apresentar o plano dos melhoramentos que devem ser executados no porto de Leixões, para a sua adaptação a usos comerciais, o plano de operação financeira que entender conveniente para a execução das necessárias obras, e, bem assim, o plano de administração do dito porto, depois de completadas as obras.

Para os respectivos estudos preparatórios serão agregados à Junta Autónoma o presidente da comissão administrativa do concelho de Matosinhos, o director da Alfanega do Porto; um representante da Companhia das Docas do Porto e caminhos do ferro peninsulares, e um representante de cada uma das associações: Commercial do Porto, Industrial Portuense e Centro Commercial do Porto.

Paços do Governo da Republica, em 27 de Janeiro de 1912.—O Ministro do Fomento, José Estêvão de Vasconcelos.

Direcção Geral de Obras Públicas e Minas
Repertição de Caminhos de Ferro e Povoal

Para os devidos effectos se publica o seguinte despacho:

Janeiro 29

Alvaro Augusto da Silveira Zuquete, apontador do 3.º classe da 2.ª Direcção de Serviços Fluviais o Maritimos — transferido para a Direcção das Obras Públicas do distrito de Leiria.

Direcção Geral de Obras Públicas e Minas, em 29 do Janeiro de 1912.—O Director Geral, Francisco da Silva Ribeiro.

Repertição de Minas

1.ª Secção

Por despacho de 23 do Janeiro:

Francisco Gregório Correia Apolinário, amanuense do quadro privativo da Secretaria — licença de trinta dias, sem vencimento, ficando obrigado ao pagamento dos respectivos emolumentos, nos termos do decreto de 16 de Junho de 1911.

Direcção Geral das Obras Públicas e Minas, em 29 de Janeiro de 1912.—O Director Geral, Francisco da Silva Ribeiro.

Direcção Geral do Comércio e Indústria

Repertição do Comércio

Edictos de trinta dias

Tudo José Maria de Paiva Ribeiro, corretor de mercadorias e suas vendas, da Bolsa do Porto, requerido por esta Direcção Geral que lhe fosse entregue a cação que depositou na delegação, no Porto, da Caixa Geral de Depósitos e Instituição do Provedor, para exercer o cargo de corretor interno de câmbios, fundos públicos e particulares, créditos e obrigações mercantis da mesma Bolsa, do que foi exonerado, a seu pedido, por portaria de 13 do corrente mês de Janeiro, annuncia-se, nos termos do artigo 41.º do regulamento do officio de corretor, aprovado por decreto de 10 de Outubro de 1901, que corram edictos por espaço de trinta dias, a fim de que quaisquer pessoas que se julgarem com direito a reclamar contra o entrega da referida cação o façam perante o Tribunal do Comércio, devendo a reclamação ser apresentada no prazo de trinta dias, a contar da publicação do presente edicto.

Direcção Geral do Comércio e Indústria, em 29 de Janeiro de 1912.—O Director Geral, E. Adalberto Pinto.

Repertição de Propriedade Industrial

Patentes de Invenção

Ativo de pedidos

Em cumprimento do disposto no artigo 18.º do regulamento para a execução do serviço da propriedade industrial de 28 do Março de 1895, e para conhecimento dos interessados, se annuncia que, nas datas abaixo mencionadas, foram entrada na Repertição da Propriedade Industrial os pedidos seguintes de patentes de invenção:

N.º 8-099.

Alfred Deger Thierry, residente em Brunsatt-Mulhausen, Alsacia, Alemanha, requerer, pelas treze horas do dia 15 de Janeiro de 1912, patente de invenção para: «Um dispositivo destinado a fazer parar a lançadeira no caixote, declarando ser do sua concepção o seguinte, que reivindica:

1.º Um dispositivo destinado a fazer parar a lançadeira no caixote, caracterizado pelas seguintes circumstancias: sobre uma mola (e) munida do charneira (f) da qual uma extremidade está fixada na lingua-freio do caixote (g) móvel num eixo, e a outra extremidade está munida duma almeida elástica (h), desliza-se um rôlo (i) de madeira a mover-se, quando da entrada da lançadeira, para o ponto mais elevado da mola (e), apartando com energia gradualmente crescente a lingua-freio do caixote (g), de encontro à lançadeira e fazendo actuar finalmente a almeida elástica (h) sobre a parte anterior da lançadeira até a completa paragem desta, ao passo que logo a seguir, quando do lançamento da lançadeira, o rôlo (i) sob a acção da barra de movimento da caixa, volta para a parte mais baixa da mola (e), fazendo cessar a pressão da almeida elástica (h) o da mola (e).

2.º Um dispositivo destinado a fazer parar a lançadeira no caixote, segundo a reivindicação 1.ª, caracterizado pelas seguintes circumstancias: a pressão da almeida-elastica (h)

exercida sobre a lingua-freio do caixote, cessa no momento do lançamento da lançadeira, devido ao movimento descendente da barra de movimento da caixa (w) e a acção correlativa dum rôlo (z) montado no eixo do rôlo (i), exercida sobre uma extremidade (j) duma alavanca de dois braços (m) disposto no eixo do rôlo (i) e que, de maneira a poder girar, faz girar a alavanca (m) e afastando desta maneira a alavanca-elastica (r), segura pela outra extremidade (p, q) da alavanca (m) disposta em forma de garfo.

N.º 8-100.

Manuel Lourenço, português, proprietário, residente no lugar de Rolvas, freguesia de Santa Catarina, Caldas da Rainha, requerer, pelas catorze horas do dia 16 de Janeiro de 1912, patente de invenção, para: «Um motor hidráulico que utiliza sempre a mesma água», reivindicando o seguinte:

Um motor hidráulico que utiliza sempre a mesma água, que se obtém fazendo percorrer esta dum primeiro depósito ou recipiente, munido de bombas aspirantes que a descarregam em um segundo depósito e deste para um terceiro donde sai por uma tubagem para o primeiro depósito, achando-se montadas no primeiro depósito as bombas que são postas a funcionar por meio dum sistema de transmissão qualquer, que lhe é dado por um grupo de engragens que se acham montadas no segundo depósito e que ao mesmo tempo regula, para o primeiro depósito, o fluxo de água no terceiro depósito formado assim um ciclo continuo, sem necessidade de utilizar nova quantidade de água para se obter um movimento permanente do motor.

N.º 8-101.

Oscar Scheiber, súbdito austriaco, architecto e engenheiro, residente em Trieste, Austria, requerer, pelas quinze horas do dia 16 de Janeiro de 1912, patente de invenção, para: «Cilindro de lavagem destinado ao tratamento dos tecidos e processo de fabricação d'este cilindro», reivindicando o seguinte:

1.º Cilindro lavador para o tratamento de tecidos, caracterizado pelo facto de ser de beton armado e ser solidário do seu eixo por meio dumas garras fixadas neste e embebidas na massa de beton, havendo no eixo do cilindro umas cavidades que permitem fazer variar a pressão do dito cilindro dentro dos limites desejados;

2.º Modo de execução no qual um dos dois cilindros do aparelho lavador está suspenso elasticamente por meio de suportes que podem deslizar dentro de guias fixadas no eixo e montado no eixo dum freio hidráulico, havendo uma mola que acciona constantemente o êmbolo aos suportes;

3.º Processo de fabricação dos cilindros lavadores, caracterizado pelo facto de se fundir a mistura, que serve para a fabricação do beton e constituída por areia e por cimento de pressa lenta, 6 por cento de vidro solúvel e 1 por cento de glicorina, sendo esta percentagem contada em relação ao volume de areia e de cimento, a fim de tornar os cilindros de beton inatacáveis pelas soluções ácidas.

N.º 8-102.

Robert Thomson, architecto, residente em Glasgow, Escócia, requerer, pelas quinze horas do dia 16 de Janeiro de 1912, patente de invenção para: «Aperfeiçoamentos nas ligações entre as colunas e os pavimentos ou vigas», reivindicando o seguinte:

1.º Em uma peça de inter-ligação para colunas e pavimentos ou estruturas análogas, em que se emprega uma coluna composta, tendo uma peça (ou mais peças) do núcleo disposta verticalmente, uma peça de inter-ligação, tendo uma parte central com o fecho de cubo de roda e com um diaphragma a uma parte com o fecho de placa ou de raios de roda, adaptada para receber e suportar os elementos do pavimento ou do pavimento análogo, e disposto, relativamente a parte com fecho de cubo com diaphragma impelidamente sobre a peça (ou peças) do núcleo vertical da coluna;

2.º Uma disposição de inter-ligação para colunas e pavimentos ou estruturas análogas, que comprehende uma peça de inter-ligação, tendo uma parte com o fecho de cubo de roda, que se apoia sobre o núcleo ou núcleos metálicos verticais, em que se monta, duma coluna composta, e partes com o fecho de raios, irradiando da primeira, e suportando uma placa com o fecho de anel, onde se ancoram os varões de tração do pavimento ou de outra analogia;

3.º Em combinação com o objecto das reivindicações precedentes, varões que atravessam verticalmente officios da parte com o fecho de cubo, para a estrutura da coluna que fica por baixo, e que entram verticalmente na estrutura da coluna que fica por cima;

4.º Em combinação com o objecto das reivindicações precedentes, varões dispostos a maneira de grade por baixo da peça de inter-ligação, na parte superior da outra, e estendendo-se lateralmente para o pavimento ou outras estruturas, da maneira e para os fins mencionados;

5.º Um processo para reunir as diferentes partes que constituem o objecto das reivindicações precedentes, que consiste em construir a parte do beton que encerra o núcleo da coluna composta, apenas até uma altura tal que, enquanto que a parte com a diaphragma da peça de inter-ligação se apoia sobre a parte ou partes do núcleo vertical da coluna, o cubo daquela peça fica adjacente ao apoiando-se quasi sobre o beton que envolve o núcleo, e em chingar depois com beton e calda de cimento a parte de cima do cubo, a fim de ligar o conjunto;

6.º A peça de inter-ligação e as partes associadas, para colunas e pavimentos ou estruturas análogas, essencialmente como se descrevem com referência às fig. 1, 2, 3 e 4 dos desenhos annexos;

7.º A peça de inter-ligação para colunas e pavimentos ou estruturas análogas, essencialmente como se descrevem com referência às fig. 5, 6 e 7 dos desenhos annexos.

N.º 8-103.

Franz Cooilovius, onghheiro, residente em Frankfurt, s/M, Alemanha, requerer, pelas quinze horas do dia 16 de Janeiro de 1912, patente de invenção para: «Processo para aglomerar, por meio de calcinação moderada e fricção, os minérios oxidados», reivindicando o seguinte:

1.º Um processo para aglomerar minérios oxidados, tais como minérios de ferro, cinzas de pyrites, minérios de manganz, poeiras de silico-ferrões e outras matérias sulfúreas, o qual consiste em misturar o minério oxidado com enxofre ou matricas ou compostos que contemham enxofre, tais como a massa de dephospho de gas, sulfatos metálicos (sobretudo pirita de ferro, etc.) e a cinza, com uma mistura de carvão e enxofre ou matricas que contemham enxofre, e em queimar o envólvio e o carvão da mistura in-

flamada por meio duma corrente de gas oxidante, dirigida através da massa, de modo a obter no final da operação um aglomerado moderadamente calcinado e fricção e leito de escória;

2.º No processo reivindicado em 1.º, o emprego de pirites de ferro e de outros sulfureos metálicos, parcialmente utilizados e no estado incandescente;

3.º A eliminação do arsénico, antimonio, etc., no processo reivindicado, como acima se descreve.

N.º 8-104.

Robert Thomson, architecto, residente em Glasgow, Escócia, requerer, pelas quinze horas do dia 16 de Janeiro de 1912, patente de invenção para: «Aperfeiçoamentos em estacas, pilares, cais e outras estruturas idênticas», reivindicando o seguinte:

1.º Uma estaca ou pilar tendo uma saliência lateral com o fecho de taça invertida, acima da extremidade que encerra, e com ou sem um bordo cortante, como se menciona;

2.º Uma estaca ou pilar que forma o objecto da 1.ª reivindicação, tendo inferiormente à parte saliente lateral uma secção menor, e superiormente à mesma parte saliente uma secção maior;

3.º Uma estaca ou pilar que forma o objecto das reivindicações precedentes, construída de beton armado, e tendo um núcleo axial metálico ou de madeira;

4.º Na estaca ou pilar que forma o objecto das reivindicações precedentes, uma saliência de beton com fecho de taça invertida, tendo nervuras radiais interiores, e armada com anéis metálicos, e varões dispostos radialmente, e o corpo de estaca com o fecho de taça e armada com varões curvos nas nervuras cujas extremidades em gancho prendem nagueiros anéis;

5.º A estaca ou pilar aperfeiçoado, essencialmente como se descreve, e com referência aos desenhos annexos.

N.º 8-105.

Empire Machine Company, com sede em Pittsburg, Allegheny County, Pennsylvania, Estados Unidos da América, requerer, pelas onze horas do dia 18 de Janeiro de 1912, patente de invenção para: «Aperfeiçoamentos em aparelhos para levantar cilindros de vidro», declarando ser de sua concepção o seguinte, que reivindica:

1.º Aparelho para fazer cilindros de vidro tirando o mesmo dum bafno fundido por meio duma tampa de vidro pelo qual o ar ou gas é introduzido no interior do objecto tirado durante a operação do levantamento caracterizado pelo facto que o tubo de sapro está deslucadamente ligado ao estubo ou cavidade que conduz o mesmo e está também deslucado e frouxamente ligado ao tubo de forcamento de modo que o cilindro levantado pode ser coberto exteriormente pelo dispositivo para o flocar araria;

2.º Aparelho segundo a reivindicação 1.º em que o bafno sapro está ligado ao fornecedor telescópico de ar por uma tubera frouxa e articulada de encaixe;

3.º Aparelho segundo a reivindicação 1.º em que o tubo de sapro é montado em forquilha abertas no estubo elevador e d'axão por uma mola;

4.º Aparelho segundo a reivindicação 1.º no qual a forquilha que conduz o tubo de sapro é provida duma porção exterior inclinada.

N.º 8-106.

João Moreira Baltar, portuguez, ortopedista, residente no Porto, requerer, pelas onze horas do dia 18 de Janeiro de 1912, patente de invenção para: «Uma nova funda, denominada Funda Baltar», declarando ser de sua concepção o seguinte, que reivindica:

1.º Uma nova funda dupla especial denominada Baltar destinada a abranger duas roturas ou apenas uma;

2.º Uma nova funda especial constituída por uma única mola almofadada, destinada a rodear a cintura, terminando por duas placas ou almofadas;

3.º Uma nova funda especial constituída por uma única mola que termina em cada extremidade por uma placa ou almofada móvel, munidas de peças metálicas especiais, que permitem não só o apoio como o apoio das placas, mas também a sua subida ou descida em qualquer sentido conforme as necessidades do paciente;

4.º Uma funda especial dupla que pode empregar-se apenas para premir uma só rotura visto a outra placa se poder deslocar do aparelho com toda a facilidade, e guardá-la;

5.º Uma funda especial dupla dotada dum botão ou parafuso móvel destinado a receber a correia que liga entre si as duas partes do aparelho.

N.º 8-107.

Edward Eric Killen, engenheiro, residente em Londres, Inglaterra, requerer, pelas 12 horas e 30 minutos do dia 19 de Janeiro de 1912, patente de invenção para: «Aperfeiçoamentos relativos a rodas de borracha e sua ligação às rodas», declarando ser de sua concepção o seguinte, que reivindica:

1.º Uma roda pneumática, tendo uma câmara de ar construída em secção cruzada d'uma forma tal que as paredes enghressam automaticamente e despegam internamente com aumento de carga, essencialmente como foi descrito;

2.º Uma roda pneumática construída em secção cruzada, duma forma tal que as paredes enghressam automaticamente e despegam internamente com aumento de carga, substancialmente como foi descrito;

3.º Uma roda pneumática, tendo uma ou mais câmaras impermeáveis ao ar, construídas de secção cruzada em forma de aba de telhado ou triangular pela qual as paredes enghressam automaticamente e despegam internamente com aumento de carga, substancialmente como foi descrito;

4.º Uma roda pneumática, tendo uma junção impermeável ao ar, construída e operando substancialmente como foi descrito;

5.º Prendendo uma roda pneumática a uma roda ou borla circular por ligações, exactamente como foi descrito;

6.º Construído numa roda pneumática a base da roda com a forma duma base de costas de borracha vomitanta, tendo saliências alongadas e formando sob compressão mecânica continhas ligações impermeáveis ao ar, prendendo fortemente as costas a uma borda circular ou roda de ligação conveniente sob compressão por meio de apertos mecânicos, substancialmente como foi descrito;

7.º Uma roda pneumática construída e operada substancialmente como foi descrito e illustrado.

Da data da publicação do torceiro aviso começa a contar-se o prazo de três meses para reclamações de quem se julgar prejudicado pelas patentes pedidas.

Direcção Geral do Comércio e Indústria, em 20 de Janeiro de 1912.—O Director Geral, E. Adalberto Pinto.

Figura 37 - Portaria 27 de janeiro de 1912.

Os pareceres das comissões de obras públicas e de finanças de que foram relatores os deputados Ezequiel de Campos e Inocêncio Camacho Rodrigues deram pleno aplauso à proposta que se converteu na Lei de 23 de abril de 1913, completada pelo decreto de 18 de junho.¹²⁴

Fechando este parêntese e voltando ao problema de localização das novas docas de Leixões, fácil é ver, com apoio nas plantas de relevo superficial e geológico que a questão se cinge a aproveitar ao máximo a superfície baixa do vale do Leça, traçando linhas de maneira a manter a proporção equilibrada.

- a superfície molhada necessária para a evolução dos navios;
- o comprimento acostável;
- a área dos terraplenos, armazéns e outras instalações terrestres,

Sem perder de vista a economia que resultará de utilizar o subsolo granítico para a fundação dos muros cais.

Em primeiro lugar definiu-se a área mínima necessária para a evolução segura dos maiores navios existentes (excetuando os Queen e o United States); depois encostou-se o cais Sul à bancada de rocha existente por baixo dos terrenos aráveis na metade Sul do Vale; a seguir procurou-se o máximo desenvolvimento possível para a alinha dos cais; e, finalmente, circunscreveu-se o recinto com as avenidas encostando-as aos limites dos terrenos baixos nas zonas Sul e Norte e levantando-as a meia encosta no topo nascente.

Para formar juízo sobre o mérito da solução, pode fazer-se o confronto com os projetos anteriores, relativamente ao conjunto das docas 1 e 2:¹²⁵

Quadro VI¹²⁶

Projeto	Área molhada das Docas n.ºs 1 e 2	Áreas dos terraplenos	Comprimento dos cais acostáveis
Projeto Loureiro (1907)	22,3 ha	23,3 ha	3.400 m

¹²⁴ Leixões, M. d.-A. (1995). *Porto de Leixões- Plano Geral 1955*. Porto: Administração dos Portos do Douro e Leixões pag 4

¹²⁵ Leixões, M. d.-A. (1995). *Porto de Leixões- Plano Geral 1955*. Porto: Administração dos Portos do Douro e Leixões pag 7

¹²⁶ Leixões, M. d.-A. (1995). *Porto de Leixões- Plano Geral 1955*. Porto: Administração dos Portos do Douro e Leixões pag 8

Projeto Assunção (1912)	39,9 ha	26,7 ha	3.260 m
Projeto Machado Júnior (1915)	41,1 ha	29,2 ha	3.300 m
Projeto atual	33,6 ha	41,3 ha	4.130 m

Tabela 13 - Comparação entre os Projetos face à área molhada das docas n.ºs 1 e 2, às áreas dos terraplenos e o comprimento dos cais acostáveis.

A capacidade calculada para as duas docas nos projetos antigos era de 1 milhão de toneladas de mercadorias por ano.

Com os métodos atuais de trabalho podem movimentar-se cerca de 4 milhões e calculamos que a especialização e o desenvolvimento da técnica de exploração permitiam no futuro atingir os 6 milhões. Sendo assim e tendo em conta o ritmo de crescimento verificado até hoje, o crescimento demográfico, a expansão ultramarina e a Industrialização, o Porto de Leixões deve satisfazer inteiramente as necessidades do Norte do País pelo menos até ao final do século.¹²⁷

¹²⁷ Leixões, M. d.-A. (1955). *Porto de Leixões- Plano Geral 1955*. Porto: Administração dos Portos do Douro e Leixões pag 8

1.5 - Características funcionais do porto comercial - ZONAMENTO¹²⁸

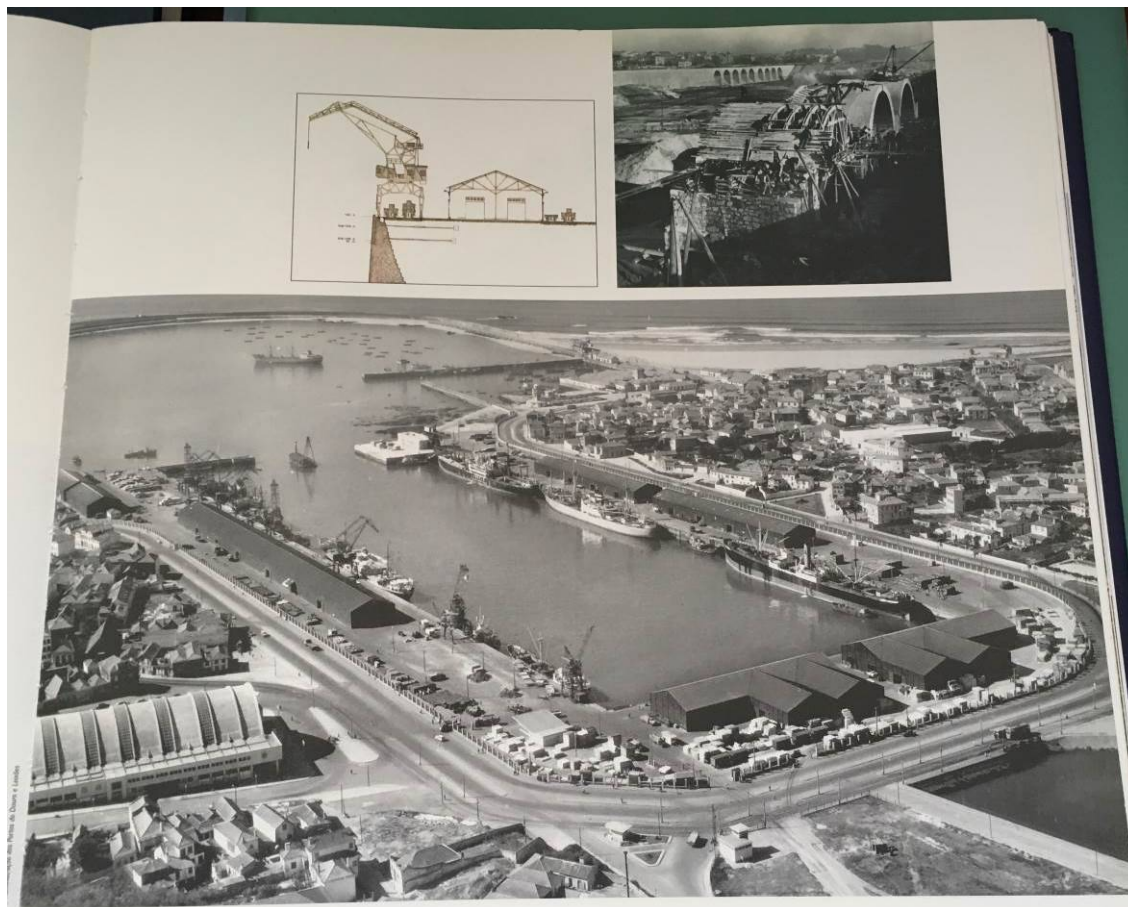


Figura 38 - Imagem demonstrativa da definição dos espaços _ Doca 1 _ Imagem de Autor

É sempre muito difícil encontrar números capazes de dar verdadeira expressão à importância de um porto de carga geral como Leixões.

Assim, por exemplo, dizer que Leixões movimentou em 1954 cerca de um milhão e cem mil toneladas de mercadorias pouco significa.

Se se tratasse de um porto carvoeiro como alguns portos ingleses, de um porto petrolífero como os das Antilhas Holandesas ou do Golfo Pérsico, de um porto de fosfatos como alguns do Ultramar francês, ou até um porto de matérias-primas coloniais como a generalidade dos nossos portos africanos, um milhão de toneladas significaria um

¹²⁸ **Zonamento** - Divisão ou distribuição de uma área em zonas individuais - definição de espaços.

pequeno cais, uma instalação especializada de grande rendimento, uma ou duas centenas de navios por ano e pouco mais.¹²⁹

1.6 - A pensar o futuro à época

As funções principais que o porto tem desempenhado e que interessa considerar para o plano do proto comercial são:

- Receção de combustíveis líquidos;
- Receção e expedição de cargas a granel;
- Receção e expedição de carga geral/Tráfego com o Ultramar português;

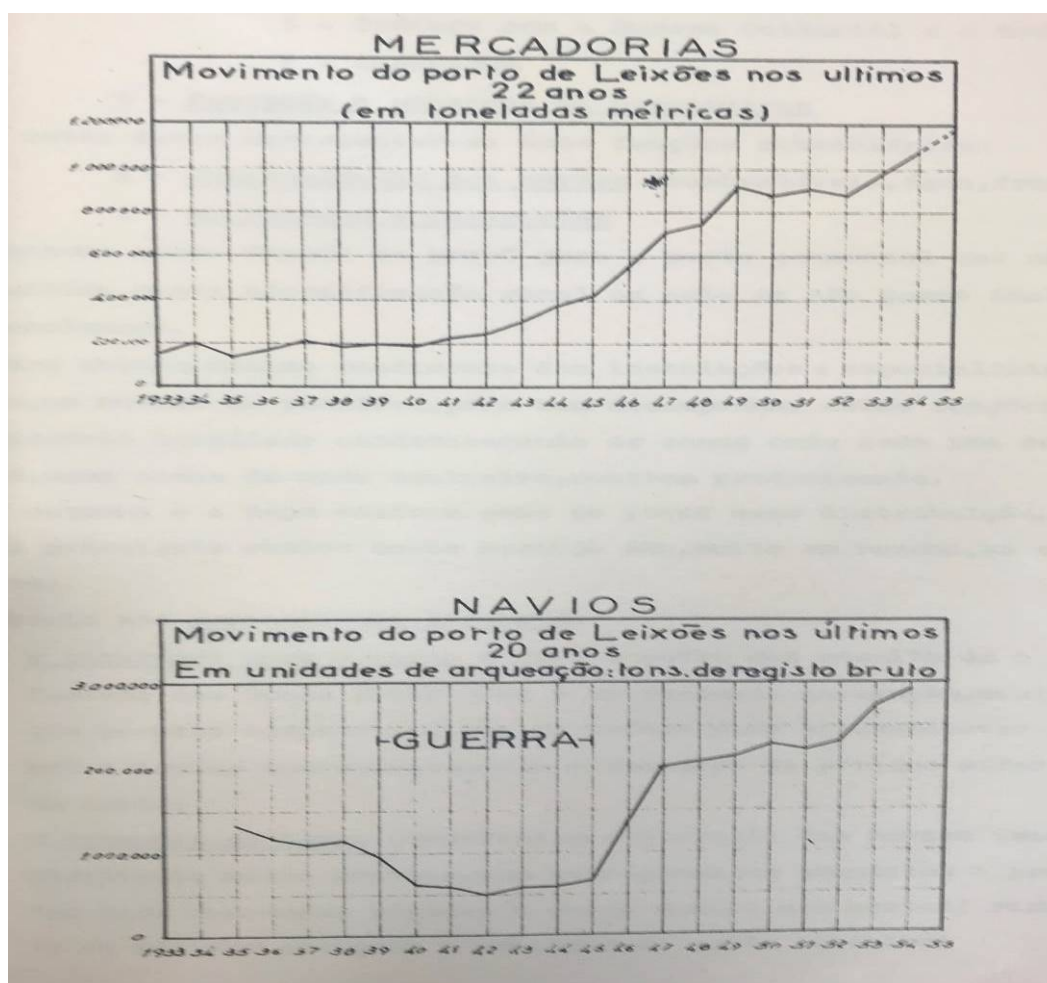


Figura 39 - Gráficos do movimento de mercadorias e de navios de 1933 a 1955_ Imagem de Autor

- Tráfego com as américas;
- Tráfego com a Europa Ocidental e o Mediterrâneo;
- Cabotagem;¹³⁰

¹²⁹ Leixões, M. d.-A. (1995). *Porto de Leixões- Plano Geral 1955*. Porto: Administração dos Portos do Douro e Leixões pag 8 e 9

- g) Receção e embarque de passageiros: A estas devem acrescentar-se duas funções subsidiárias:
- h) Abastecimento dos navios (Combustíveis, água e frescos)
- i) Querenagem¹³¹ e reparações.¹³²

Nenhuma outra função se prevê para o porto comercial que não esteja contida nesta classificação geral ou nela se não possa incluir por semelhança.

O esquema e o mapa seguinte mostram como se prevê essa distribuição.

As principais razões deste arranjo são, muito em resumo, as seguintes:

Quanto aos combustíveis líquidos:

A segurança para o porto e para o navio que resulta de o ter afastado das docas interiores e das docas interiores e da restante navegação, em situação que permite adotar medidas de defesa para circunscrever derrames e isolar convenientemente a descarga de perigos exteriores ao navio;

A economia do tempo (sensível na exploração dos navios tanques, geralmente muito grandes, com carregamentos completos e preparados para descargas rápidas e custo demora nos portos) resultante de não ser obrigado a manobrar no porto interior;¹³³

¹³⁰ **Cabotagem** - Navegação marítima entre portos da mesma costa ou entre ilhas vizinhas

¹³¹ **Querenagem** - Limpeza

¹³² Leixões, M. d.-A. (1995). *Porto de Leixões- Plano Geral 1955*. Porto: Administração dos Portos do Douro e Leixões pag 9 e 10

¹³³ Leixões, M. d.-A. (1995). *Porto de Leixões- Plano Geral 1955*. Porto: Administração dos Portos do Douro e Leixões pag 10

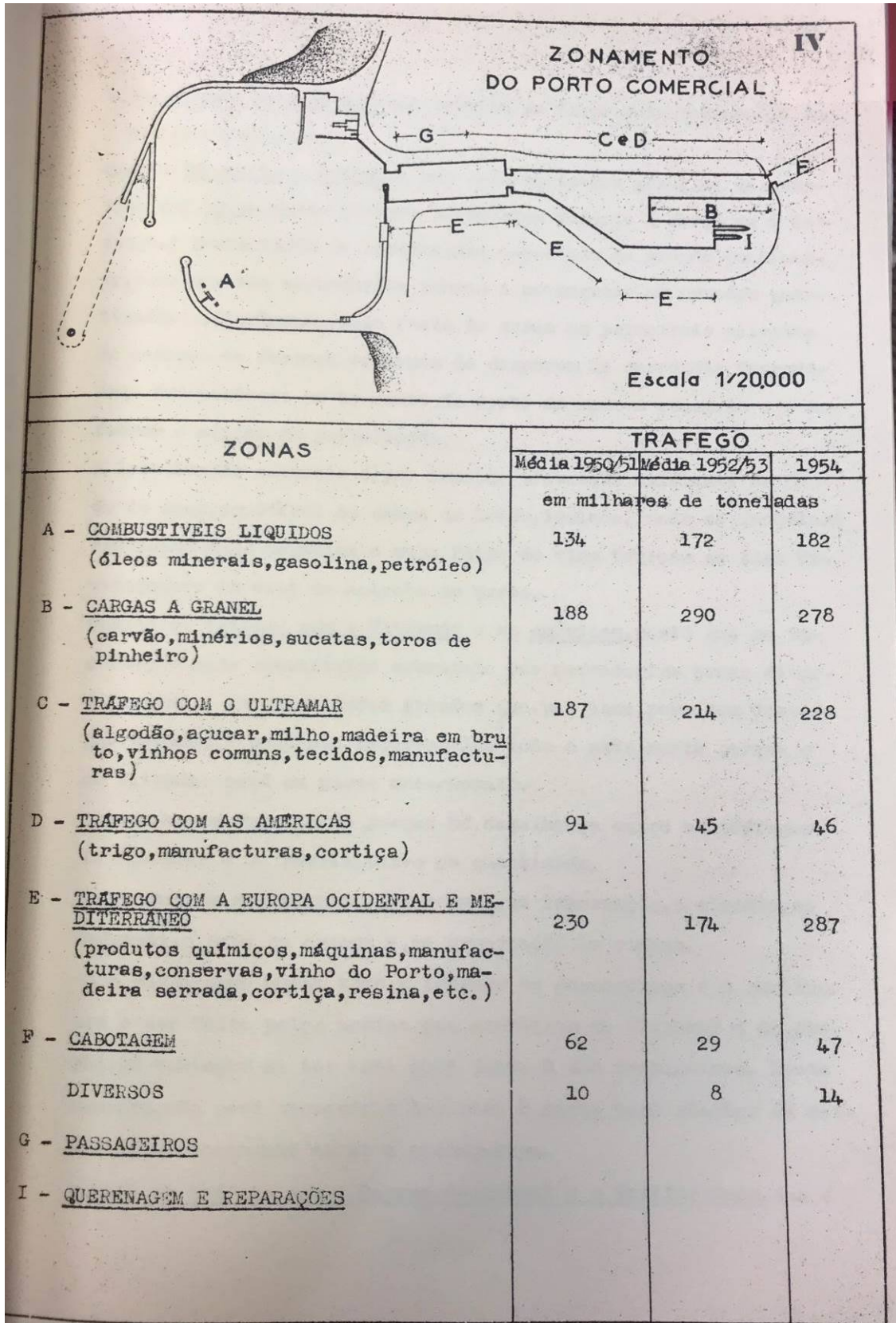


Figura 40 - Mapa informativo de distribuição de mercadorias _ Imagem de Autor

1.7 - A APDL e a Concretização do Porto Comercial em Leixões

Como porto de navegação fluvial do Douro há cais na Ribeira, Sem nenhum apetrechamento, nem acomodações sequer para a carqueja: os toros de pinho e a cortiça vão para o cais de Gaia, mais os paralelepípedos de granito. Os produtos durienses vendem-se no meio da rua, da praça da Ribeira até à ponte, de mistura com os artigos de mercado ambulante. Em Leixões começou-se um porto era eu infante. Mas ainda não há porto.

*EZIQUEL DE Campos - Prólogo ao Plano da Cidade do Porto*¹³⁴

1.8 - Política

Era impossível traçar com mais frontalidade a distinção entre a democracia política e nacionalismo autoritário.¹³⁵

Portugal tinha, em 1940, 7,7 milhões de habitantes.

Durante quatro décadas de monopólio do poder, que aconteceu neste setor? À luz do pensamento inicial de Salazar, resolveu-se rapidamente o primeiro problema (na base, finanças sãs); o segundo (crescimento económico) foi melhorando, mas muito devagar por falta de uma vontade política desenvolvimentista (que viria a existir, nas décadas de 50 e 60, na Espanha de Franco), o terceiro problema (o social) foi equacionado e começado a resolver gradualmente (habitação económica, previdência social, escolas e hospitais), mas sempre com rigorosa sujeição ao equilíbrio orçamental e ao crescimento económico lento; por último, o quarto problema (constitucional) teve até ao fim a mesma solução que no princípio – a ditadura.¹³⁶

Como se dizia nas fileiras do Estado Novo, (nos países ibéricos, tranquilidade provém de tranca).¹³⁷

O único setor interno – para além do rigor das finanças – em que o salazarismo deixou uma boa herança foi o das obras públicas: estradas, pontes e viadutos, barragens, rega de terrenos áridos, construção de edifícios públicos civis e militares, reabilitação e conservação de monumentos e palácios nacionais, museus, arquivos, bairros para trabalhadores pobres, hospitais, tribunais, infraestruturas desportivas, etc. até o

¹³⁴ Alves, F. d. (2002). *Leixões uma História Portuária*. Porto: Grafiasa, pag 201

¹³⁵ Amaral, D. F. (2017). *Da Lusitânia a Portugal - Dois mil anos de história*. Lisboa: Bertrand Editora. P. 366

¹³⁶ Amaral, D. F. (2017). *Da Lusitânia a Portugal - Dois mil anos de história*. Lisboa: Bertrand Editora. P. 366

¹³⁷ Amaral, D. F. (2017). *Da Lusitânia a Portugal - Dois mil anos de história*. Lisboa: Bertrand Editora. P. 366

historiador António Henrique Rodrigo de Oliveira Marques (homem de esquerda e firme adversário de Salazar e do Estado Novo) reconhece, na sua História de Portugal, que as suas obras públicas tornaram-se num símbolo revelador da construção do novo Portugal e, na verdade, numa das grandes realizações do governo de Salazar".¹³⁸

Ao lado das obras públicas, a política externa de Salazar começou, no contexto, europeu da época, por averbar uma série de bons resultados. Reafirmou a aliança inglesa e manteve sempre Portugal como membro ativo do concerto de nações (ao contrário da Espanha, que foi excluída da NATO, da EFTA e da CEE, até à democratização de 1976-1978); reforçou os laços de forte amizade com o Brasil; foi neutro na guerra civil de Espanha (1936-1939) e na 2.ª Guerra Mundial, embora sabendo bem de que lado estavam os interesses nacionais. É que, como dizia com razão o Lord Palmerston, (os povos não têm amigos permanentes: têm é interesses permanentes).¹³⁹

Convém destacar aqui, por ser verdade, que no período de 1936 – 1945, com duas guerras seguidas – a guerra civil espanhola e a 2.ª Guerra Mundial – Salazar, acumulando a chefia do Governo, com os ministérios dos Negócios Estrangeiros e da Guerra, conduziu com inteligência e habilidade a política externa portuguesa de neutralidade colaborante: no caso de Espanha, ajudou o campo nacionalista e insistiu sempre na limitação das intervenções ocidentais contra o movimento do generalíssimo Franco; no caso da guerra mundial, ajudou a manter a neutralidade espanhola, vendeu bens e produtos valiosos tanto à Alemanha como à Inglaterra enquanto ainda não se sabia qual o desfecho do terrível conflito, mas, logo as coisas se definiram, aceitou os apelos de colaboração que, sob a invocação da Aliança Luso Britânica lhe foram dirigidos pela Grã-Bretanha e, depois, através desta pelos EUA".¹⁴⁰

O Porto de Leixões é uma riqueza patrimonial desde os seus primeiros cais até aos equipamentos iniciais da sua construção, ainda hoje, existentes ao fim de 136 anos de história portuária. Também é importante salientar a carruagem em que D. Carlos I visitou o Porto de Leixões em 1891 encontra-se na gare de passageiros, lado norte do Porto de Leixões.

¹³⁸ Amaral, D. F. (2017). Da Lusitânia a Portugal - Dois mil anos de história. Lisboa: Bertrand Editora. P. 367

¹³⁹ Amaral, D. F. (2017). Da Lusitânia a Portugal - Dois mil anos de história. Lisboa: Bertrand Editora. P. 368

¹⁴⁰ Amaral, D. F. (2017). Da Lusitânia a Portugal - Dois mil anos de história. Lisboa: Bertrand Editora. P. 368



Figura 41 - Carruagem que transportou o Rei D. Carlos I quando visitou o Porto de Leixões em 1891 _ Imagem de Autor

É um facto histórico e real, que o Porto de Leixões teve o seu principal crescimento e desenvolvimento durante o período do estado novo. Podemos elencar grandes obras que marcaram a engenharia e o progresso portuário, neste caso específico o de Leixões.

O quebra-mar exterior, a construção da doca n.º 1, a ponte móvel, a doca n.º 2, a ponte da atual A28 e na fase inicial a doca n.º 4.

Como já descrito, um dos períodos mais cinzentos da história portuguesa, durante um governo autoritário e ditatorial, verificou-se um investimento no crescimentos das infraestruturas, que permitiram o desenvolvimento, o crescimento social e económico do país.

Conclusão

Concluir um pensamento e um trabalho desenvolvido, a pensar, como concluir o que não pode ser concluído!

Vi o Porto de Leixões crescer. Quando era apenas uma criança, nas visitas que efetuava ao mercado de Matosinhos com a minha mãe corria para a ponte móvel quando abria, para ver de forma entusiasta a abertura da ponte, ver o navio a passar e sonhava, um dia vou trabalhar no Porto de Leixões.

Quando olho para este tempo penso! Como é que algo tão simples me preenchia de felicidade!

São os momentos como este que constroem a felicidade e a nossa vida!

A realidade do Património Industrial associado à memória histórica transportou-me para um sentido mais apurado, da importância do desenvolvimento de um porto comercial, que de facto transcendeu sempre as expectativas e os momentos difíceis por que passou.

Ao ler vezes sem conta este trabalho e a sua estruturação, percebi, a força e a necessidade de retratar o melhor possível o período escolhido enquadrado em épocas de difícil desenvolvimento e de estruturação económica e social em Portugal compreendido entre o início do século XX, até meados do mesmo século.

Como concluir este trabalho? Como pensar que é possível dizer que nada mais há a fazer? Como sentir o que vemos e lemos? Como pensar perante tanto Património e perante uma grandiosa história, associada à força humana?

Como perceber o Porto de Leixões?

Tantas interrogações, acompanhadas de muitas emoções que contempla um Património rico, associado ao presente.

Quando olhamos em redor e falamos do Porto de Leixões, falamos de uma empresa pública de referência e de sucesso. Representativa de uma importância brutal ao nível económico, estrutural e social da nossa região e de Portugal.

Uma realidade patente, um sucesso sem fim, que se foi construindo ao longo de mais de um século de vida, mais propriamente há 136 anos. Para mim falar deste porto comercial é uma honra, não só por ser trabalhador desta casa, mas acima de tudo, por conhecer imensas pessoas, que foram passando por esta casa e deixam sempre a palavra saudade no fim das nossas conversas. O sentimento existente é mútuo, a força dos milhares de trabalhadores que já passaram pelo Porto de Leixões e que ajudaram a construir o que hoje somos, não são esquecidos.

Impossível deixar o sentimento de fora, quando vivemos por dentro, todo um processo de crescimento, económico, estrutural, social e da importância histórica que este porto tem no nosso país. Um porto de abrigo, que rapidamente passou a porto comercial! Uma força que se transformou eterna, um percurso que continua o seu caminho.

De factos está o mundo repleto. Leixões também tem a sua marca bem escrita. Se olharmos para os molhes Norte e Sul do porto de abrigo de Leixões em pleno século XIX, o pequeno cais comercial no molhe sul inícios do século XX (1907), o início de vários períodos muito difíceis da História Portuguesa, a transição da Monarquia para uma República liberal, a primeira grande guerra mundial, que trouxe ao nosso país uma crise económica e social sem precedentes, que levou muito rapidamente à implementação de uma ditadura militar em 1926 e posteriormente a uma ditadura política/militar em 1932.

1932, ano em que se dá um salto muito importante no desenvolvimento dos portos portugueses. Focando em Leixões inicia-se o processo de construção da DOCA 1 Norte, sendo a mesma concluída, em 1940, em plena Segunda Guerra Mundial, em 1937 a construção do quebra-mar submerso que permitia uma maior estabilidade da entrada de navios, tornaram-se as duas principais obras da primeira metade do século XX no Porto de Leixões.

A Doca 1 Norte, transformou Leixões num porto comercial importante. A não entrada direta de Portugal na Segunda Guerra Mundial associada à sua neutralidade, por Leixões saíam muitas mercadorias, que alimentavam as tropas dos dois lados da Guerra. Leixões tornou-se um porto de referência e de elevada importância durante um período muito negro da História Mundial. Olhar para Leixões, é olhar para um elevado conjunto de

Património associado a uma História Rica, que nos permitiu crescer e desenvolver o nosso País.

A grandeza de um ser humano não está no quanto ele sabe, mas no quanto ele tem consciência que não sabe. O destino não é inevitável, mas uma questão de escolha. Quem faz escolhas, escreve a sua própria história, constrói os seus próprios caminhos.

Augusto Cury

Pensamos uma época e trabalhamos o Porto de Leixões – Do Património Industrial à Memória Histórica, associando a este trabalho, as obras do Porto de Leixões e a evolução do tráfego marítimo. Um trabalho desenvolvido, em que sentimos que a cada ponto trabalhado, poderá sempre ser um motivo, para que se possa desenvolver cada um dos pontos descritos no trabalho. A riqueza existente permite dizer, que estamos perante uma Empresa, que tem um potencial patrimonial e histórico, que deverá ser desenvolvido e estudado por muitos anos.

Comecei por escrever concluir o que não pode ser concluído. Estou feliz, a cada dia que passa conheço mais e melhor, uma casa que me viu crescer, como pessoa e como profissional. Todo o trabalho que desenvolvi fez-me perceber melhor a real importância que o Porto de Leixões teve e tem em Portugal. Quando releio o trabalho, sinto-me cada vez mais entusiasmado em continuar a desenvolver o tema Porto de Leixões. O Porto de Leixões é uma marca que nos faz sorrir, que nos faz pensar e perceber, que o esforço de todos aqueles que passaram por esta casa valeu bem a pena todo o esforço e a dedicação ao Porto de Leixões.

Continuarei a escrever sobre a importância desta instituição, não sei será academicamente ou por uma paixão, que está bem patente em mim.

A sua história, o seu património, as pessoas, as famílias e o futuro, merecem que não esqueçamos a força e a integridade desta casa, que é o Porto de Leixões.

Glossário

Promontório - Local mais elevado; saliência ou elevação_ composto por rochas muito elevadas e por penhascos.

Fetch - Tempestades e ventos fortes no Atlântico

Batimétrica - é a medição da profundidade dos oceanos.

Uma milha náutica = 1,609344 quilómetros.

Cabotagem - Navegação marítima entre portos da mesma costa ou entre ilhas vizinhas

Querenagem – Limpeza e Preservação do aspeto exterior do casco de um navio

Zonamento - Divisão ou distribuição de uma área em zonas individuais - definição de espaços

Navios:

L. C – longo Curso

P. A – pesca do alto

P. L - pesca longínqua

C. – Compound - navio mercante

Construção Monolítica - é um sistema de construção com elevado grau de pré-fabricação baseado na utilização de painéis de laje. Enchimento por projeção.

PIB – Produto Interno Bruto – Representa a totalidade de todos os bens e serviços produzidos de um país

Navio de hélice - O hélice em parafuso substituiu a roda de água devido à sua grande eficiência, reduzido tamanho, reduzida complexidade no sistema de transmissão e o facto de ser menos suscetível a danificar-se, especialmente se usada em guerra

Navio de Rodas - É uma embarcação vista geralmente em águas fluviais e nos litorais, movida por uma caldeira que faz funcionar pelo vapor uma ou mais rodas de pás,

também chamadas de roda de água, que funcionam como mecanismos de propulsão. Pode ser classificado como um dos tipos de Barco a vapor.

Arribados - Entrar em porto ou aproximar-se da costa por motivos de força maior

Aluvião - designa um depósito recente de sedimentos (areia, cascalho, lama, resíduos vegetais e que podem ter origem fluvial, lacustre ou marinha. Nos rios, esta acumulação de sedimentos é muito frequente como consequência de inundações e ocorre a partir do momento em que as águas perdem a capacidade para os transportar, geralmente junto dos estuários e em planícies de inundação.

Movimento de passageiros no Porto de Leixões:

E - Embarque

D – Desembarque

T – Transito

Referências Bibliográficas

- Alves, F. d. (2002). *Leixões uma História Portuária*. Porto: Grafiasa.
- Comunicações, M. d. (1949). *O Porto de Leixões*. Porto: Imprensa Portuguesa Porto .
- Estrangeiro, O. -R. (1 de Março de 1866). 9.º Ano-Volume IX-N.º 259. *Occidente Revista Illustrada de Portugal e do Estrangeiro*, p. 51.
- Leixões, A. d. (1940). *Administração dos Portos do Douro e Leixões 1938-1941* - Ministério das Obras Públicas e Comunicações. Porto: Imprensa Social.
- Leixões, M. d.-A. (1995). *Porto de Leixões- Plano Geral 1955*. Porto: Administração dos Portos do Douro e Leixões.
- Marinha, 3. R. (1907). *Navios da Marinha Portuguesa Referida ao 1.º de Janeiro de 1907*. Lisboa: Imprensa Nacional.
- Repartição, D. G.-D. (1930). *Lista dos Navios da Marinha Portuguesa*. Lisboa: Imprensa da Armada
- Marinha, M. d., & Mercante, D. d. (1945). *Lista dos navios da Marinha Portuguesa*. Lisboa: Junta Nacional da Marinha Merante.
- Amaral, D. F. (2017). *Da Lusitânia a Portugal - Dois mil anos de história*. Lisboa: Bertrand Editora
- Almeida, C. A. (1998). *Património o seu entendimento e a sua gestão*. Porto: Edições ETNOS
- Estrangeiro, O. -R. (1 de Março de 1866). 9.º Ano-Volume IX-N.º 259. *Occidente - Revista Illustrada de Portugal e do Estrangeiro*
- Leixões, A. d. (1966). *O Porto de Leixões*. Porto: Litografia Ideal - Porto.
- Choay, F. (1982). *A Alegoria do Património*. Lisboa: Edições 70, Lda
- Ferro, G. d. (1 de junho de 1965). *Gazeta dos Caminhos de Ferro Transportes e Turismo*. Ramal Ferroviário de Leixões, p. 18.
- Leixões, M. d.-A. (1941). *Relatório e Contas sobre a gerência do ano económico de 1939*. Porto: Imprensa Diária do Porto Lda.
- Leixões, M. d.-A. (1943). *Relatório e Contas sobre a gerência do ano económico de 1940*. Porto: Imprensa Nacional.
- Leixões, M. d.-A. (1943). *Relatório e Contas sobre a gerência do ano económico de 1941*. Porto: Imprensa Nacional.

Leixões, M. d.-A. (1945). *Relatório e Contas sobre a gerência do ano económico de 1942*. Porto: Imprensa Social.

Leixões, M. d.-A. (1945). *Relatório e Contas sobre a gerência do ano económico de 1943*. Porto: Imprensa Social

Leixões, M. d.-A. (1946). *Relatório e Contas sobre a gerência do ano económico de 1944*. Porto: Imprensa Social

Leixões, M. d.-A. (1946). *Relatório e Contas sobre a gerência do ano económico de 1945*. Porto: Edições Marânus

Coelho, S. V., & Barros, A. J. (11 de Novembro de 2014). *A Defesa Costeira da Cidade do Porto na Grande Guerra*.

Webgrafia

<http://www.patrimoniocultural.pt/pt/patrimonio/itinerarios/Industrial/>

<http://www.apdl.pt>

<https://www.apdl.pt/historia>

Fontes Consultadas

Biblioteca Municipal de Matosinhos

Arquivo da APDL – Administração dos Portos do Douro, Leixões e Viana do Castelo

Apêndices

Pequenas notícias do Porto de Leixões Retiradas do **Jornal a Voz de Matozinhos dos anos de 1942, 1943 e 1944**

Jornal a Voz de Matozinhos de 15 de novembro de 1942

Na passada segunda-feira — e vindo dos bancos da Terra Nova, onde, durante a safara, presta assistência aos pescadores da nossa frota bacalhoeira — chegou a Leixões, o navio hospital «Gil Eanes». O referido barco— que, além de grande quantidade de bacalhau, adquirido em quatro portos da Gronelândia, trouxe daquelas paragens outros pescadores doentes — depois de aliviar a carga saiu de novo a barra, com destino a Lisboa.

Jornal a Voz de Matozinhos de 15 de novembro de 1942

Tem despertado muita atenção o movimento marítimo da nova doca de Leixões. A seguir aos paquetes «Quanza» e «João Belo» que, há pouco, abandonaram o nosso porto, entrou ante-ontem o paquete «S. Miguel».

Jornal a Voz de Matozinhos de 22 de novembro de 1942

A notícia caiu com alvoroço em Lavra— terra do ilustre presidente do nosso município, Sr. Dr. Fernando Arôso. Um casal residente no lugar das Guardadeiras em Vilar do Pinheiro—o Sr. António Félix e a Sra. D. Alice Félix— tendo, visitado o aglomerado de Angeiras, manifestara o desejo de construir um bairro para os pescadores ali residentes—facto de que foi dado conhecimento ao Sr. Capitão João Pais, comandante do Porto de Leixões. Do estudo e execução de tal benefício, foi incumbida já numa comissão, composta pelos Srs., Dr. António Martins da Costa Maia, Manoel Cromes dos Santos e Rodolfo Mesquita e o comandante do posto fiscal daquela localidade, os quais serão patrocinados pelos Srs. Capitão do Porto de Leixõese Presidente da Camará Municipal de Matozinhos. Do Sr. António Félix e Sra. D. Alice Félix foi recebido na Casa dos Pescadores desta vila, por intermédio daquela Comissão, o donativo de 100\$00.

Jornal a Voz de Matozinhos de 22 de novembro de 1942

Pelo Sr. Subsecretário de Estado das Corporações e Presidência Social foram mandados para a folha oficial dois despachos, fixando as atribuições e serviços do pessoal inscrito no Sindicato Nacional dos Barqueiros, Fragateiros e Ofícios Correlativos do distrito do Porto e que trabalham nos portos do Douro e Leixões.

Jornal a Voz de Matozinhos de 29 de novembro de 1942

Na Capitania do nosso porto foram julgados os mestres das traineiras espanholas «Ramon Correia», Jú e «Livito» — apresadas, há dias, pelo «Zoire», quando pescavam nas nossas águas, ao mestre da primeira, foi aplicada a malta de 9.800 escudos, ao da segunda 9.974 e ao da terceira 6.200, tendo o peixe que todas transportavam ficado em Leixões.

Jornal a Voz de Matozinhos de 06 de dezembro de 1942

Estiveram ao nosso Porto de Leixões, os vapores portugueses «Colonial» e «Angola», este de grande tonelagem, pelo que foi muito admirado por elevado número de pessoas.

Jornal a Voz de Matozinhos de 13 de dezembro de 1942**Esteve em Leixões o almirante Gago Coutinho**

Segunda e terça-feira, esteve ancorado no nosso porto o vapor português «Nyassa», a bordo do qual viaja, com destino ao Brasil o sábio almirante Gago Coutinho — legitimo orgulho da nossa Marinha de Guerra. O ilustre oficial, que foi muito cumprimentado por individualidades de grande destaque no norte, desembarcou, tendo feito algumas visitas no Porto, acompanhado do seu antigo discípulo comandante Carvalho Crato e do comandante João Pais. Além das obras do Porto de Leixões, aquele glorioso oficial visitou o quartel dos B, V. de Matosinhos - Leça e a Casa dos Pescadores, desta vila. O «Nyassa », que é um dos maiores barcos da nossa frota mercante, deixou Leixões, na quinta feira, à noite, depois de ter embarcado vária carga e muitos passageiros.

Jornal a Voz de Matozinhos de 20 de dezembro de 1942

A invernía que se tem feito sentir ultimamente, redobrou de violência na passada quinta-feira, castigando duramente toda a costa norte. Não foi também poupada a nossa terra, que registou, além de importantes prejuízos em propriedades, estragos nas oficinas da Administração dos Portos do Douro e Leixões e, na praia de Leça da Palmeira onde destruiu o Bar-Atlântico», da Comissão de Turismo local. Neste último—e quando tentava salvar mobiliário e utensílios, juntamente com o pescador António Silva e um menor conhecido pelo Miguel Grato —perdeu a vida, o marítimo João Vieira da Silva, de 32 anos, da rua do Moinho de Vento, 32, daquela localidade. Nas oficinas da Administração dos Portos, que foram muito danificadas pelo mar, que tudo invadiu, houve vários feridos, entre os quais se contam o guarda-noturno Alfredo M. Souza e os operários Agostinho Reis, Jorge Ferreira e António Silva. Felizmente, durante a noite o tempo amainou e, na

sexta-feira, o sol raiou de novo, entrando pela janela do lar humilde do João Vieira da Silva — onde a viúva e três crianças choravam, desesperadamente, a sua morte.

Jornal a Voz de Matozinhos de 27 de dezembro de 1942

O vapor «Serpa Pinto», que na passada segunda-feira entrou em Leixões, procedente da América do Norte, desembarcou aqui duas mil toneladas de trigo para abastecimento da população nortenha.

Jornal a Voz de Matozinhos de 27 de dezembro de 1942.

Na passada quarta-feira, de tarde, foi rebocado da doca n.º 1 pelos «Sado» e «Adec» para junto do «Esporão», um bloco com o peso de 2.200 toneladas, o qual é destinado a fechar definitivamente aquele prolongamento do Porto de Leixões. Aos trabalhos, que foram dirigidos pelos Srs. engenheiros Ireneu Pais e piloto António Cordeiro, assistiram os Srs. engenheiros Rodrigo Guimarães o Staton. O bloco em referencia, que tem 11 metros de alto por oito de largo, foi inundado nos seus vinte e cinco compartimentos — e depois encalhado até que se proceda era definitivo ao seu assentamento.

Jornal a Voz de Matozinhos de 17 de janeiro de 1943.

Passei, há dias, pela nossa linda estação de Leilões, tendo observado com cuidado e interesse o extraordinário movimento de mercadorias.

Em vista do que vi e das informações colhidas, Leixões é, hoje a1 primeira estação do Minho e Douro, em movimento e em rendimento.

No entretanto, a C.P. não tem olhado para esta estação com o interesse e carinho que se impõem.

O movimento de volumes de porte, que dali seguem para todo o norte do país é colossal. Precisa portanto esta estação dum cais especial para estas mercadorias, pois, conforme se faz o serviço presentemente, há que formular reclamações que são já justificado protesto do Público. As caixas do peixe, em verdadeiras avalanches, são amontoadas junto d, gare dos passageiros, estorvando desta forma o trânsito.

O espetáculo que se presencia á hora dos vários despachos é desolador e digno da máxima censura.

E' que os passageiros tem de assistir a toda aquela barafunda e confusão dum movimento que era pouco vulgar, ainda há meses.

A falta, de transportes ligeiros, que a guerra ocasionou, faz afluir á nossa estação mercadorias em número sempre crescente.

As caixas de peixe são em maior número. E a falta de cais ou local apropriado para tal fim faz cora que a gare fique atulhada de tal maneira, que muitas vezes os passageiros vêem-se embaraçados para tomar o comboio. Assim não está certo e o público tem toda a razão em reclamar, apesar de não ser muito exigente.

Ora tudo se pode remediar, desde que a C. P. deite uns olhos carinhosos e se interesse por dar solução a este caso. Eu cuido que o espirito da Direcção da C. P, é fazer tudo, sempre mais e pelo melhor.

Em Leixões tudo se pode realizar, pois, na parte sul da estação há terreno bastante para se fazer uma linha de desvio e um cais coberto para o embarque do peixe.

Chama-se, pois, a atenção da Companhia para esta observação sensata e justa. Eu estou certo que este melhoramento vai ser feito rapidamente: vai nisto o bom nome da Companhia Portuguesa dos nossos Caminhos-de-ferro e o interesse do público, que o mesmo organismo deseja sempre servir e atender com toda a sua boa vontade.

Jornal a Voz de Matozinhos de 31 de janeiro de 1943.

LEIXÕES e as suas ligações ferroviárias:

O movimento do nosso porto de mar é tão intenso nesta época de calamitosa convulsão mundial que dir-se-ia o porto escolhido e preterido da navegação que se destina aos portos livres do todo o mundo. Assim, começamos a verificar que terá de fazer-se mais tarde ou mais cedo, o plano da construção da segunda doca de Leixões, para maior acesso de navios e, possivelmente, de paquetes de grande calado.

Um porto de mar que servo todo o norte do país, com um intercâmbio de mercadorias surpreendente, terá sem dúvida de ser ampliado e apetrechado de moldo a corresponder às exigências do extraordinário afluxo da navegação quo dia a dia o demanda. Sub o ponto de vista da sua ligação ferroviária há que frisar quo a denominada linha de Cintura, já chamada linha Peninsular, não foi construí-la para vir apenas até às portas da vila. A sua magnífica construção, obedecendo a uma admirável conceção do futuro do nosso porto de mar — o está aí a atesta-lo o enorme tráfego de mercadorias— teve como principal objetivo a abordagem dos navios que demandassem Leixões.

Não é compreensível que se deixe sem uma ligação perfeita e completa um porto de mar que, a própria natureza dotou com meios excelentes de acesso de vastíssimas e férteis regiões num interland surpreendente, cuja riqueza é incalculável.

A linha de Cintura, conhecida há mais de trinta anos por homens de visão clara e patriotismo insuspeito, terá de prestar elevado serviço ao norte e a uma grande parte do sul do país, concorrendo assim para o desenvolvimento ainda maior da indústria e comércio nacionais, que por aquela linha começaram desde já e num crescente extraordinário, a analisar um valor importantíssimo, de que aproveita notavelmente a economia nacional.

Todavia, para um desideratum perfeito e completo, para que esse movimento já verificado nos últimos meses se possa aproximar daquilo que virá a ser no comércio de importação e exportação de mercadoria! Como algodão, ferro, adubos, açúcar, carvão, trigo, ramas, madeiras, vinhos, café, minérios, produtos resinosos, óleos, farinhas de peixe, sardinha de conserva e prensada, etc.—O ramal de Cintura não pode manter-se de maneira nenhuma com o que aí vemos de olhos entristecidos e relembrando o esforço daqueles que viram na construção daquela linha uma das maiores fontes de riqueza nacional. Aquele ramal terá de ser, quer queiram quer não, ampliado e dotado com linhas duplas de Contumil a Leixões, cais acostáveis, linhas para carga e descarga, recintos cobertos e amplos e, sobretudo — por necessidade imperiosa das circunstâncias — o prolongamento da linha até ao molhe sul do nosso porto.

Mas a matéria é vasta e voltaremos a ela.

Jornal a Voz de Matozinhos de 14 de fevereiro de 1943.

Ninguém de boa fé e visão clara deixará de reconhecer, como dissemos no penúltimo número, que Leixões—o primeiro porto de mar do norte do país—adaptado conscientemente aos serviços comerciais, poderá manter-se sem ligações ferroviárias perfeitas e adaptáveis ao seu movimento grandioso, sem dúvida, num futuro próximo.

A linha, porém, naturalmente indicada para um tráfego intenso e direto é o ramal de Contumil a Leixões, era ligação por S. Gemil, ainda não utilizada, com Ermesinde —o grande interposto ferroviário.

A sua construção obedeceu, fora de dúvida, a transformação do nosso porto de mar cora as suas docas e cais acostáveis, num apetrechamento moderno, em completa e perfeita ligação com a navegação de pequeno e grande calado.

Todavia, o importantíssimo ramal, que começa já a ter ura rendimento superior a algumas linhas consideradas mais valiosas da Companhia Portuguesa, fixou-se á dois quilómetros do seu principal destino, como se' fosse lógico e útil mante-lo no local recôndito e impróprio que destinaram à sua estação termines.

A linha de Cintura começa já a demonstrar eloquentemente que não pode estacionar ali no formoso e poético vale do Leça e impõe, pelo acanhado âmbito ocupado, maior amplitude, mais vasto terreno para facilmente comportar, como dissemos já, cais cobertos e descobertos, linhas para cargas e descargas—e ainda guindastes de mercadorias, báscula de via continua, placas para inversão de material, postos de revisão de material, escritórios convenientes; porque nos parece absolutamente impróprio e, para que não dizê-lo, até um tanto vexatório para uma empresa como a C. P., obrigar o seu pessoal a trabalhar sem aqueles elementos que em qualquer estação de medíocre movimento e rendimento a Companhia Portuguesa soube dotar e instalar se não de forma perdulária, pelo menos, sem grande concorrência de serviço.

A par de vários contratempos, chamemos-lhe assim, que impedem a extensão daquela linha, há também" que salientar lamentavelmente uma particular apatia da parte do3 que superintendem naquele ramal para que não se desenvolva e não sejam ampliadas como se torna mister as instalações primitivas que desde logo se reconheceram acanhadas e verdadeiramente impróprias dum porto de mar que se destinava a servir todo o norte, uma grande parte do sul do país, o nosso grande Império Ultramarino e ainda—como se começa a verificar—nações do . Ocidente da Europa.

É incontestável que desde a abertura daquela linha, o tráfego intenso e combinado de Leixões vera subindo espantosamente um tanto, decerto, pela conjuntura que atravessamos, mas temos forçosamente de reconhecer que um futuro grandioso espera o nosso porto de mar e conseqüentemente esta terra, que poderá vir a ser importantíssima e de grande beleza se os seus *arquitetos* a souberem delinear e bem erguer.

Jornal a Voz de Matozinhos de 09 de março de 1943.

Não foi em vão que *A Voz de Matozinhos* se ocupou do magno problema das ligações ferroviárias com o nosso grande porto de mar.

Numa visão clara, desassombradamente se concluiu que a Linha de Cintura é a única que podia servir convenientemente o Porto de Leixões e que para esse efeito havia sido construída.

Assim o tendo compreendido as altas esferas governamentais e decerto pelos clamores do nosso jornal, que, graças a Deus, tem entrada nos gabinetes ministeriais, vieram a Leixões na terça-feira os Srs. Vaz Cintra, Engenheiro chefe dos Serviços Técnicos da C. P., Aníbal Pedroso, Engenheiro chefe dos Serviços de Via e Obras e Avelino Monteiro, Inspetor Principal da Exploração daquela Companhia, em missão especial para o estudo das ligações ferroviárias do Porto de Leixões com o norte e parte do sul do país. Ao que nos consta aqueles altos funcionários concluíram que se torna mister estabelecer a linha de via larga dentro da nova doca e seu prolongamento até ao molhe sul, dando assim completa finalidade ao ramal de Cintura.

O intenso movimento daquela linha justificá-lo-ia desde há tempos se não tivéssemos ainda a comprová-lo presentemente o tráfego intensíssimo do nosso porto de mar.

Jornal a Voz de Matozinhos de 23 de maio de 1943.

Chegou a Leixões mais trigo para abastecimento do norte.

Procedente da América do Norte, entrou, há dias, em Leixões com um carregamento de 6,000 toneladas de trigo, o vapor «Lubango». No dia seguinte ao da chegada, o aludido barco entrou na Doca n.º 1 iniciando-se logo a descarga daquele cereal destinado, como se sabe ao abastecimento do norte.

Jornal a Voz de Matozinhos de 23 de maio de 1943.

Esteve encalhado, alguns minutos o vapor Nuria:

Cerca da 1 hora da madrugada de quarta-feira. Quando o vapor 'espanhol «Nuria» saía a barra de Leixões, com destino ao sul, encalhou na areia devido talvez, ao excesso de carga, O acidente não teve, porém, importância de maior, visto a maré ter contribuído para que voltasse a navegar poucos minutos depois

Jornal a Voz de Matozinhos de 06 de junho de 1943.

Ocupação simbólica do Castelo de Leça da Palmeira

Também se realizou a simbólica ocupação do Castelo de Leça da Palmeira, pela Ala 3 da Mocidade Portuguesa — ato que atraiu ao local grande número de pessoas. 70 Rapazes, de bandeiras à frente, marchando com garbo, postaram-se, pouco antes das 22 horas, em frente aquela velha fortaleza, só tendo ali dado entrada depois do 1.º Tenente José Mendes de Sousa, que representava o comandante do Porto de Leixões, entregar as chaves do castelo ao comandante do Centro da M. P., Marcelino Dias Branco. Às 0 horas, dado o toque de sentido, procedeu-se à cerimónia do içar da bandeira nacional. Seguidamente, os filiados ocuparam as barracas que lhes estavam destinadas, tendo o toque de silêncio sido dado à uma hora. Durante a noite, de 15 em 15 minutos, ouviu-se a chamada: Alerta! Às 7 horas, fez-se o toque da alvorada, depois do qual se procedeu à distribuição do café. Antes das 13 horas foi distribuído um almoço a todos os filiados, findo o qual recolheram ao seu quartel.

Jornal a Voz de Matozinhos de 06 de junho de 1943.

O "NYÁSSA, esteve esta semana em Leixões

Procedente de Filadelfia, esteve esta semana em Leixões o vapor Nyássa, da Companhia Nacional de Navegação, que trouxe 69 passageiros, dos quais 31 crianças inglesas. O referido barco que fez a viagem em doze dias, descarregou no nosso porto 4.937 toneladas de trigo.

Jornal a Voz de Matozinhos de 22 de agosto de 1943.

Na segunda-feira foi colocado no esporão do Porto de Leixões um grosso bloco que servirá de pedestal a um farolim

Para a extremidade do esporão do Porto de Leixões, foi na segunda-feira rebocado um grosso pedestal sobre o qual assentará um farolim de sinalização.

Construído de cimento e ferro esse grande bloco esperou no lado norte da bacia para que no local onde estacionam agora os mergulhadores preparassem a sua base.

Dois rebocadores trataram de conduzir esse grande pedestal que deve pesar cerca de 9 000 toneladas.

O mar que estava bom facilitou muito a tarefa a qual decorreu sem incidentes.

Jornal a Voz de Matozinhos de 22 de agosto de 1943.

Ardia lentamente no cais da doca n.º1 em Leixões, um lote de 300 fardos de algodão.

Há dias, registando-se um incêndio num lote de 300 fardos de algodão, que se encontravam na doca n.º 1, foram chamados os bombeiros, que imediatamente compareceram no local do sinistro, extinguindo — pelo menos na aparência — o incêndio.

Ficaram os fardos encharcados de água e ninguém dizia que, daí a pouco tempo, sem outro agente estranho ao que primeiro fora a causa do sinistro, se ergueriam novas colunas de fumo.

Na realidade o fogo não tinha sido completamente extinto e, expostos ao ar os fardos, secaram e o braseiro, que não obstante talvez pequeno, se ocultava no interior do algodão, tomou grandes proporções e novamente o incêndio se fez sentir.

Requisitados mais uma vez os bombeiros, estes, a fim de acabarem com aquele estado de coisas, resolveram desfazer o resto dos fardos.

Porém, prevenindo a iminência de um novo incêndio, cautelosamente se manteve ali um piquete dos bombeiros de Matozinhos Leça, durante o dia.

Jornal a Voz de Matozinhos de 12 de dezembro de 1943.

Ministro Duarte Pacheco

Este trabalhador magnífico e incansável dava toda a exuberância do seu génio irradiante ao bem da Pátria, sacrificando na Ara Santa o seu bem estar, as suas comodidades e até a sua precária saúde. Era um apóstolo votado ao mais alto sacrifício pela restauração de Portugal. As terras pequeninas e grandes da Nação não podem esquecer-lhe a memória, pois ele bem o merece, porque morreu ainda ao serviço de todos nós.

E a gente vê que não é esquecido em parte alguma, pois as Camarás, Juntas e coletividades da Nação o andara a fazer reviver nas suas cortantes manifestações de saudade.

Todos os dias os jornais aos dão conta de que aqui e além a sua alma é sufragada adentro das igrejas que ele restaurou e a sua memória é perpetuada em lápides, em avenidas e ruas das cidades e vilas.

Em muita parte a gente agradecida vai erguer-lhe bustos e estátuas que ficarão a dizer através dos séculos que o extraordinário homem público trabalhou sempre a Bem da Nação.

Matosinhos deve muito ao grande Ministro que a engrandeceu com o magnífico Porto de Leixões e a linha de cintura e com o grandioso campo de aviação a convizinhar com esta grande vila.

A nossa câmara já evocou a sua memória em uma das suas sessões e já deu o seu nome a uma das avenidas do Porto de Leixões. Acho pouco perante a grandiosidade dos benefícios dispensados. É preciso mais e melhor.

Jornal a Voz de Matosinhos de 02 de janeiro de 1944.

Um crédito especial a favor da Administração dos Portos do Douro e Leixões.

No Ministério das Finanças foi aberto um crédito especial do esc. 1.337.959\$20 a favor do Ministério das Obras Publicas e Comunicações, a inscrever no atual orçamento privativo da Administração dos Portos do Douro e Leixões.

Jornal a Voz de Matosinhos de 09 de janeiro de 1944.

Foi publicado em decreto, autorizando o pagamento de remunerações, por trabalhos extraordinários durante o ano económico de 1943 em diferentes serviços da Administração Geral dos Portos do Douro e Leixões.

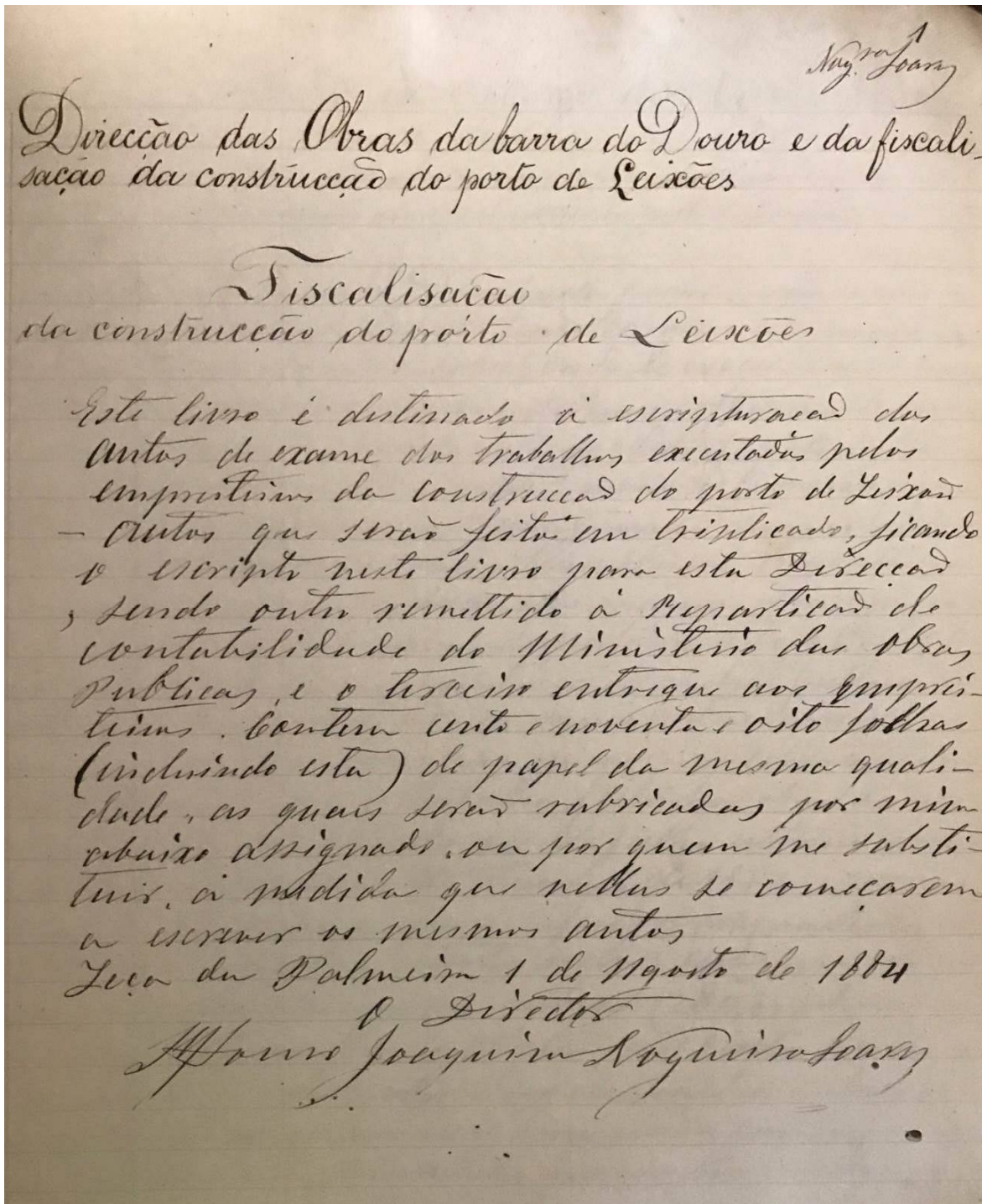
Jornal a Voz de Matosinhos de 31 de janeiro de 1944.

Como noticiamos no nosso último número, pensasse agora, de verdade, na construção de grandioso bairro, nos terrenos de Manhufe e nunca será demasiado encarecer obra de tão grande alcance, pois virá resolver satisfatoriamente um problema que tanto atormenta Matosinhos, depois da construção da Doca de Leixões. Ao que nos consta ficará dividido em duas partes, sendo uma para a gente do mar outra para os conserveiros e pescadores. Sejamos lícito porém afirmar que melhor seria que as duas classes, com pensar e modo de ser diferentes, ficassem habitando bairros diversos. Os pescadores em Manhufe dominando o mar, com um caminho de acesso junto á Estação de Leixões, encurtando-lhes, assim, a distância para as idas e vindas da faina. Os Conserveiros no lugar da Cruz de Pau, dominando a floresta densa das chaminés das fábricas, dentro em breve, servidos, por fácil caminho, desde que seja rasgada a Avenida Menéres o que vai ser um facto. Além disso ficariam urbanizados duas zonas importantes que podem desempenhar papel preponderante no futuro comercial e Industrial de Matosinhos. Argumentar-se-á por certo, que ficará mais dispendioso este modo de proceder? Concordamos Mas nem só ao dinheiro se deve atender, mas sim à parte moral

e estética. De uma maneira ou de outra, venha o bairro, que resolverá um dos problemas mais instantes de Matozinhos. E esse será uma realidade, que muito beneficiará as classes menos abastadas.

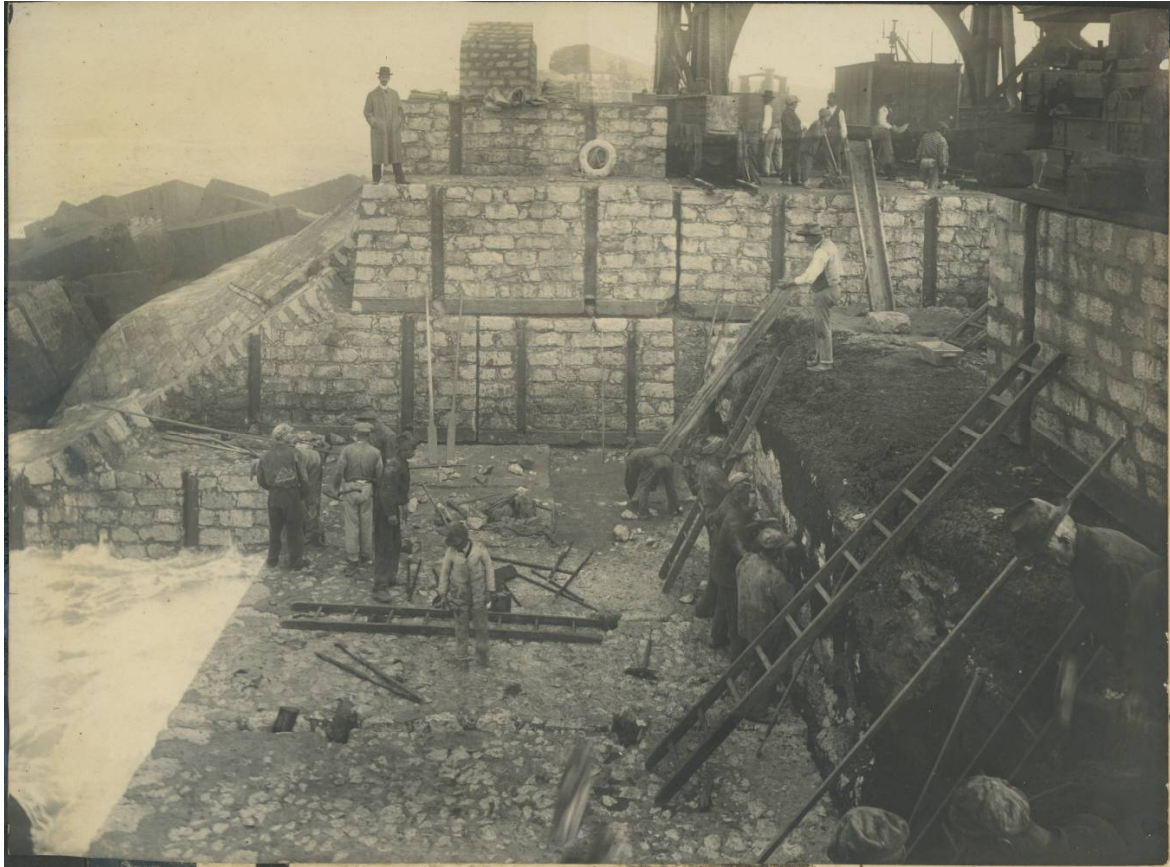
Anexos

Fonte APDL







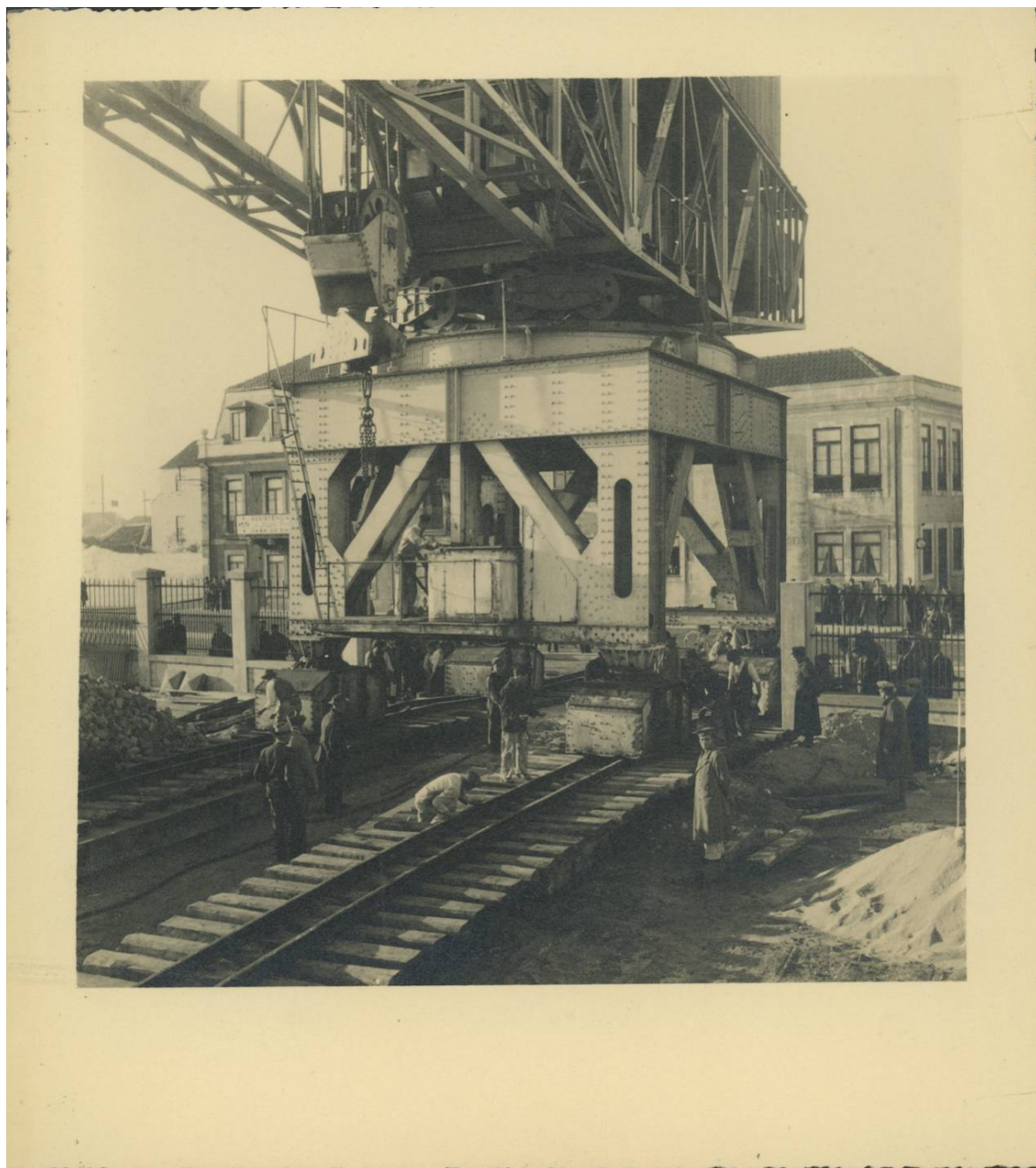








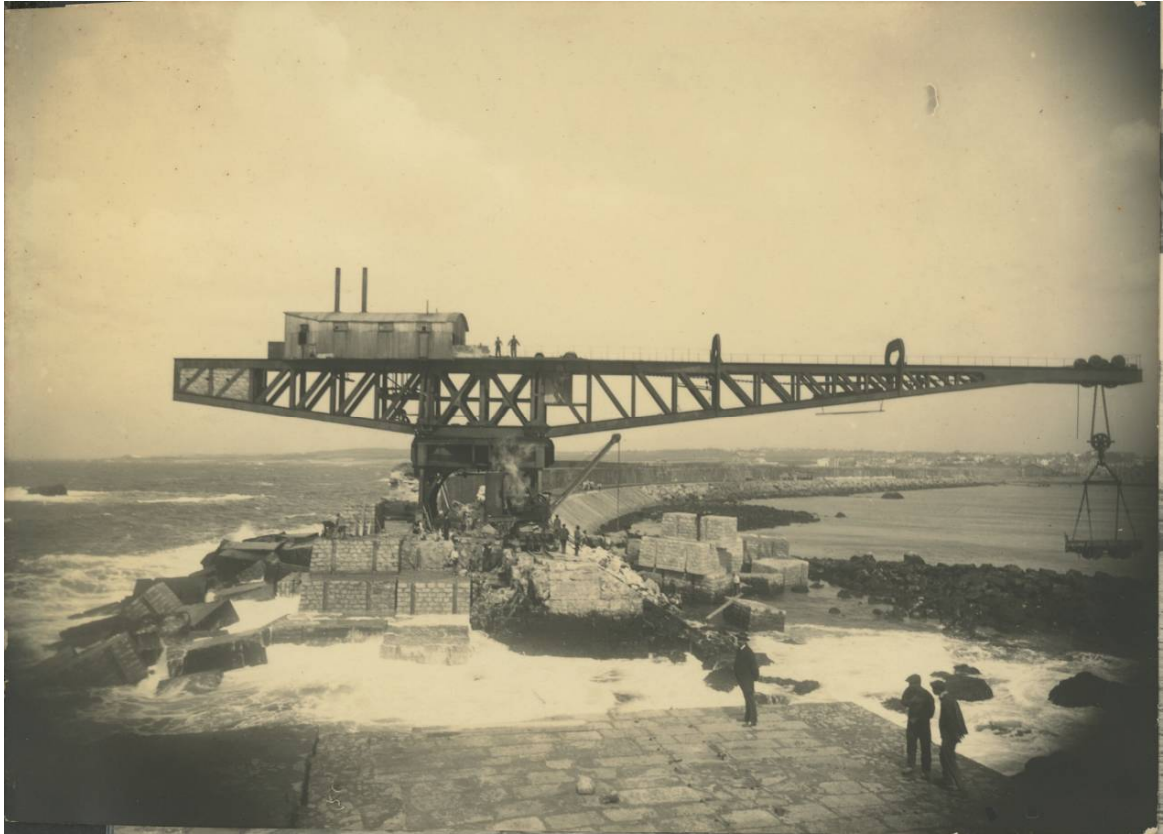


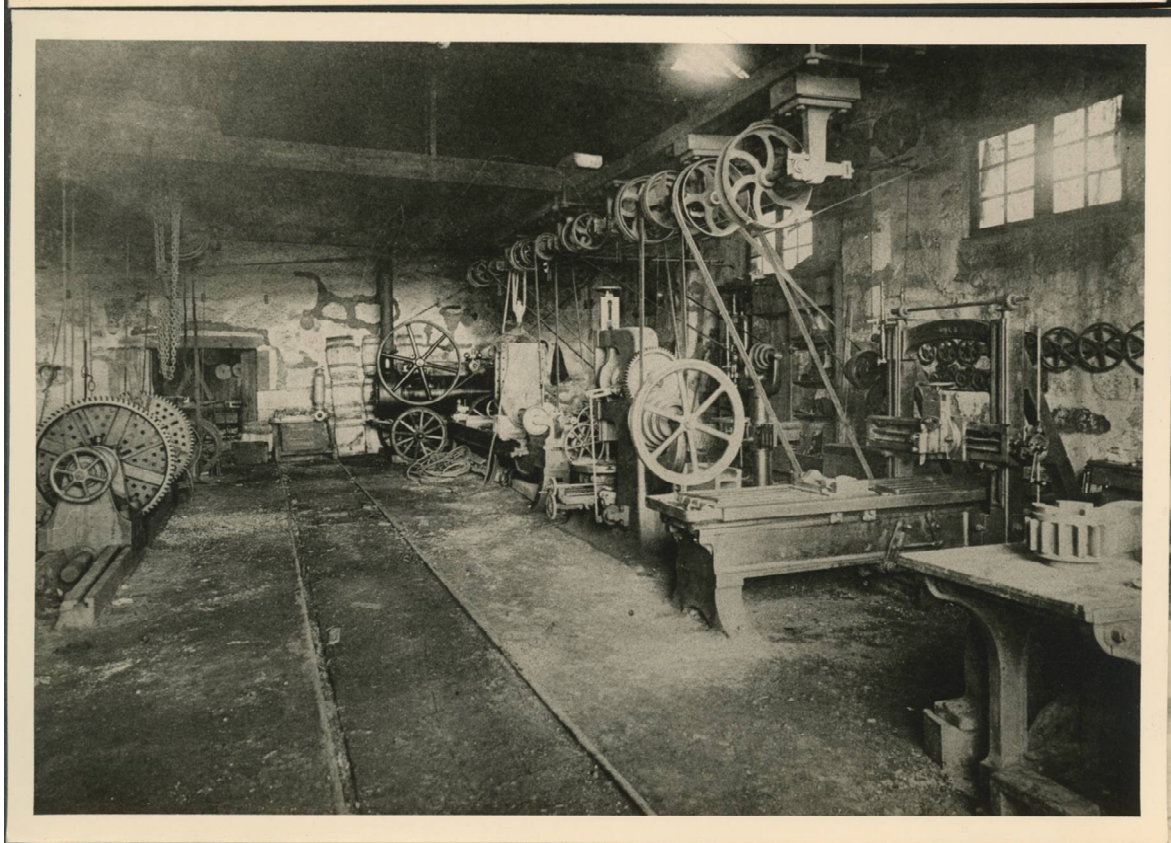






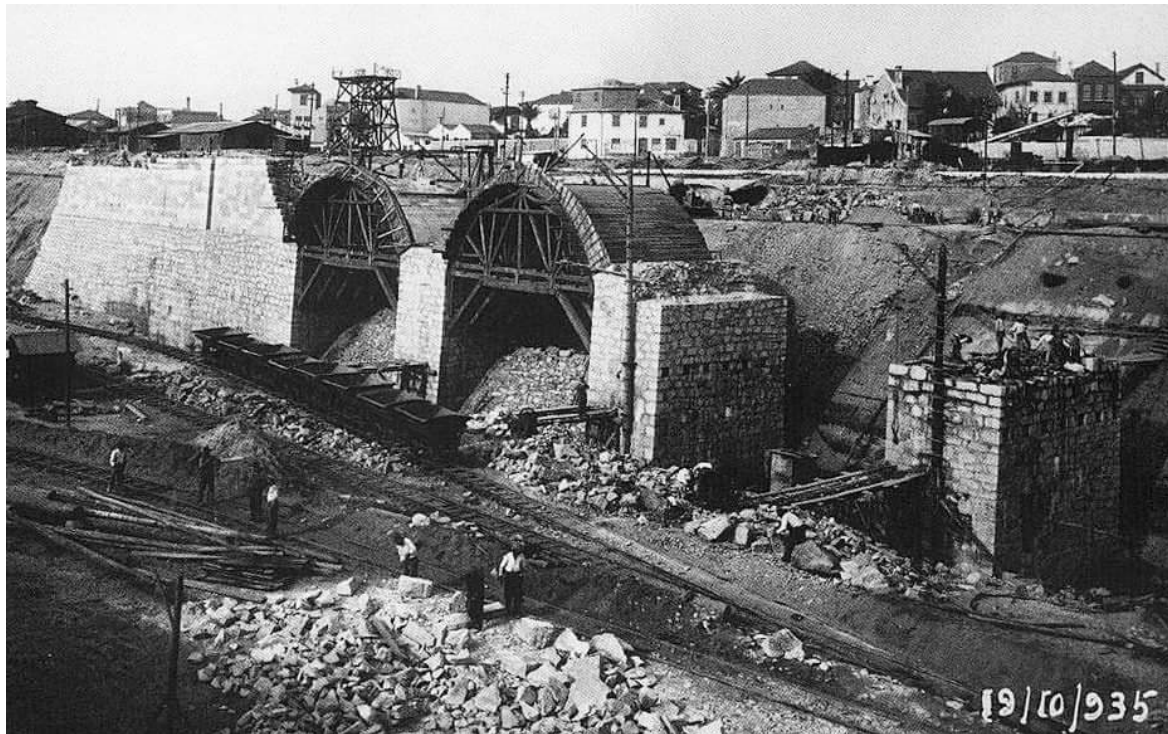






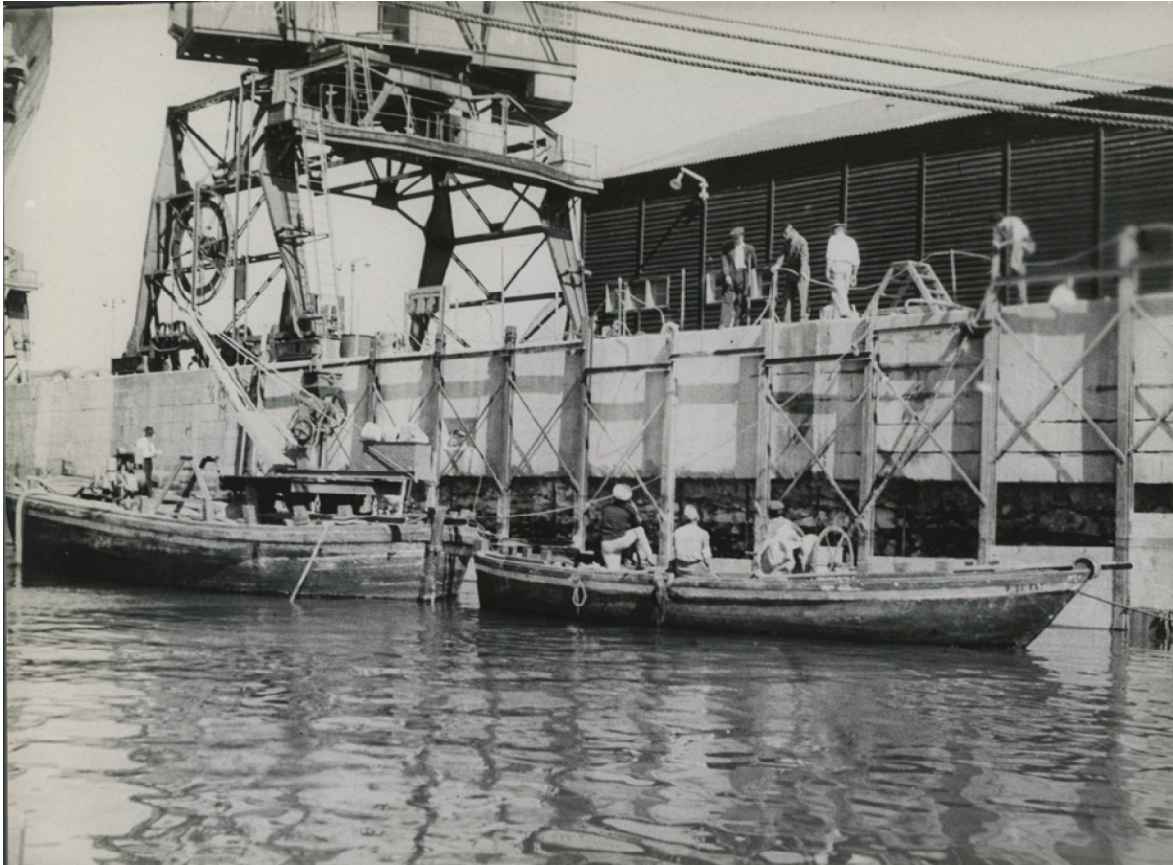
































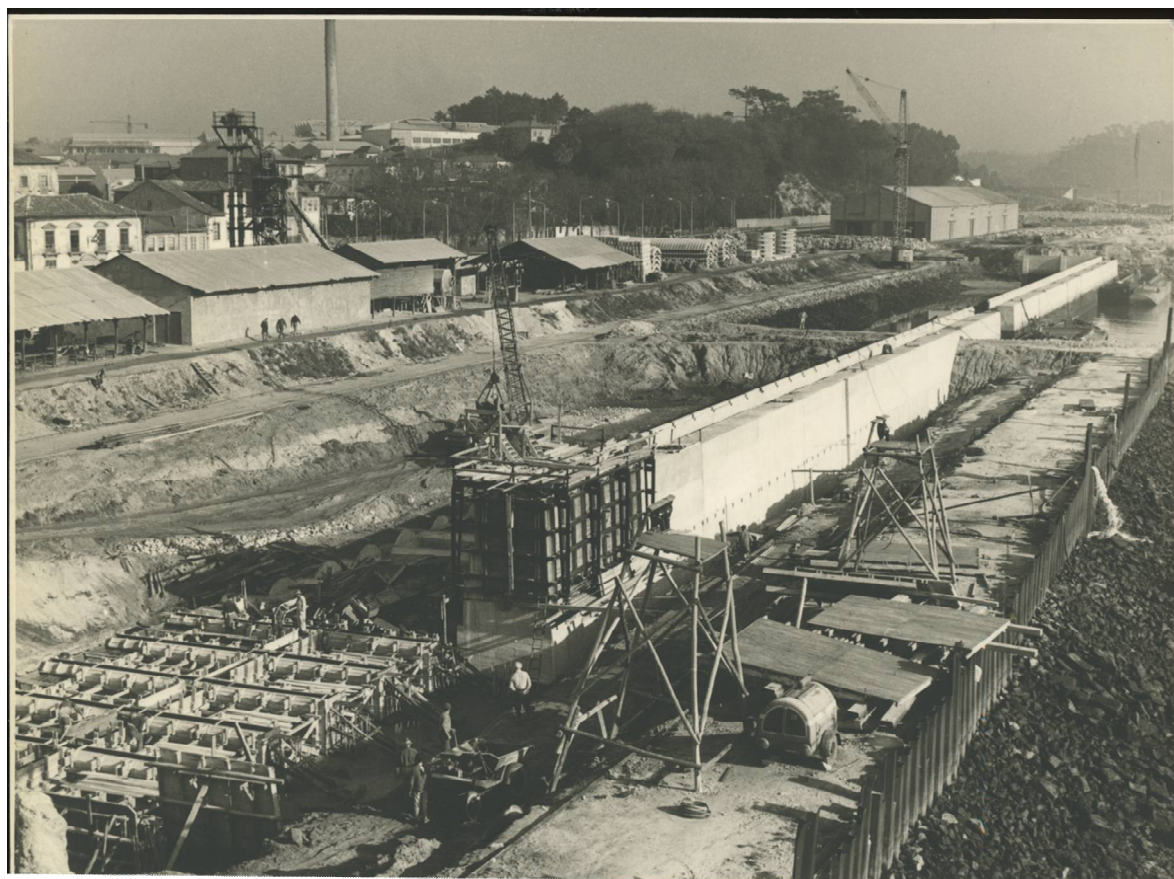












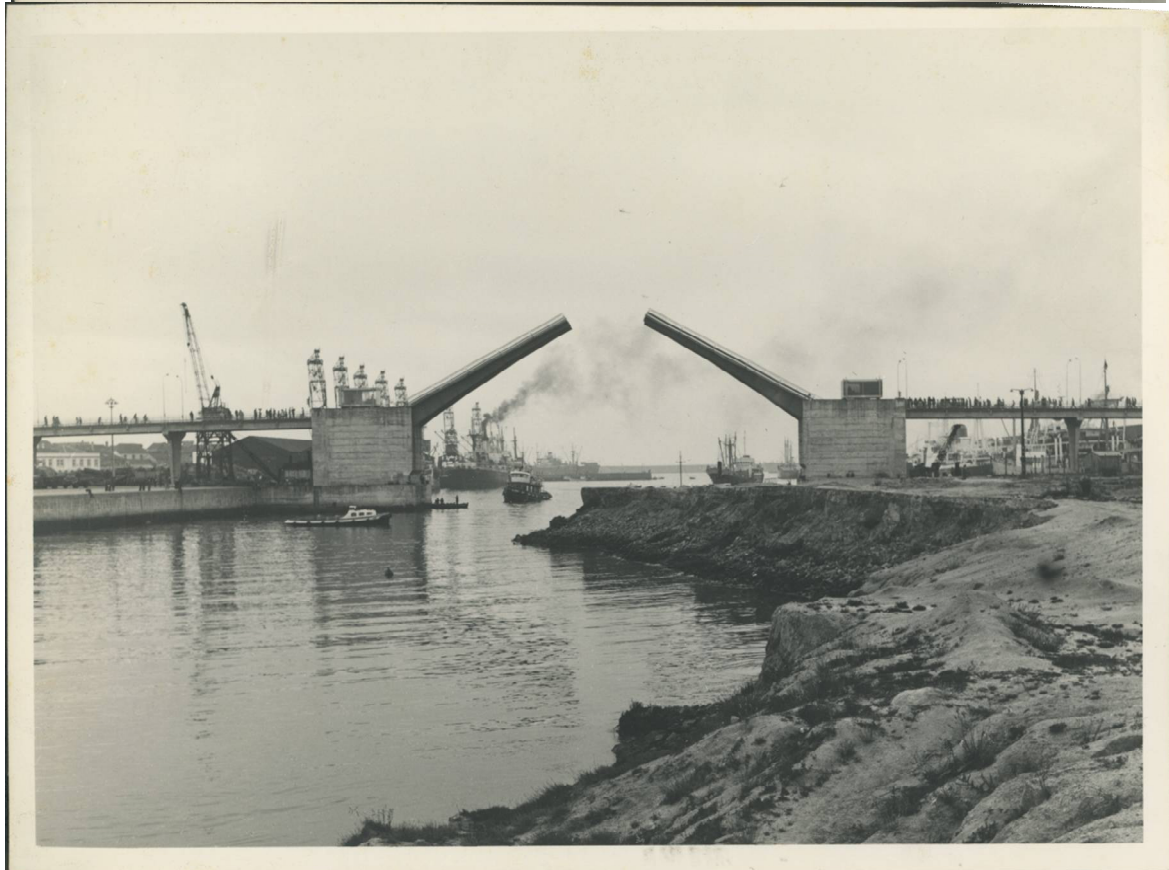








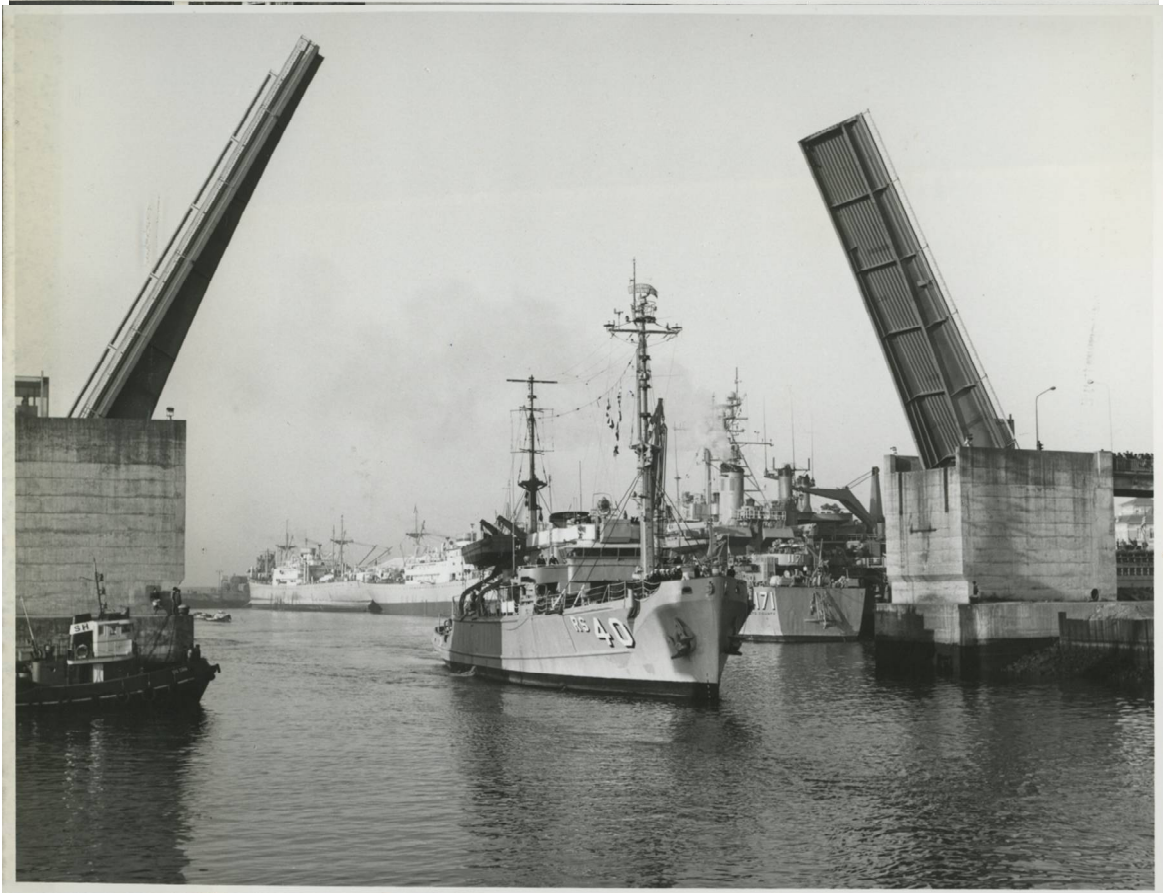
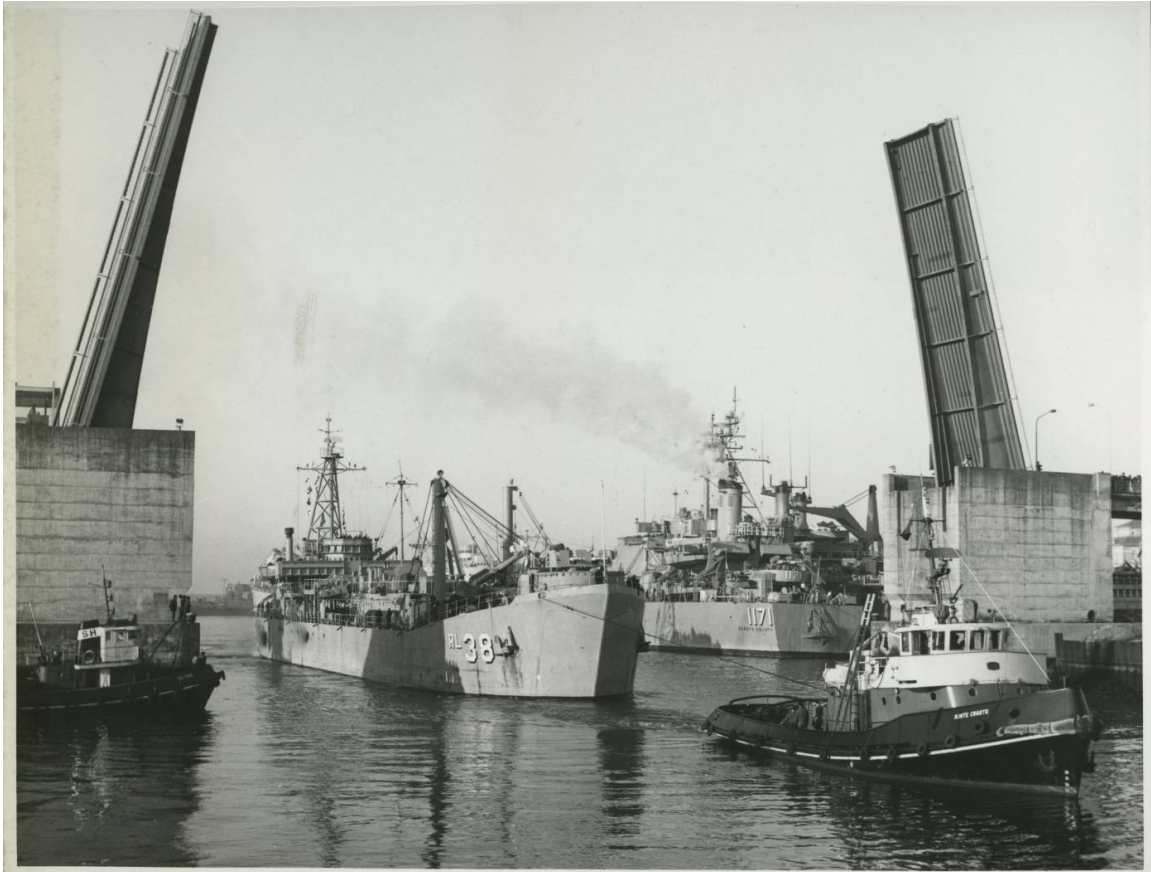
























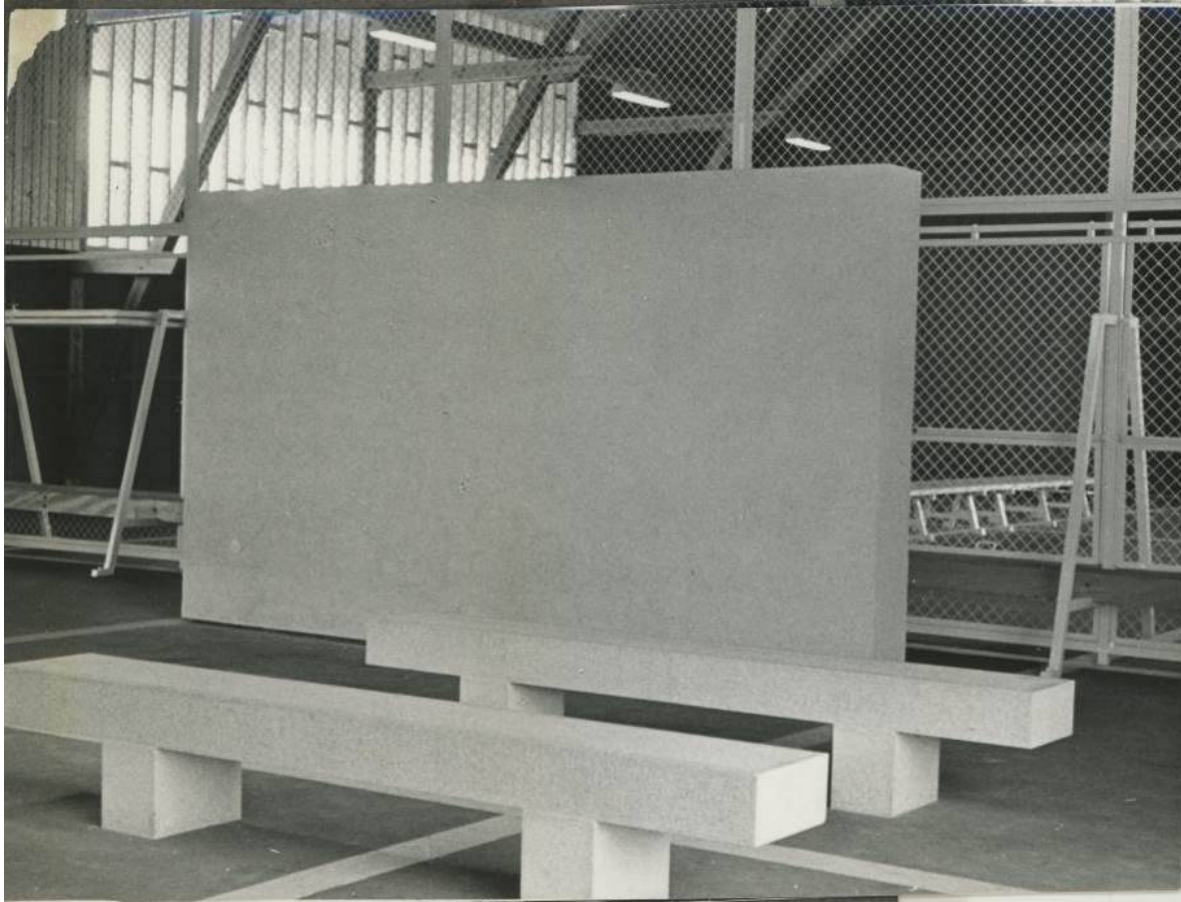




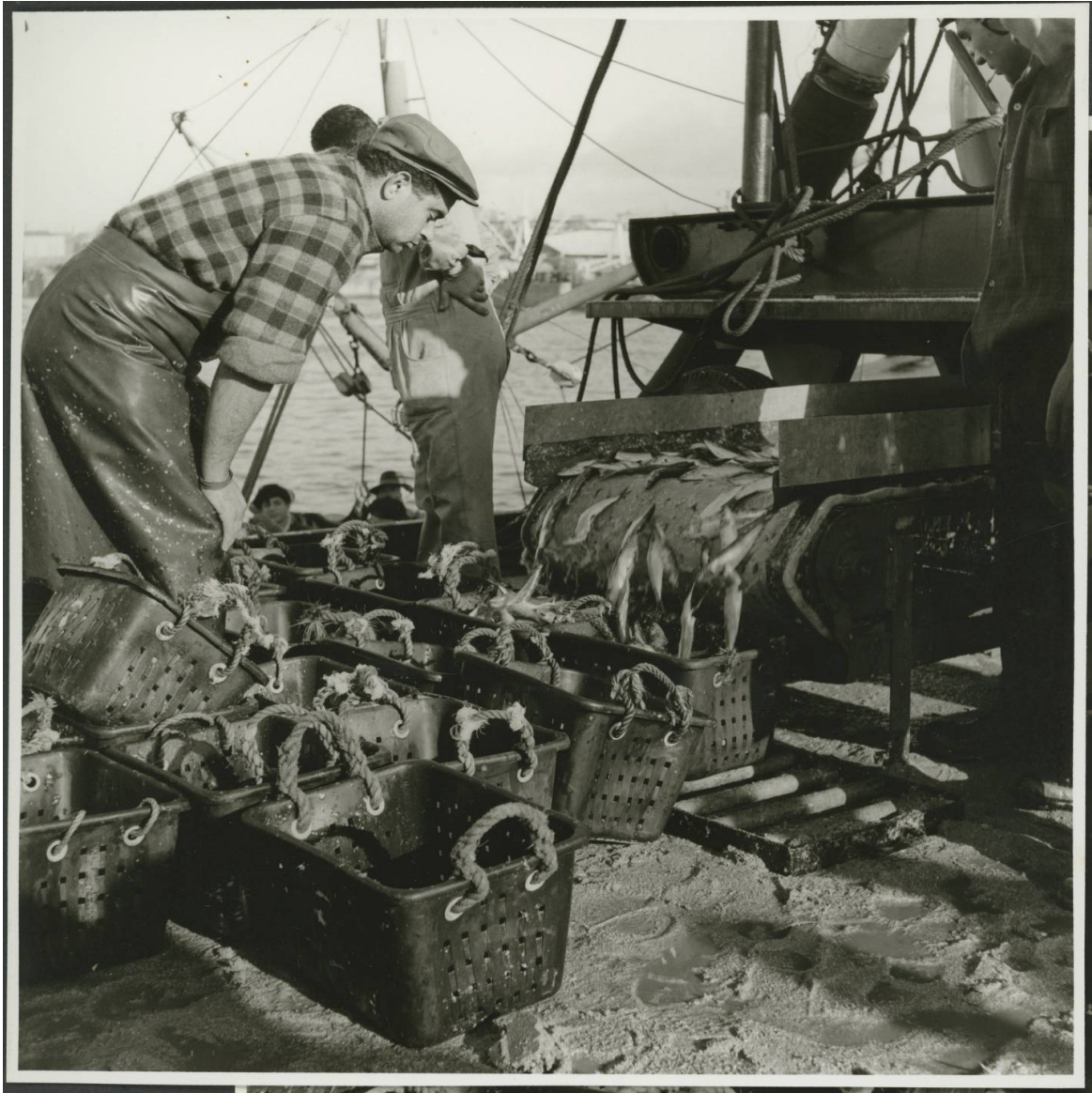










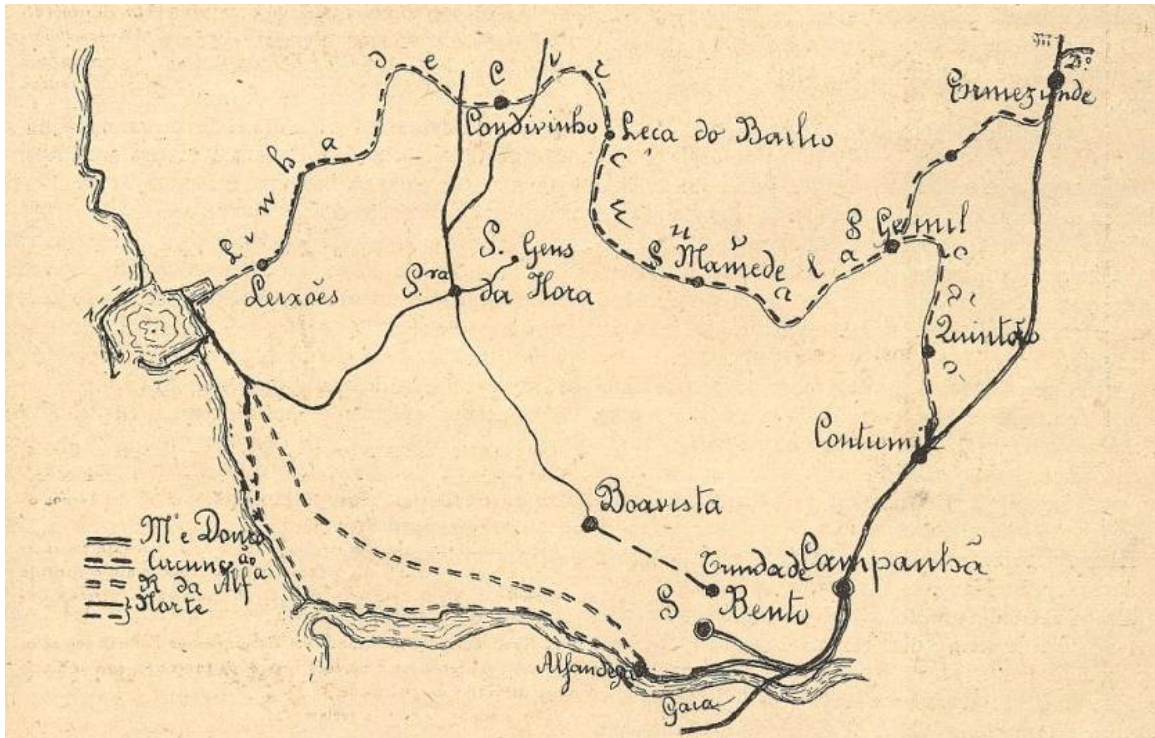












NM