

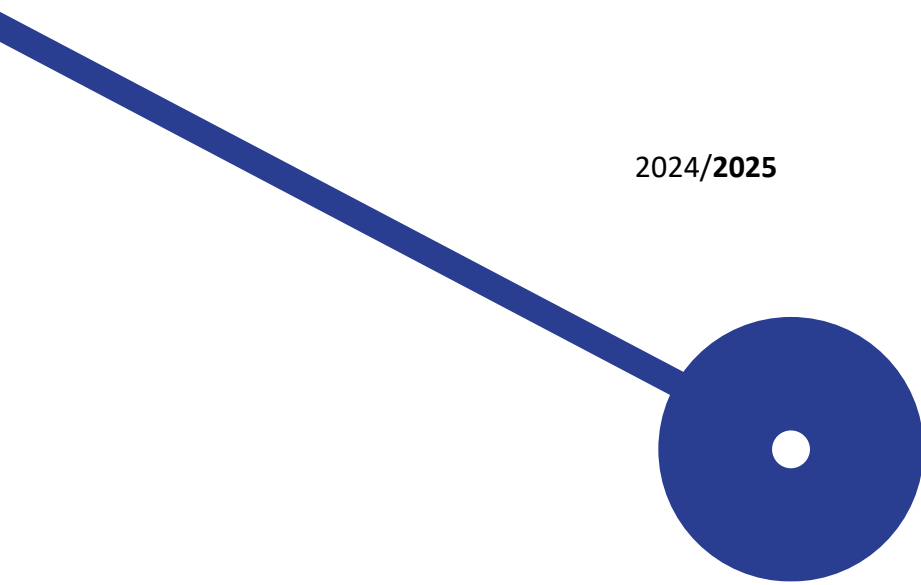
M

MESTRADO
Património, Artes e Turismo Cultural

O Património Documental e Fotográfico do Porto de Leixões: da salvaguarda à criação de um núcleo interpretativo

Joana Meireles

2024/2025



Politécnico do Porto

Escola Superior de Educação

Joana Filipa Bastos Meireles

**O Património Documental e Fotográfico do Porto de Leixões: da
salvaguarda à criação de um núcleo interpretativo.**

Dissertação de Mestrado

Mestrado em Património, Artes e Turismo Cultural

Orientação: Professora Doutora Carla Sofia Ferreira Queirós

Porto, dezembro de 2025

AGRADECIMENTOS

Quase ao fim de dois anos, mais um percurso académico termina, na esperança de que se abram novas “portas” e surjam novas oportunidades. Apesar de se tratar de um tema e investigação profundamente interessantes, não deixa de ser um percurso repleto de aprendizagens e desafios, mas, acima de tudo, de crescimento pessoal e académico. Foram meses de trabalho intenso, que trouxeram momentos de grande motivação e entusiasmo, seja ao descobrir novas fotografias, seja ao concluir um capítulo. Mas também surgiram dificuldades que tiveram de ser superadas, e foi assim que aprendemos a enfrentá-las.

Gostaria de expressar o meu agradecimento aos meus pais e familiares, pelo apoio constante, compreensão e incentivo em todos os momentos, tanto nos dias de maior desafio como nos de sucesso, quando eu partilhava com entusiasmo cada avanço desta investigação. Ao Gonçalo, pelo apoio e presença ao longo de todo este percurso, mas também por ouvir todos os meus “queixumes” e por me tirar de casa para me animar nos dias mais difíceis. Às minhas amigas que conheci no mestrado e que levarei para a vida, a Andreia e a Bruna, obrigada por estarem sempre presentes e ao meu lado desde o primeiro dia.

Agradeço à Administração dos Portos do Douro e Leixões (APDL) pelo acolhimento e integração durante o desenvolvimento deste projeto, permitindo-me trabalhar num contexto profissional estimulante e enriquecedor. Um agradecimento ao Dr. Paulo Pereira, pelo acompanhamento atento, orientação constante e pela forma como me integrou e apoiou, já desde os tempos da licenciatura. Também agradeço ao Dr. João Costa e ao Dr. Nuno Albuquerque, que sempre me fizeram sentir “em casa” e me ajudaram sempre que precisei.

Por fim, agradeço à minha orientadora, Professora Doutora Carla Sofia Ferreira Queirós, pela motivação, incentivo e confiança, orientando-me desde o estágio curricular até à elaboração desta dissertação. Sem a sua orientação, esta investigação não teria sido possível, visto que constituiu um dos maiores apoios e pilares de todo este percurso.

A todos que, direta ou indiretamente, contribuíram para a conclusão desta etapa do meu percurso académico, o meu sincero obrigado.

RESUMO ANALÍTICO

O Porto de Leixões constitui um património multifacetado que reflete não só a evolução histórica, económica e industrial da região Norte de Portugal, mas também a construção de memórias coletivas ligadas ao seu desenvolvimento. A investigação centra-se na valorização do património documental e fotográfico sob a responsabilidade da Administração dos Portos do Douro, Leixões e Viana do Castelo (APDL), reconhecendo o seu papel essencial na preservação e divulgação da história portuária de Leixões. Através da análise de diversas fontes (plantas, imagens fotográficas, planos de ampliação e referências bibliográficas), constrói-se uma narrativa integrada sobre o porto, evidenciando a estreita relação entre a comunidade, a APDL e o património industrial e cultural do território.

O contributo distintivo desta dissertação está na conjugação da análise histórica, social, económica e urbanística, em especial através da leitura crítica das fontes fotográficas, permitindo compreender de forma mais direta os impactos urbanos, sociais, económicos e culturais da expansão portuária na vivência das comunidades locais. O estudo propõe, ainda, a criação de um Núcleo Interpretativo do Porto de Leixões, entendido como espaço de preservação, comunicação e mediação cultural entre o porto e a comunidade. Esta proposta, apoiada por representações visuais desenvolvidas com recurso à inteligência artificial pretende traduzir de forma concreta e acessível o potencial patrimonial e educativo do projeto, reforçando a importância de integrar a memória portuária num contexto museológico e interpretativo.

Palavras-chave: Memória Coletiva; Núcleo Interpretativo; Património Documental; Património Industrial; Porto de Leixões.

ABSTRACT

The Port of Leixões constitutes a multifaceted heritage that reflects not only the historical, economic, and industrial evolution of the northern region of Portugal, but also the construction of collective memories linked to its development. The research focuses on the enhancement of the documentary and photographic heritage under the responsibility of the Administration of the Ports of Douro, Leixões and Viana do Castelo (APDL), recognizing its essential role in preserving and disseminating the port history of Leixões. Through the analysis of various sources (plans, photographic images, expansion projects, and bibliographic references), an integrated narrative of the port is constructed, highlighting the close relationship between the community, the APDL, and the industrial and cultural heritage of the territory.

The distinctive contribution of this dissertation lies in combining historical, social, economic, and urban analysis, particularly through the critical reading of photographic sources, which allows for a more direct understanding of the urban, social, economic, and cultural impacts of port expansion on the everyday life of local communities. The study also proposes the creation of an Interpretive Centre of the Port of Leixões, understood as a space for preservation, communication, and cultural mediation between the port and the community. This proposal, supported by visual representations developed using artificial intelligence, seeks to concretely and accessibly illustrate the heritage and educational potential of the project, reinforcing the importance of integrating port memory within a museological and interpretive context.

Keywords: Collective Memory; Documentary Heritage; Industrial Heritage; Interpretive Centre; Port of Leixões.

ÍNDICE DE FIGURAS

Figura 1 – Notícia sobre o Naufrágio do Vapor Bacchante a 28 de março de 1857.	26
Figura 2 – Proposta de Lei n.º 74-A, mencionada na Sessão de 11 de fevereiro de 1879, para a abertura do concurso público para a construção de um Porto Artificial de Abrigo.	27
Figura 3 – Titan nas obras do Porto de Leixões.	28
Figura 4 – Construção do Porto de Abrigo de Leixões, datado entre 1884-1892.	30
Figura 5 – Construção do Porto de Abrigo de Leixões, datado entre 1884-1892, utilizando a via férrea.	31
Figura 6 – Cheias no Douro em 1909.	33
Figura 7 – Sinalização da Doca n.º 1 no mapa do Porto de Leixões.	34
Figura 8 – Planta da 1.ª fase de ampliação do Porto Comercial de Leixões.	36
Figura 9 – Antiga ponte de pedra em Leça da Palmeira, sem data.	37
Figura 10 – Inauguração da Ponte Móvel em 1961.	38
Figura 11 – Extrato da planta de Leça da Palmeira de 1915.	49
Figura 12 – Extrato da planta de Leça da Palmeira de 1942/ 1952.	50
Figura 13 – Extrato da planta de Leça da Palmeira e Matosinhos, 1963.	52
Figura 14 – Extrato da planta de Leça da Palmeira de 1983.	53
Figura 15 – Vista aérea das fábricas conserveiras, cerca de 1960 – 1962.	55
Figura 16 – Transporte da sardinha em cabazes, final do século XIX.	57
Figura 17 – Pescadores na rampa do pescado, sem data.	58
Figura 18 – Planta das fábricas de conservas existentes em 1937.	59
Figura 19 – Vista aérea das fábricas, sem data.	62
Figura 20 – Vista aérea da zona do Porto de Leixões, 1960.	65
Figura 21 – A mulher na indústria conserveira, sem data.	66
Figura 22 – Esboço da planta de ampliação do Porto de Leixões, com a localização da Doca n.º 1, 1955.	69
Figura 23 – Vista aérea da ponte móvel, sem data.	70
Figura 24 – Zonamento comercial, 1955.	75
Figura 25 – Vista aérea da estação de passageiros e da ponte móvel, sem data.	79
Figura 26 – Interior da estação de passageiros, imagem de 2023.	80

Figura 27 – Vista aérea da zona onde se encontra a atual sede da APDL, mostrando o estaleiro de reparações navais e a estação de passageiros, cerca de 1960-1962.	86
Figura 28 – Zona atual da sede da APDL, 2025.	87
Figura 29 – Vista aérea de Matosinhos e Leça da Palmeira, com a sinalização do Mercado de Matosinhos, a Ponte Móvel e a Estação de Passageiros, 1962.....	88
Figura 30 – Vista aérea da zona de Matosinhos e Leça da Palmeira, com sinalização da Estação de Passageiros de 1961, o Mercado de Matosinhos e a ponte móvel, 2025.	88
Figura 31 – Notícia sobre o “Futuro Museu de Leixões na Estação de Passageiros”, 1991.....	93
Figura 32 - Sala 1: Linha cronológica	100
Figura 33 - Sala 2: Memórias vivas do núcleo interpretativo do Porto de Leixões.....	100
Figura 34 – Sala 3: impactos do porto de leixões na comunidade.....	101
Figura 35 – Sala 4: sala interativa do Núcleo Interpretativo do Porto de Leixões.	101
Figura 36 – Utilização do Tablet para uso da áudiodescrição da exposição.	103
Figura 37 – Sala 5: sala de oficinas criativas e espaço educativo.....	105
Figura 38 – Documentos no “Arquivo Morto”, 2023.	117

ÍNDICE DE GRÁFICOS

Gráfico 1 – Movimento de Mercadorias entre 1933-1955.	74
Gráfico 2 – Movimento de navios entre 1933-1955.	74
Gráfico 3 – Crescimento do tráfego do Porto de Leixões, entre 1950 – 1955.....	76

ÍNDICE DE QUADROS

Quadro 1 – Entrada de navios no porto compreendidos entre os anos 1893 – 1913.....	29
Quadro 2 –Tabela das mercadorias movimentadas e respetivas quantidades no porto de Douro e Leixões entre 1935 a 1937 e apenas em Leixões entre 1946 a 1948.....	35
Quadro 3 – Descarga de peixe em Leixões entre os anos 1939 e 1947 e respetiva quantidade em toneladas e valor em contos.	40
Quadro 4 – Temáticas e conteúdos a abordar no Núcleo Interpretativo do Porto de Leixões.	99

ÍNDICE DE TABELAS

Tabela 1 – Comparação geral dos impactos do antes e depois da construção da ponte móvel.

.....73

LISTA DE ACRÓNIMOS E SIGLAS

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

IA – Inteligência Artificial

ICOM – Internacional Concil of Museums

GLOSSÁRIO

Doca – Obra portuária dotada de um caís acostável, dentro de um porto, para embarcações, nomeadamente, para a carga e descarga de navios.

Molhe – Paredão introduzido na costa que entra pelo mar adentro, à entrada de um porto, de forma a quebrar o ímpeto das ondas, bem como desviar a corrente marítima para assegurar a acostagem de embarcações.

Porto de Abrigo – Porto com condições favoráveis de proteção e refúgio de embarcações em situações de intempéries ou pela necessidade de haver uma interrupção no curso de navegação.

ÍNDICE

AGRADECIMENTOS.....	3
RESUMO ANALÍTICO	4
ABSTRACT	5
ÍNDICE DE FIGURAS.....	6
ÍNDICE DE GRÁFICOS	8
ÍNDICE DE QUADROS	9
ÍNDICE DE TABELAS.....	10
LISTA DE ACRÓNIMOS E SIGLAS	11
GLOSSÁRIO	12
ÍNDICE.....	13
INTRODUÇÃO.....	15
ESTADO DA ARTE	19
1. DA CONSTRUÇÃO DO PORTO DE ABRIGO AO PORTO DE PESCA	25
2. A FOTOGRAFIA COMO TESTEMUNHO DO TEMPO.....	42
2.1. O PAPEL DOS TESTEMUNHOS FOTOGRÁFICOS COMO PATRIMÓNIO E MEMÓRIA COLETIVA	42
2.2. ANÁLISE FOTOGRÁFICA DOS IMPACTOS URBANÍSTICOS, ECONÓMICOS, SOCIAIS E TURÍSTICOS: INDÚSTRIA CONSERVEIRA, PONTE MÓVEL E ESTAÇÃO DE PASSAGEIROS.....	48
2.3. VALOR DOCUMENTAL DA FOTOGRAFIA NA CONSTRUÇÃO DA MEMÓRIA COLETIVA	85
3. PATRIMÓNIO CULTURAL DO PORTO DE LEIXÕES: ENTRE O RESGATE DA MEMÓRIA E A CONSTRUÇÃO DE NOVAS MEMÓRIAS.....	92
3.1. SALVAGUARDA E VALORIZAÇÃO DO ARQUIVO DA APDL.....	115
CONCLUSÃO.....	122

FONTES IMPRESSAS	126
REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS.....	128
ANEXOS.....	134
ÍNDICE DE ANEXOS	135
APÊNDICES.....	149
ÍNDICE DE APÊNDICES	150

INTRODUÇÃO

A presente dissertação foi desenvolvida no âmbito da obtenção do grau de Mestre em Património, Artes e Turismo Cultural, tendo como propósito continuar e aprofundar os conhecimentos adquiridos durante o estágio curricular da Licenciatura em Gestão do Património Cultural, realizado na Administração dos Portos do Douro, Leixões e Viana do Castelo (APDL). Esta investigação centra-se na valorização do Porto de Leixões enquanto detentor de um vasto património cultural, industrial e documental, visto que, esta pesquisa surgiu da necessidade de compreender o porto não apenas como infraestrutura estratégica para a economia, mas como elemento histórico, social e identitário, fundamental para a comunidade de Matosinhos e Leça da Palmeira.

O tema central desta investigação surgiu após a descoberta de fotografias (fontes primárias) sobre a construção e o desenvolvimento do Porto de Leixões e da sua área circundante, atualmente “escondidas” no arquivo da APDL, sendo assim, a principal temática desta investigação, o património documental e fotográfico. Mais do que uma infraestrutura portuária estratégica, o Porto de Leixões constitui um património diversificado, resultado de processos históricos, sociais, económicos, urbanísticos e culturais que moldaram a identidade da comunidade e da região envolvente.

O principal objetivo desta dissertação é analisar o património cultural presente no Porto de Leixões, com especial enfoque nos documentos, plantas e imagens fotográficas, avaliando como estes elementos contribuem para a construção e preservação da memória coletiva e reforçam a identidade local. A investigação procura compreender o porto não apenas pelo seu valor industrial e económico, mas também como espaço de memória coletiva e de identidade comunitária. Através da análise destas fontes, é possível perceber os impactos urbanísticos, económicos, sociais e culturais da expansão portuária, destacando casos emblemáticos como a Indústria Conserveira, a construção da Ponte Móvel e a Estação de Passageiros. Esta abordagem evidencia como o Porto de Leixões, desde a sua origem como Porto de Abrigo até à consolidação como Porto de Pesca, se apresenta como marco no desenvolvimento regional e nacional, articulando progresso técnico e científico com a

transformação da comunidade local. Assim, a dissertação demonstra que a fotografia e os documentos não são apenas registos estéticos ou administrativos, mas ferramentas interpretativas essenciais para compreender a relação entre o porto, a cidade e a memória coletiva ao longo do tempo.

A compreensão e a valorização do património cultural são essenciais, visto que enriquecem os indivíduos e a sociedade, proporcionando interpretação do passado, do presente e do futuro. Reconhecer e proteger o património permite estabelecer uma ligação temporal, promovendo simultaneamente educação e consciência cultural, sendo a preservação do património fundamental para assegurar a continuidade da memória coletiva. Reconhecendo a relevância do património cultural no quotidiano e na sociedade, outro objetivo desta investigação foi explorar e compreender o vasto espólio fotográfico e documental que a Administração dos Portos do Douro e Leixões (APDL) detém, atualmente subaproveitado e pouco acessível ao público. A análise deste património permitiu dar-lhe visibilidade e identificar o seu potencial enquanto recurso para o estudo e interpretação do Porto de Leixões e da comunidade envolvente.

Além disso, documentos como jornais, plantas e planos de ampliação do Porto de Leixões da APDL, revelaram que desde cedo existiu a intenção de criar um museu no Porto de Leixões, especificamente na Estação de Passageiros.

Partindo desta premissa, a dissertação procurou aprofundar e desenvolver propostas concretas de valorização, dinamização e salvaguarda do património documental e fotográfico da APDL, culminando na elaboração do projeto para um possível Núcleo Interpretativo do Porto de Leixões. Este conceito foi sustentado pela definição de áreas temáticas, objetivos estratégicos e recursos técnicos necessários, apresentando-se como uma proposta integrada que alia preservação, comunicação e participação comunitária. Paralelamente, o estudo reforçou a importância de ações complementares, como a digitalização sistemática do “Arquivo Morto” e a inventariação rigorosa do acervo fotográfico, fundamentais para garantir a acessibilidade, conservação e difusão pública deste património.

A dissertação de mestrado está segmentada em três capítulos que sustentam os objetivos definidos no âmbito da elaboração desta investigação.

O primeiro capítulo, apresenta o enquadramento histórico do Porto de Leixões, abordando a sua evolução de porto de abrigo para porto comercial e os impactos urbanísticos, económicos e sociais decorrentes da sua expansão. Foram analisadas infraestruturas emblemáticas, como a Doca n.º 1, o Porto de Pesca e a Ponte Móvel, bem como o contributo de engenheiros e arquitetos de relevo, como Adolfo Loureiro e Henrique Schrek, evidenciando a estreita relação entre a modernização do porto, o desenvolvimento industrial e a transformação da comunidade. Este capítulo demonstra que a história do Porto de Leixões está indissociavelmente ligada à memória coletiva e à identidade das populações locais de Matosinhos e Leça da Palmeira.

O segundo capítulo, explora a fotografia enquanto fonte histórica, património cultural e suporte da memória coletiva, evidenciando como os registos visuais documentam transformações identitárias e urbanas e reforçam a narrativa histórica do porto.

O terceiro e último capítulo, aborda a necessidade e importância da criação de um Núcleo Interpretativo no Porto de Leixões, refletindo sobre os seus potenciais objetivos, vantagens e desafios, bem como os meios indispensáveis para a sua concretização. Paralelamente, são abordadas as ações de valorização patrimonial já promovidas pela APDL, como as parcerias institucionais, projetos de digitalização e iniciativas de mediação cultural, evidenciando o contributo que têm dado para a salvaguarda e divulgação do seu espólio.

A metodologia adotada envolveu uma pesquisa bibliográfica constante e extensa, mas também, a análise documental, a leitura de livros e outras publicações sobre a história do Porto de Leixões, bem como, o levantamento do arquivo fotográfico da APDL, tal como o cruzamento dos diferentes dados históricos com os possíveis impactos sociais, urbanos e culturais que foi possível observar através das diferentes fotografias, plantas e jornais utilizados. Este conjunto metodológico permitiu construir uma narrativa integrada sobre o porto, evidenciando simultaneamente a sua dimensão patrimonial e o papel que desempenhou na vida quotidiana da comunidade. Assim, a dissertação visa não só dar a

conhecer e preservar este acervo, mas também compreender como o Porto de Leixões se apresenta como elemento central da identidade, da memória coletiva e da valorização cultural da região.

No fundo, esta dissertação procura responder a uma questão central: como valorizar o património cultural do Porto de Leixões e evidenciar o impacto da APDL como instituição que estabelece uma ligação contínua com a comunidade. Procurando demonstrar que o Porto de Leixões é um património vivo e estratégico.

ESTADO DA ARTE

O Porto de Leixões é um elemento central no desenvolvimento económico, social e urbanístico da região Norte de Portugal, especialmente de Matosinhos e Leça da Palmeira. Desde a sua inauguração no final do século XIX, o porto desempenhou um papel fundamental na criação de emprego, no estímulo das atividades industriais e comerciais e na transformação da paisagem urbana. Esta infraestrutura portuária tem sido objeto de diversos estudos e publicações que analisam o seu impacto no desenvolvimento das regiões de Leça da Palmeira e Matosinhos, destacando, sobretudo, a evolução histórica, as transformações socioeconómicas e as mudanças urbanísticas resultantes da presença e expansão do porto comercial de Leixões.

Ao longo desta investigação foram cruzados diferentes dados provenientes de variadas referências bibliográficas. Algumas das obras fundamentais para o conhecimento e compreensão da história e do desenvolvimento do Porto de Leixões incluem *O Porto de Leixões* (1949), publicado e disponibilizado pela Administração dos Portos do Douro e Leixões (APDL), que oferece uma visão histórica e técnica sobre o desenvolvimento do Porto de Leixões até meados do século XX. Esta obra documenta essencialmente os avanços tecnológicos e logísticos do porto até 1949, reforçando a sua importância como motor económico e estratégico da região Norte e do país. Apesar de refletir a visão da época, continua a ser uma fonte imprescindível para quem estuda a história do Porto de Leixões, permitindo compreender o planeamento portuário e a visão estratégica adotada durante a década de 1940.

De igual modo, podemos considerar o *Plano Geral de 1955* (1955), também da autoria da APDL, que aborda as principais diretrizes para a expansão e modernização do Porto de Leixões na década de 1950, com enfoque na sua ampliação das docas e na melhoria da capacidade logística e das infraestruturas. Além disso, salienta as principais obras de aprimoramento face à expansão do porto comercial, beneficiando a comunidade local, como a ponte móvel e outros acessos rodoviários. Esta publicação é essencial para compreender as transformações

urbanísticas e as prioridades da época, que moldaram o crescimento do porto e da área envolvente.

A par destes documentos, é relevante mencionar *Leixões: O Porto de Leixões* (1966), também da APDL, que apresenta uma descrição técnica e histórica do porto, destacando as principais obras de expansão e modernização do Porto de Leixões e a sua envolvente, até à década de 1960. Esta obra demonstra o desenvolvimento do porto através de uma narrativa sobre o progresso económico e tecnológico proporcionado pelas obras portuárias, analisando as melhorias nas infraestruturas e o aumento da capacidade de carga bem como o papel essencial do Porto de Leixões no comércio regional e nacional.

Além da história, a dimensão visual do Porto de Leixões também foi documentada e captada por Domingos Alvão e Emílio Biel no livro *Porto de Leixões. Fotografias* (1998), realizado com o apoio da APDL. Estes, reconhecidos pela documentação da realidade industrial e social portuguesa, conferem um valor histórico a esta obra, reunindo um importante acervo fotográfico sobre o processo de construção do porto e as suas infraestruturas ao longo do século XIX, destacando elementos fundamentais como a Doca n.º 1, o quebra-mar e a ponte móvel. Este livro preserva a memória visual do porto e das suas infraestruturas, utilizando a fotografia como ferramenta principal para divulgar o património industrial do Porto de Leixões.

Outra obra de referência para compreender a evolução do Porto de Leixões é *Leixões. Uma História Portuária* (2002), de Fernando de Sousa e Jorge Fernandes Alves, que oferece uma análise abrangente desde a construção do porto até às transformações estruturais e económicas que marcaram o século XX. Sustentado em fontes primárias, como arquivos fotográficos e documentos oficiais da APDL, neste livro é analisado o papel estratégico do porto no comércio nacional e internacional, bem como o seu impacto na modernização de Matosinhos e na expansão urbana da região.

A ponte móvel de Leixões, uma das estruturas mais emblemáticas do porto, é o tema central do livro *A Ponte Móvel de Leixões. Memória Histórica* (2007), de Jorge Fernandes Alves. Este estudo detalha o processo de construção e o papel estratégico desta infraestrutura na gestão

do tráfego marítimo e rodoviário, bem como na mobilidade urbana de Matosinhos e Leça da Palmeira, tendo impactos na dinâmica social e urbana da comunidade local.

No que diz respeito a publicações mais recentes, destacam-se essencialmente duas: *Matosinhos. Arquitectura e Urbanismo em Três Modernidades* (2024), de Álvaro Domingues, Ana Catarina Costa e Teresa Cunha Ferreira e *Titan. O Renascer* (2024), do Joel Cleto em parceria com a APDL. O primeiro livro analisa a evolução urbanística e arquitetónica de Matosinhos, considerando o impacto do Porto de Leixões na expansão urbana, na mobilidade e nas dinâmicas socioeconómicas locais, explorando a relação entre as infraestruturas industriais e portuárias com o espaço urbano envolvente. Já o segundo, documenta a história e o processo de restauro do guindaste Titan, destacando a sua importância como um símbolo e testemunho do desenvolvimento industrial e tecnológico do porto, refletindo sobre o crescente interesse na preservação do património industrial. Contribui, assim, para a valorização do Titan enquanto parte integrante do património cultural do Porto de Leixões.

Além destas referências que se revelam fundamentais na compreensão do progresso histórico da expansão do Porto de Leixões, importa também considerar estudos académicos que são, de igual forma, pertinentes para o conhecimento e estudo desta temática. Deste modo, podemos referir a dissertação de mestrado *O Desenvolvimento Portuário Português (1910-1926)* (2019), de Ana Filipa de Conceição Prata, que analisa o papel do Porto de Leixões, durante a Primeira República Portuguesa, compreendendo o contexto político e económico que moldou o desenvolvimento portuário em Portugal, percebendo as decisões tomadas no contexto social, histórico e económico que influenciaram o porto até aos dias de hoje.

Destaca-se ainda, a dissertação de mestrado *O Porto de Leixões. Do Património Industrial à Memória* (2020), de Paulo Jorge Leite Pereira, cujo tema central é a preservação e valorização do património industrial. Esta investigação evidencia o papel das infraestruturas portuárias como elementos do património material e imaterial, sublinhando a importância da memória histórica coletiva na construção da identidade de Matosinhos e Leça da Palmeira, e apresenta uma metodologia histórica e documental que reforça a relevância do património industrial para o futuro social, cultural e urbano da região.

Para além das publicações e dissertações já mencionadas, outros estudos mais recentes e de carácter académico têm contribuído para a compreensão da história e desenvolvimento do Porto de Leixões, abordando sobretudo a preservação do património e a disponibilização de informação documental. O relatório de estágio curricular de Paulo Jorge de Leite Pereira (2016), *Porto de Leixões: um porto de abrigo e a sua importância no desenvolvimento de Leça da Palmeira e Matosinhos*, foca-se no papel histórico do porto como porto de abrigo e no seu impacto no crescimento económico, social e urbano da região. Este estudo evidencia como a presença e expansão do porto influenciaram a criação de emprego, a dinamização das atividades comerciais e industriais, e a transformação da paisagem urbana, permitindo compreender a relação entre a infraestrutura portuária e o desenvolvimento regional. A importância desta investigação reside na contextualização do Porto de Leixões dentro do desenvolvimento local, fornecendo uma base sólida para análises posteriores sobre a interação do porto com a comunidade e a influência da expansão portuária na urbanização e no património local.

O relatório de estágio curricular de Nuno Miguel Marcos de Albuquerque (2020), intitulado *Património Industrial e Documental do Porto de Leixões*, centra-se na análise e organização do património industrial e documental associado ao porto, destacando a importância de preservar arquivos históricos, fotografias e documentação técnica como recursos fundamentais para compreender a evolução da infraestrutura portuária e a sua influência no desenvolvimento urbano e social de Matosinhos e Leça da Palmeira. Esta investigação evidencia o valor do património documental para pesquisas futuras, reforçando a necessidade de conservar registos que permitem estudar o porto de forma detalhada e sistemática.

De forma complementar, João Nuno Almeida Gomes da Costa (2020), no relatório de estágio curricular *Plataforma Digital da APDL*, fala sobre a possibilidade de se desenvolver uma plataforma digital destinada a facilitar o acesso a documentos históricos, plantas e fotografias do Porto de Leixões. Este estudo demonstra a relevância da digitalização e da organização de fontes primárias, proporcionando ferramentas para investigadores, estudantes e público em geral acederem de forma mais eficiente à informação histórica do porto. A disponibilização digital contribui não apenas para a preservação do património, mas também para a análise da

evolução infraestrutural do porto e da sua relação com a comunidade envolvente, permitindo novas perspetivas sobre a história e o impacto social do Porto de Leixões.

Estes estudos académicos recentes complementam as obras históricas e técnicas anteriormente referidas, proporcionando uma visão atualizada sobre a preservação do património, a documentação histórica e o impacto social do Porto de Leixões. A sua integração no presente trabalho permite analisar não apenas a evolução física do porto, mas também a forma como a memória coletiva, o património documental e a relação com a comunidade contribuem para a construção da identidade e valorização cultural da região de Matosinhos e Leça da Palmeira.

A análise destas diferentes referências bibliográficas permite compreender como o Porto de Leixões se expandiu e desenvolveu ao longo das gerações, desde a sua função inicial como porto de abrigo até à sua consolidação como um porto comercial estratégico. Além disso, possibilita o entendimento dos fatores históricos, sociais, económicos, políticos e industriais que influenciaram as decisões relativas à sua expansão. No entanto, permanece a necessidade de um maior aprofundamento sobre os impactos diretos desta infraestrutura na comunidade e na sua área envolvente.

Além da sua função económica e estratégica, o Porto de Leixões tem vindo a assumir crescente relevância do ponto de vista patrimonial e cultural. A documentação histórica, complementada por registos fotográficos, evidencia que esta infraestrutura não é apenas um motor de desenvolvimento regional, mas também um símbolo identitário da comunidade local. O reconhecimento da sua dimensão patrimonial reforça a ligação entre passado e presente, permitindo valorizar a memória coletiva associada às infraestruturas portuárias e à história social e urbana de Matosinhos e Leça da Palmeira. Esta perspetiva evidencia a importância de preservar e estudar o Porto de Leixões não apenas como elemento funcional, mas também como marco cultural e histórico, fundamental para compreender a identidade e o património da região.

As fotografias , os mapas e as plantas do Porto de Leixões desempenham um papel essencial na salvaguarda desta memória, funcionando como testemunhos visuais das mudanças sociais e económicas que ocorreram ao longo de gerações.

Assim, esta investigação conjuga, de forma integrada, a análise histórica, social, económica e urbanística do Porto de Leixões com uma abordagem centrada na memória coletiva e na valorização do património documental e fotográfico do Porto de Leixões, que se encontra à guarda da APDL, quer na biblioteca, quer no arquivo da mesma e no arquivo morto. Embora a dissertação de Paulo Jorge Leite Pereira tenha sido uma das primeiras a considerar a dimensão da memória coletiva na análise do Porto de Leixões, estudos subsequentes tendem a focar-se isoladamente na vertente técnica, histórica ou arquitetónica. A presente investigação procura ir além, adotando uma abordagem mais abrangente que analisa os impactos diretos e indiretos da expansão portuária na vivência das comunidades locais, sobretudo através de fontes visuais, como fotografias, permitindo compreender tanto o património físico do porto como a forma como esta realidade influenciou a vida e o quotidiano da comunidade.

Ao valorizar as diferentes vertentes patrimoniais associadas ao Porto de Leixões, esta investigação contribui para um olhar mais “contemporâneo”, que integra as dimensões histórica, social, económica, urbanística e cultural do porto. Este enfoque contemporâneo reconhece a relevância da memória coletiva, do património documental e fotográfico, permitindo compreender o porto não apenas como um objeto histórico, mas como um elemento importante para a atividade económica e social, atual e futura. Ao adotar esta perspetiva, reforça-se a importância da preservação do Porto de Leixões, não só como motor de desenvolvimento económico, mas também como elemento de valorização cultural e de construção da identidade local.

1. DA CONSTRUÇÃO DO PORTO DE ABRIGO AO PORTO DE PESCA

A história do Porto de Leixões, enquanto património cultural e parte da memória coletiva, bem como a sua evolução enquanto infraestrutura portuária com impacto na comunidade local e na região envolvente, remonta ao período em que a cidade do Porto se consolidou economicamente e comercialmente nas margens do rio Douro (Sousa & Alves, 2002, p. 19), promovendo trocas tanto comerciais como culturais.

Na narrativa da expansão do Porto de Leixões enquanto porto comercial destacam-se diferentes momentos relevantes para a sua compreensão e importância no desenvolvimento da região de Leça da Palmeira e Matosinhos, fundamentais para podermos compreender a sua evolução histórica, as transformações socioeconómicas e as mudanças urbanísticas resultantes da presença e expansão desta infraestrutura portuária. Assim, é possível identificar quatro momentos principais na sua cronologia: a Barra do Douro, a construção do Porto de Abrigo de Leixões, a sua adaptação a porto comercial e, por fim, a relação contínua entre a APDL e a comunidade.

Desde cedo, o Porto de Leixões desempenhou uma função económica de grande importância, embora inicialmente não tenha sido concebido como um porto artificial e, muito menos, como um porto comercial, pois a ideia original previa apenas a construção de um porto de abrigo em Leixões, para servir de refúgio à navegação que frequentava o porto comercial do Douro (APDL, 1949, p. 9). No entanto, como é referido por Sousa & Alves (2002), com o crescimento do tráfego marítimo, do volume de mercadorias e da atividade portuária, a navegabilidade do Douro tornou-se uma preocupação crescente. Ou seja, as principais dificuldades relacionavam-se com o difícil acesso da Barra do Douro devido à presença de rochedos perigosos e à ocorrência de naufrágios, bem como as cheias cíclicas que frequentemente impossibilitavam a navegação (Sousa & Alves, 2002, p. 23).

Apesar de ser um dos principais portos e motor de enriquecimento da Região Norte, a necessidade de haver uma solução para estes problemas tornou-se evidente com o aumento dos acidentes marítimos, sendo um dos casos mais emblemáticos o naufrágio do vapor *Porto* em 1852 (Sousa & Alves, 2002, p. 44), seguido do vapor *Bacchante* a 28 de março de 1857, o que reforçou a urgência de criar um porto de abrigo complementar à Barra do Douro.

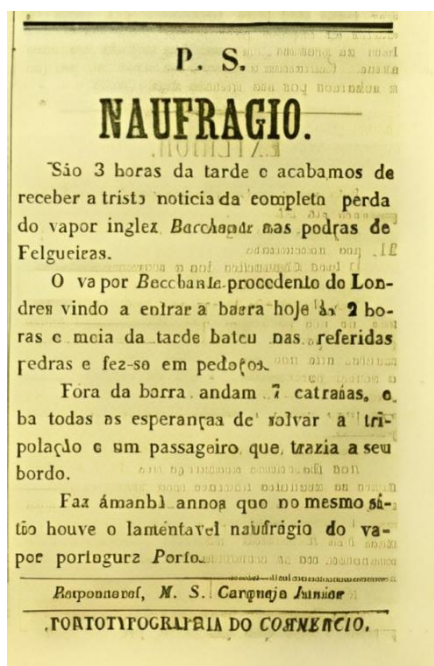


Figura 1 – Notícia sobre o Naufrágio do Vapor Bacchante a 28 de março de 1857.

Fonte: Jornal O Comercio do Porto, n. 970. (1857). Arquivo Municipal Sophia de Mello Bryner.

Estes impasses contribuiriam definitivamente para o agravamento gradual das condições do porto, refletindo-se no movimento comercial e na economia do Norte do país. Como é mencionado por Sousa e Alves (2002, p. 62) os comerciantes e a população ribeirinha do Porto opunham-se à construção do Porto de Abrigo de Leixões, pois temiam que o comércio se deslocasse para Matosinhos, resultando na perda de prestígio e das vantagens económicas, comerciais e sociais que asseguraram ao longo dos séculos. Contudo, apesar da resistência inicial, os estragos causados pelas tempestades e os frequentes naufrágios levaram à aceitação gradual da necessidade do Porto de Abrigo de Leixões.

A 11 de fevereiro de 1879, pela Lei n.º 74-A é autorizada a abertura do concurso para a construção do Porto de Abrigo de Leixões, sendo em 1883 dada a luz verde para o início das obras, tal como é referido no livro *Porto de Leixões. Fotografias* (1998), de Domingos Alvão e Emílio Biel.

E o seguinte:

Proposta de lei n.º 74-A

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

Figura 2 – Proposta de Lei n.º 74-A, mencionada na Sessão de 11 de fevereiro de 1879, para a abertura do concurso público para a construção de um Porto Artificial de Abrigo.

Fonte: Arquivo da Administração dos Portos do Douro, Leixões e Viana do Castelo (APDL), digitalizado.

Neste período, o avanço tecnológico e industrial conferia um contexto favorável à concretização do projeto, uma vez que, a nível nacional *vivia-se o fontismo, período marcado pelo grande desenvolvimento das vias de comunicação, nomeadamente ferroviárias, e pelo alicerçar de uma política de incremento industrial* (Alvão & Biel, 1998, p. 21)

Com o desenvolvimento de vários projetos e estudos realizados por engenheiros nacionais e internacionais, podemos destacar um dos primeiros planos aprovados para as obras do Porto de Abrigo, da autoria do Engenheiro Afonso Joaquim Nogueira Soares, autorizado a 24 de agosto de 1883 pelo Ministro das Obras Públicas (APDL, 2023, p. 1), sendo em 1884 assinado o contrato definitivo com os empreiteiros franceses *Dauderni et Duparchy, que venceram a adjudicação pelo valor de 4.489 contos de réis* (APDL, 2023, p.1).

Assim, a solução encontrada para os problemas da navegabilidade da Barra do Douro passou pela construção do Porto de Abrigo de Leixões, que serviria como refúgio seguro para embarcações e ponto de espera para a entrada no Douro, tal como é referido na citação seguinte. *Embora se pudesse admitir algum trabalho de carga e descarga, o Porto de Abrigo*

de Leixões foi concebido essencialmente como um ancoradouro seguro para as embarcações que aguardariam a melhor oportunidade para entrar na barra do Douro. (APDL, 2025).

As obras tiveram início a 13 de julho de 1884, sob a direção do engenheiro francês Wiriote e a fiscalização do governo português, representado pelo engenheiro Nogueira Soares, autor do projeto, ao qual se previa a construção de dois molhes, um a norte e outro a sul, para proteger a entrada do porto (APDL, 2023, p. 1). Para executar esta obra, os empreiteiros franceses encomendaram às oficinas *Fives*, em Lille, dois guindastes a vapor que *pelo seu aspecto colossal foram batizados por titãs*¹ (APDL, 2023, p. 1), dois guindastes industriais que rapidamente se tornaram a memória e a identidade do Porto de Leixões, pois *hoje um valor acrescido como testemunhos privilegiados da era industrial e da engenharia metálica* (Alvão & Biel, 1998, p. 22).



Figura 3 – Titan nas obras do Porto de Leixões.

Fonte: *Occidente, Revista Illustrada de Portugal e do Estrangeiro*, 9.º anno – Volume IX – N.º 259, 1 de março de 1886, p.53. Hemeroteca Digital de Lisboa.

¹ O Titan que se encontra no molhe norte (praia de Leça da Palmeira) caiu ao mar na noite de 22 para 23 de dezembro de 1892 após um forte temporal, porém só apenas três anos depois, em 1896, é que se conseguiu recuperar o mesmo do fundo do mar. A estrutura permanece visível em Leça da Palmeira, embora em estado de conservação limitada (informação retirada de APDL (2025), *História. Titan – O renascer*). Já o Titan do molhe sul (Matosinhos) foi restaurado e reabilitado, sendo possível visitá-lo.

À medida que as obras avançavam, os navios começaram a utilizar o porto para abrigo, e rapidamente passaram também a utilizá-lo como escala para passageiros e operações de carga e descarga.

As obras do Porto de Abrigo ainda iam a meio e já os navios procuravam o abrigo do porto, que passou a ser também utilizado como escala de navios de passageiros e para operações de carga e descarga por intermédio de batelões (Alvão & Biel, 1998, p. 10).

O seguinte quadro exemplifica o crescimento da movimentação de navios no porto, tal como referido anteriormente pela citação, expondo a quantidade de navios que entrou em determinado ano.

Anos	Número de navios que entraram
1893	409
1903	655
1913	876

Quadro 1 – Entrada de navios no porto compreendidos entre os anos 1893 – 1913.

Fonte: Arquivo APDL, APDL. (1949). *O Porto de Leixões*, p. 10. Quadro adaptado.

Segundo a *Cronologia de Leixões* (2023), a primeira fase de construção do Porto de Abrigo de Leixões foi concluída com sucesso a 31 de dezembro de 1892, destacando o papel fundamental das linhas ferroviárias² no transporte da pedra para a construção dos molhes Norte e Sul, visto ter sido *utilizado o granito de pedreiras próximas, a mais importante das*

² A Linha de Leixões, também é conhecida como a Linha de Cintura do Porto ou a Linha de Circunvalação de Leixões, efetuando a ligação entre a estação de Contumil e o Porto de Leixões (Infraestruturas de Portugal, 2021) Atualmente, reativaram o serviço de passageiros ligando as estações de Porto-Campanhã e Leça do Balio, sendo um importante contributo para a promoção da utilização do transporte público ferroviário, mais seguro, eficiente e ambientalmente sustentável (Infraestruturas de Portugal, 2024).

quais foi a de São Gens que se viu ligada a Leixões por uma linha de caminho-de-ferro, construído expressamente para esse fim (Pereira, O Porto de Leixões - do Património Industrial



Figura 4 – Construção do Porto de Abrigo de Leixões, datado entre 1884-1892.

Fonte: Emílio Biel. Arquivo de Memória.

à Memória. , 2020, p. 39). A linha férrea começava nas pedreiras de S. Gens, cruzando a Linha da Póvoa na Estação da Senhora da Hora, seguindo até à zona portuária de Leixões, sendo que a parte relativa ao Ramal de Matosinhos iniciava-se na estação da Senhora da Hora e terminava no Porto de Leixões (Pereira, O Porto de Leixões - do Património Industrial à Memória. , 2020, p. 39). Mais tarde esta linha foi adquirida para o transporte de mercadorias e passageiros, pela Companhia dos Caminhos de Ferro do Porto³. Assim, a 16 de fevereiro de 1895 os trabalhos foram oficialmente finalizados e a infraestrutura foi entregue definitivamente à Administração dos Portos do Douro e Leixões (APDL, 2023, p. 1).

³ Desta via férrea, atualmente existem poucos vestígios, no entanto, na zona de Matosinhos Sul, parte do canal da antiga linha ferroviária ainda se encontra desocupado. Mais tarde, parte do leito da linha foi aproveitada pelo Metro do Porto para a construção da Linha Azul (Pereira, O Porto de Leixões - do Património Industrial à Memória. , 2020, p. 41)

Apesar de terem sido efetuadas tanto as obras de melhoramento da Barra do Douro como a construção do Porto de Abrigo de Leixões, a necessidade de transformar este porto num porto comercial tornou-se evidente, visto que o número de navios que se dirigia a Leixões era cada vez maior. Deste modo, compreende-se que a melhor solução para responder a todas as necessidades, quer comerciais, sociais e portuárias seria, efetivamente, a posterior adaptação do Porto de Abrigo a Porto Comercial de Leixões, deixando de ser apenas um complemento à Barra do Douro e passando a desempenhar um papel essencial no desenvolvimento regional e local. Evidentemente, esta adaptação não foi fácil, pois diversas questões foram levantadas, especialmente: o que aconteceria ao comércio do Douro, ao qual as populações estavam habituadas? Deixaria de existir? Transferir-se-ia totalmente para Matosinhos e Leça da Palmeira? Ou haveria uma repartição equilibrada do comércio?



Figura 5 – Construção do Porto de Abrigo de Leixões, datado entre 1884-1892, utilizando a via férrea.

Fonte: Emílio Biel. Arquivo de Memória.

O desejo de adaptar o Porto de Abrigo a Porto Comercial não foi apenas uma vontade local e regional, apesar de ter sido um processo demorado e sujeito a várias contestações, esta adaptação também despertou interesse a nível nacional e internacional, uma vez que trazia consigo vantagens significativas: não só impulsionava o comércio e aumentava o fluxo portuário, como também fortalecia o transporte de mercadorias e passageiros. No entanto,

nem toda a comunidade apoiava esta mudança. A contestação à construção do porto teve origem, sobretudo, entre os comerciantes do Porto, que temiam a descentralização da atividade comercial do Douro para Matosinhos e Leça da Palmeira, prejudicando os seus interesses económicos e sociais, além de afetar a dinâmica local (Prata, 2019, p. 79), sendo a Associação Comercial do Porto a principal opositora.

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

Embora os sucessivos naufrágios demonstrassem a necessidade da obra, a mentalidade da época e a estrutura socioeconómica portuense dificultavam a aceitação da mudança, pois a burguesia portuense, que estava fortemente ligada ao comércio ribeirinho, como já compreendemos anteriormente receava perder o prestígio e a influência económica que girava em torno das margens do Douro. Como exemplo, pilotos da barra, armadores de navios à vela e comerciantes tradicionais opuseram-se à transferência do comércio ribeirinho para Leixões, enquanto outros setores viam na mudança uma oportunidade de modernização (Sousa & Alves, 2002, p. 79).

Não podemos deixar de mencionar que alguns dos elementos sociais, económicos e culturais característicos do Porto Comercial do Douro acabaram por desaparecer ou tornaram-se meros elementos turísticos, como as suas embarcações tradicionais, designadamente os barcos rabelos e os rabões carvoeiros. Já em 1888, antes mesmo da conclusão da construção do Porto de Abrigo de Leixões, realizavam-se operações comerciais com navios, o que levou ao aumento progressivo da movimentação de mercadorias. Neste contexto, em 1907, a Companhia das Docas encomendou ao engenheiro Adolfo Loureiro⁴ um projeto para a

⁴ O engenheiro Adolfo Loureiro (1836-1911) foi um engenheiro civil português, professor, escritor e especialista em obras públicas e engenharia hidráulica. Destacou-se pelos seus estudos e projetos na área portuária, sendo uma figura influente no desenvolvimento das infraestruturas marítimas em Portugal no final do século XIX e

adaptação de Leixões a porto comercial (Sousa & Alves, 2002, p. 104). Um ano mais tarde, em 1908, é apresentado o plano elaborado pelos engenheiros Adolfo Loureiro e Santos Viegas, que constituiu a base para o desenvolvimento das obras de adaptação de Leixões a Porto Comercial (Sousa & Alves, 2002, p. 104).

Contudo, as cheias do Douro em 1909 reforçaram a necessidade de uma alternativa viável e sustentável, destacando a adaptação de Leixões a Porto Comercial como a solução mais eficaz (Prata, 2019, p. 79). Apesar de todas as contestações, os danos e as cheias do Douro demonstraram que a adaptação do Porto de Abrigo a Porto Comercial de Leixões, era a solução mais rentável, concretizando-se, assim, a transformação de Leixões em Porto Comercial, visto que durante *40 anos Leixões foi utilizado como porto de abrigo, porto de escala por navios de passageiros e para um pequeno tráfego de comércio complementar do Porto do Douro.* (APDL, 1966, p. 11).

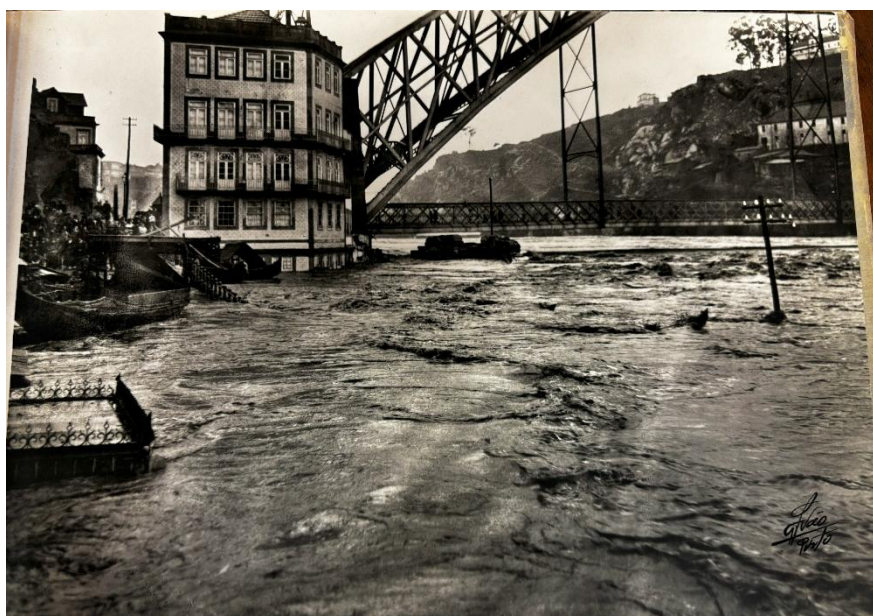


Figura 6 – Cheias no Douro em 1909.

Fonte: Arquivo APDL, móvel n.º 1 (arquivo horizontal 02000486), gaveta n.º 2, Álbum Fotográfico, *APDL I*, sem data.

início do século XX. O seu nome está frequentemente associado ao plano de adaptação de Leixões a Porto Comercial, encomendado em 1907 pela Companhia das Docas. Juntamente com Santos Viegas, apresentou em 1908 um plano que serviu de base para as obras de modernização do porto. Além do seu contributo técnico, Adolfo Loureiro também escreveu sobre engenharia e infraestruturas, deixando um importante legado na história da engenharia portuguesa. (Arquivo Municipal de Vila Nova de Famalicão, 2025).

A 23 de abril de 1913, foi criada a Junta Autónoma das Instalações Marítimas do Porto do Douro e de Leixões (APDL, 2023, p. 2), com o objetivo de gerir o desenvolvimento do Porto Comercial de Leixões. No entanto, a conjuntura política nacional rapidamente dificultou estes avanços tecnológicos e industriais, sobretudo devido à Primeira Guerra Mundial, que levou a uma drástica redução do movimento portuário e comercial (Sousa & Alves, 2002, p. 174), originando uma crise económica e social. Por esse motivo, a construção do Porto Comercial de Leixões ficou suspensa durante algum tempo, embora os estudos continuassem a ser realizados.

Mais tarde, em 1932, esta junta foi extinta, dando lugar à atual Administração dos Portos do Douro e Leixões (APDL), iniciando ainda neste ano, a construção da Doca n.º 1, que viria a ser inaugurada a 4 de julho de 1940, com a entrada festiva do aviso da Armada «Bartolomeu Dias» (APDL, 1949, p.21).

A Doca n.º 1 foi uma das primeiras grandes infraestruturas construídas na adaptação de Leixões a um porto comercial, sendo projetada para melhorar as condições de acostagem, bem como a movimentação de mercadorias. A sua inauguração não só aumentou o movimento portuário, como também impulsionou a movimentação de mercadorias em Leixões.

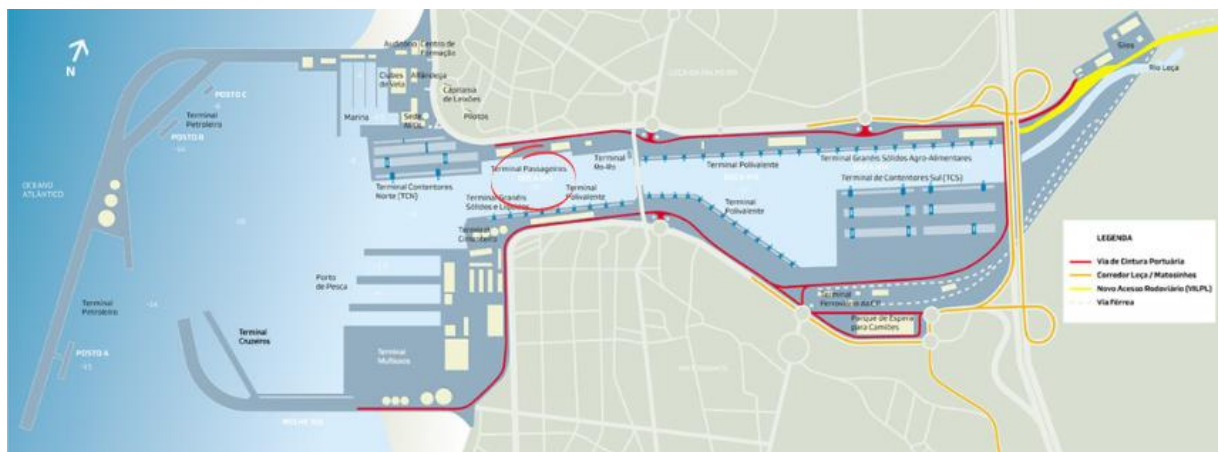


Figura 7 – Sinalização da Doca n.º 1 no mapa do Porto de Leixões.

Fonte: Arquivo APDL, digitalizado.

As instalações comerciais do porto de Leixões, no início dos anos 50, estavam limitadas à Doca nº 1 e ao cais acostável do molhe sul, que com o aumento exponencial do tráfego marítimo e das exportações se mostrava insuficiente para corresponder às necessidades do Porto (Sousa & Alves, 2002, p. 241). Este crescimento deveu-se, em grande parte, à recuperação económica do pós-guerra e ao conseqüente fim das restrições comerciais impostas durante o conflito, que permitiram a reabertura das rotas marítimas e das alfândegas, impulsionando as trocas internacionais e reforçando a importância estratégica de Leixões no contexto portuário nacional.

O quadro seguinte exemplifica a quantidade de mercadorias movimentadas nos dois portos (Douro e Leixões), nos anos compreendidos entre 1935 a 1937, e em Leixões entre os anos 1946 a 1948 (pós Segunda Guerra Mundial), confirmando a tendência que se estabeleceu que seria, efetivamente, o aumento das trocas comerciais no Porto de Leixões.

Mercadorias	Quantidade movimentadas	
	Nos dois portos na média dos anos 1935 a 1937	Só em Leixões na média dos anos 1946 a 1948
Algodão	25.850 Toneladas	34.230 Toneladas
Trigo	-----	65.540 Toneladas
Conservas	9.290 Toneladas	15.130 Toneladas
Madeira Serrada Exportada	8.520 Toneladas	30.750 Toneladas
Vinho de Mesa	8.520 Toneladas	30.750 Toneladas

Quadro 2 –Tabela das mercadorias movimentadas e respetivas quantidades no porto de Douro e Leixões entre 1935 a 1937 e apenas em Leixões entre 1946 a 1948.

Fonte: Arquivo APDL, APDL. (1949). *O Porto de Leixões*, p. 36. Quadro adaptado.

Estes tipos de preocupações conduzem então à elaboração de um plano geral de ampliação do Porto Comercial de Leixões, em 1955, sob a direção do então Diretor-Geral e Presidente

da APDL, o Engenheiro Henrique Schreck, que elaborou um plano de forma a responder a todas as necessidades portuárias, económicas e sociais, incluindo a melhoria das acessibilidades e infraestruturas para a comunidade de Leça da Palmeira e Matosinhos.

Podemos considerar o plano de 1955 imprescindível nos dias atuais, pois estabeleceu as comunicações por terra, designadamente, as ligações atuais com as redes ferroviárias, bem como as instalações ferroviárias dentro do porto e ainda, o sistema rodoviário, nomeadamente, as comunicações de Leixões com a cidade do Porto e o tráfego portuário entre o Porto de Leixões, Matosinhos e Leça da Palmeira (APDL, 1955, p. 17 e 18).

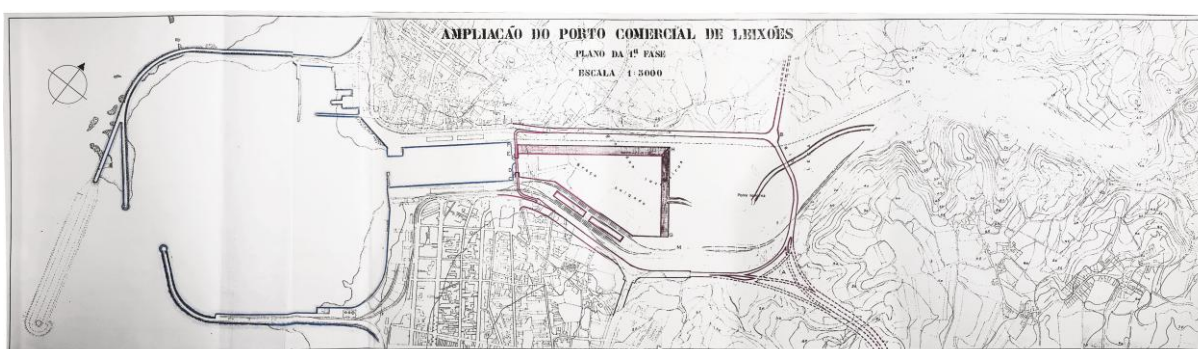


Figura 8 – Planta da 1.ª fase de ampliação do Porto Comercial de Leixões.

Fonte: Arquivo APDL, APDL. (1995). *Porto de Leixões. Plano Geral de 1955*, p. 46, digitalizado.

De acordo com Sousa & Alves (2002), a transição para Porto Comercial de Leixões trouxe consigo uma significativa reorganização económica e urbana na região. A ligação ferroviária do porto à cidade e ao interior foi crucial para integrar Leixões na rede comercial, permitindo que o porto se mantivesse competitivo nas rotas transatlânticas. A adaptação do Porto de Abrigo a Porto Comercial e, posteriormente, a sua expansão simbolizaram também a modernização do Norte de Portugal e a sua adequação às exigências do comércio global, consolidando Leixões como um dos maiores portos do país e uma plataforma logística essencial para Portugal e para o interior de Espanha.

O plano geral de 1955 visava não só a melhoria e ampliação do Porto Comercial, bem como o desenvolvimento das infraestruturas e acessibilidades a Leixões e à cidade, fortalecendo o desenvolvimento portuário, comercial e social.

Como é referido por Sousa & Alves (2002), antes da construção da Doca n.º 1, existiam três pontes que serviam o trânsito de peões:

a do caminho de ferro, a do elétrico, estas com passagens de 1 metro de largura disponibilizadas para os peões, e uma terceira em madeira, depois abandonada, além da velha ponte de pedra a montante, por onde passava a estrada, mas que entretanto mal dava passagem a um automóvel de cada vez. (Sousa & Alves, 2002, p. 247)

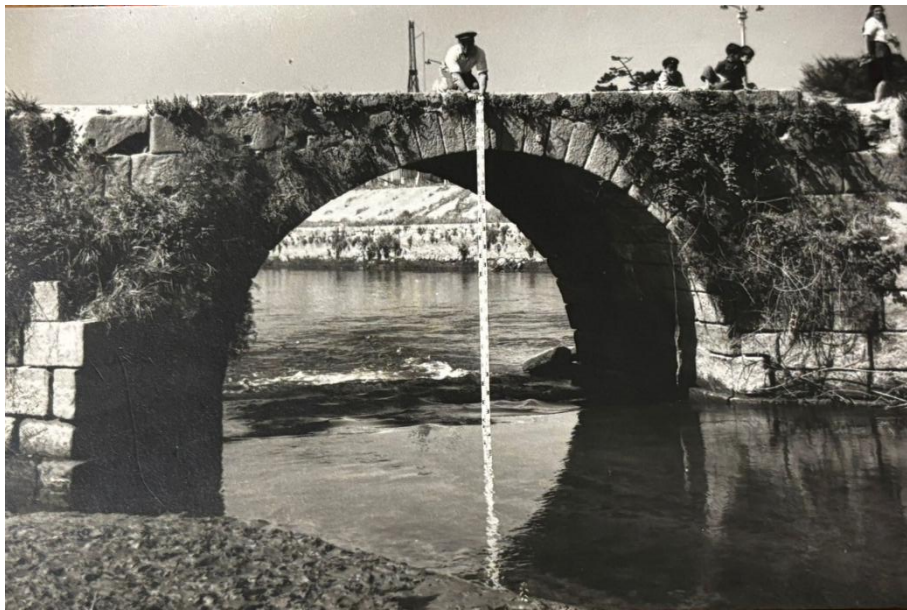


Figura 9 – Antiga ponte de pedra em Leça da Palmeira, sem data.

Fonte: Arquivo APDL, móvel n.º 2 (arquivo horizontal 02000485), gaveta n.º 1, fotografia solta.

Naturalmente, com a alteração do tecido urbanístico, através da destruição de zonas urbanas em Matosinhos para as obras portuárias, como menciona Sousa & Alves (2002, p. 247), é criado um subúrbio em Matosinhos com habitação mais barata que, por sua vez correspondeu a um aumento de trânsito de peões na travessia do rio Leça. No entanto, a solução encontrada de modo a conciliar a ampliação do porto com o movimento de peões e tráfego automóvel entre as margens de Leça da Palmeira e Matosinhos, foi um dos compromissos mais importantes da APDL com a comunidade, nomeadamente a construção da Ponte Móvel,

aberta ao trânsito pedonal em 1959 e ao trânsito automóvel em 1961, com a sua inauguração oficial (APDL, 2023, p. 3).



Figura 10 – Inauguração da Ponte Móvel em 1961.

Fonte: Arquivo APDL, arquivo da biblioteca, móvel n.º 1 (arquivo horizontal 02000486), gaveta n.º 1, álbum fotográfico Ponte Móvel, cota: APDL_PM_0050.

A concretização desta obra foi acompanhada de perto pelos habitantes locais e pela imprensa, que destacaram o seu impacto na mobilidade e no comércio regional. É interessante notar que, à época várias pessoas deslocavam-se propositadamente a Leça da Palmeira movidas pela curiosidade de ver este fenómeno, transformando a Ponte Móvel um autêntico “festival”.

Os dois primeiros dias constituíram uma autêntica romaria: os automobilistas escolheram 'uma visita à ponte móvel de Leixões, hoje considerada quase como um brinquedo e que o rolar do tempo relegará para a vulgaridade' – assim se referia o Jornal de Notícias (23.10.1961), mencionando que mais de 10 mil veículos teriam passado na ponte durante essa altura, apenas pelo simples efeito da curiosidade. Este número foi muito acima do previsto para o trânsito normal, o que gerou alguns receios de perturbação e de segurança. (Alves J. F., 2007, p. 38).

Esta observação, embora feita em 1961, mantém-se atual, pois a Ponte Móvel em tempos era uma infraestrutura inovadora e extraordinária, contudo acabou por se tornar apenas mais uma estrutura comum, não sendo reconhecida atualmente a sua devida importância⁵.

Porém, podemos confirmar que a Ponte Móvel rapidamente se tornou um ícone do progresso e desenvolvimento, não só portuário, mas também científico e tecnológico da época, sendo um acontecimento de grande relevância a nível local e nacional simbolizando a materialização e aplicação das vantagens do progresso técnico e científico. Frequentemente, destacada nas primeiras páginas dos jornais, a construção da Ponte Móvel atraía famílias inteiras que faziam da observação do avanço das obras um plano de fim de semana (Alvão & Biel, 1998, p. 24)⁶.

O plano geral de 1955 considerava a hipótese de Leixões voltar a captar o fluxo de passageiros a que a sua localização naturalmente o destinava, por isso, decidiu-se investir na construção de uma estação de passageiros, com um projeto assinado pelos arquitetos Francisco Figueiredo e Fernando Távora, executado por administração direta da APDL. A Estação de Passageiros foi inaugurada a 8 de abril de 1961, substituindo as antigas instalações, constituindo um elemento fundamental para que, a par da expansão das docas, o movimento de passageiros se revitalizasse, visto que o Norte de Portugal era o grande foco da emigração (Sousa & Alves, 2002, p. 256).

A partir deste momento, com a inauguração da estação de passageiros⁷, todas as obras em Leixões e na sua envolvente foram planeadas tendo em conta o desenvolvimento e a modernização da área. Como exemplo, entre 1962 e 1966 foi construída a Doca n.º 2 norte e, posteriormente, entre 1965 e 1968, construiu-se o Porto de Pesca⁸.

A importância da pesca em Leixões remonta a 1888, quando existia um pequeno núcleo de pescadores em Matosinhos. Com a construção do Porto de Abrigo, esse núcleo expandiu-se,

⁵ Consultar Anexo B - Figura 2, p.138.

⁶ Consultar Anexo B - Figura 3, p.138.

⁷ Consultar Anexo B - Figura 4, p.139.

⁸ Consultar Anexo B - Figura 5, p.139.

impulsionado pelo aparecimento das primeiras fábricas de conservas de peixe e pelo uso das traineiras a vapor. Assim, compreende-se que a pesca tem sido, desde há várias décadas, uma das principais atividades económicas de Leixões. No entanto, é importante destacar que esta atividade se consolidou sobretudo a partir de 1942, impulsionada pela forte exportação de sardinha em conserva durante e após a guerra, pela abundância deste peixe nas águas próximas de Leixões e pela maior segurança que as embarcações passaram a encontrar neste porto (APDL, 1949, p.38).

Através do quadro seguinte, podemos observar a quantidade e o valor do peixe descarregado em Leixões, entre os anos 1939 e 1947, comprovando aquilo que foi referido anteriormente. A partir de 1942, nota-se um crescimento exponencial na exportação de peixe em Leixões, sendo os anos entre 1943 e 1946 aqueles em que o valor total das exportações foi mais elevado, ou seja, os anos economicamente mais significativos para o porto.

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

Quadro 3 – Descarga de peixe em Leixões entre os anos 1939 e 1947 e respetiva quantidade em toneladas e valor em contos.

Fonte: Arquivo APDL, APDL. (1949). *O Porto de Leixões*, p. 38. Quadro adaptado.

Segundo o mesmo documento *O Porto de Leixões* (1949), cerca de 90% do peixe descarregado em Leixões era sardinha destinada, essencialmente, à indústria conserveira. O setor da pesca, foi, assim, influenciado pelas variações desta indústria, que enfrentava desafios como 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* (APDL, 1949, p. 38)⁹.

Ao longo dos anos, a história do Porto de Leixões e da APDL tem sido marcada e recordada por avanços e desafios, mas sempre com um forte compromisso com a comunidade. A APDL não só gere uma vasta área portuária, que se estende desde o estuário do Rio Douro até o Porto de Viana do Castelo, como também promove ações sociais e culturais, incentivando a valorização e utilização sustentável do património local.

Dessa forma, além de se afirmar como um dos principais motores do desenvolvimento económico e logístico do país, o Porto de Leixões e a sua área envolvente mantêm um rico património cultural, reforçando a sua relevância na história e no futuro da região.

⁹ A folha de flandres é uma chapa fina de ferro, estanhada, que é utilizada no fabrico de vários objetos, como exemplo, as latas das conservas (Porto Editora, 2025).

2. A FOTOGRAFIA COMO TESTEMUNHO DO TEMPO

2.1. O PAPEL DOS TESTEMUNHOS FOTOGRÁFICOS COMO PATRIMÓNIO E MEMÓRIA COLETIVA

A ampliação do conceito de fontes históricas vindo da “revolução documental”, modificou a visão de que somente os textos é que podiam ser utilizados como fontes, passando a reconhecer a fotografia também como uma fonte histórica legítima, um símbolo e imagem para ser interpretada sob diferentes perspetivas (Silva & Andrade, 2014, p. 17). Os autores sublinham que a fotografia deve ser encarada como um objeto em si mesmo, e não apenas como um complemento ilustrativo do texto ou um simples signo do que representa. Neste sentido, é fundamental ela “dialogar” com outras fontes, pois, além de conter conteúdo visual relevante, carrega relações temporais e espaciais fundamentais para a sua contextualização histórica.

Atualmente, vivemos numa sociedade cada vez mais orientada pela imagem, no entanto, a importância atribuída à imagem não é recente. Desde a invenção da fotografia, no século XIX, esta passou a influenciar profundamente a maneira como observamos, registamos e interpretamos o nosso quotidiano.

Além do seu valor estético, consolidou-se como um meio de documentação social e cultural, atuando como testemunho das transformações históricas. No âmbito da memória coletiva e do património cultural, destaca-se enquanto materialização visual do tempo, contribuindo para compreender o passado e projetar a identidade das comunidades no presente. Segundo Felizardo & Samain (2007),

a fotografia traz consigo o âmago da veracidade incontestável dos fatos por ela registrados. Por isso, no íntimo da palavra, as duas, memória e fotografia se (con)fundem, são uníssonas, uma está contida na outra, estão intrinsecamente ligadas, fundamentalmente “enamoradas”. (Felizardo & Samain, 2007, p. 2010)

Como refere Pollak (1992, p.201), a memória pode ser individual ou coletiva, a primeira diz respeito a experiências pessoais, enquanto a segunda são vivências partilhadas por um grupo ou comunidade. Ambas são reconstruções do passado à luz do presente e, por isso, assumem um papel essencial na construção da identidade (Pereira et al., 2023, p.438). A fotografia contribui para esse processo ao fornecer referências visuais que alimentam narrativas identitárias.

Deste modo, compreendemos que a memória coletiva assenta na partilha e transmissão de experiências comuns, sendo que a fotografia assume um papel essencial neste processo, ao permitir a fixação de referências visuais que contribuem para a construção de narrativas identitárias, estabelecendo ligações entre o passado, o presente e o futuro, desempenhando um papel fundamental na memória coletiva. Arquivos fotográficos, imagens documentais e registos históricos tornam-se, assim, instrumentos valiosos para a compreensão da evolução social, urbana, cultural e económica de uma comunidade.

A associação entre fotografia e memória é evidente, pois, ao observar uma imagem, automaticamente produzimos narrativas sobre o que vemos, e o tempo é implicitamente legitimado nesse processo. A fotografia transforma-se, assim, numa fonte de múltiplas funções (Felipe & Pinho, 2019, p. 90), essencial para preservar a memória coletiva de uma região e comunidade, visto que a *memória é fundamental para a sociedade, pois a cultura só pode ser vivenciada, porque a memória permite que sejam rememorados os fatos e assim a construção da identidade* (Felipe & Pinho, 2019, p. 92). Como afirmam os autores,

a fotografia funciona em nossas mentes como uma espécie de passado preservado, lembrança imutável de certo momento e situação, de uma certa luz, de um determinado tema, absolutamente congelado contra a marca do tempo

[...] A fotografia torna-se um objeto de preservação da identidade. A fotografia fornece informações para que o passado seja atualizado e reutilizado no presente. Permite também um melhor entendimento do que se passou na história. (Felipe & Pinho, 2019, pp. 95-96)

Compreende-se, assim, que a fotografia, desempenha, portanto, um papel fundamental na preservação da identidade.

Como já vimos anteriormente, ao “capturar o tempo” através da fotografia é que tomamos consciência da mudança (Ferreira, 2021, p. 28), despertando emoções e revelando transformações sociais, culturais e territoriais (Ferreira, 2021, p. 32), como se observa no desenvolvimento do Porto de Leixões e nos impactos por ele gerados. Segundo Almeida (2003, p.40), a fotografia é, por excelência, um testemunho do que existiu,

Pode, pois, afirmar-se que o que aparece numa fotografia esteve seguramente perante a objectiva da câmara, que a fotografia é o que foi, o que existiu num dado momento. É esta dimensão testemunhal e histórica que é muito importante e que lhe confere a sua função de memória individual e colectiva.

Neste caso específico, a fotografia desempenha um papel central enquanto instrumento de conhecimento histórico, visto que permite compreender os impactos económicos, urbanísticos e sociais da construção e ampliação do Porto de Leixões sobre a comunidade e o território envolvente. Neste sentido, a fotografia deixa de ser apenas uma forma de expressão estética ou um suporte da palavra escrita e assume-se como registo autónomo de memória (Almeida, 2003, p. 41).

Segundo Silva et al. (2023), a fotografia constitui uma das principais fontes de informação na formação da memória coletiva, sendo um suporte essencial na preservação de elementos associados ao desenvolvimento histórico, como as alterações urbanas em Matosinhos e Leça da Palmeira, resultantes da expansão do Porto de Leixões. Deste modo, as fotografias são um instrumento essencial nesta investigação enquanto testemunhos do tempo, pois possibilitam comparações entre diferentes épocas e contextos. Através delas, é possível aprofundar a análise histórica e compreender o passado numa perspetiva visual e crítica.

Compreende-se, assim, que a fotografia é uma das maiores salvaguardas da memória, com a capacidade de fixar identidades e de contribuir para a consciência histórica de uma

comunidade e região, sendo que a preservação deste património, seja físico ou digital, é fundamental para garantir a sua transmissão às gerações futuras.

O Porto de Leixões constitui um exemplo de como a imagem fotográfica permite observar, analisar e compreender a evolução de um território e da sua comunidade. Ao documentar o processo de desenvolvimento portuário, industrial e urbano de Matosinhos e Leça da Palmeira, a fotografia fixa no tempo os sinais da mudança e assume-se como património visual de valor inestimável, pois a construção e posterior expansão do Porto de Leixões, desde o final do século XIX, alteraram profundamente a paisagem física e social da região. Fotografias de arquivo, como as pertencentes ao acervo da APDL, documentam fases importantes das obras portuárias, do uso das infraestruturas ferroviárias, bem como da construção de equipamentos de apoio à comunidade portuária e local, como a Via Rápida ou a Ponte Móvel, traçando um percurso visual do progresso associado à atividade portuária.

Estes registos são também um reflexo das transformações urbanas, desde o surgimento das fábricas conserveiras à reorganização das vias de comunicação, passando pelas alterações no comércio local e no quotidiano da população após a construção da Ponte Móvel. A fotografia, revela-se, então, crucial para compreender a história urbana, permitindo visualizar não só os elementos materiais, mas também a alteração nos modos de vida e ritmos quotidianos da comunidade.

Devido ao facto de muitas fotografias não se encontrarem inventariadas nem catalogadas, permanecendo apenas guardadas numa gaveta do arquivo da biblioteca, tornou-se necessário adotar uma estratégia de organização pessoal que facilitasse a sua gestão e utilização. O objetivo foi, por um lado, permitir uma melhor seleção dos documentos a analisar e, por outro, compreender de forma mais clara quais os materiais existentes naquele momento.

Para esse efeito, procedeu-se à criação de diferentes grupos de fotografias, atribuindo-se a cada imagem um número de identificação¹⁰. Apesar desta classificação de organização pessoal, todas as fotografias continuaram a ser guardadas no mesmo espaço físico, ainda sem uma estrutura formal de inventário.

A região envolvente ao Porto de Leixões, marcada pela convivência entre a atividade piscatória tradicional e a modernização industrial, é captada também por várias imagens fotográficas, mostrando a ligação entre os dois mundos, através das imagens de mulheres com cestos de peixe na cabeça, que contrastam com os guindastes e os navios de carga, símbolos do avanço tecnológico e da globalização económica e comercial. Estas imagens, muitas delas disponibilizadas pela APDL, são mais do que testemunhos visuais, são veículos da memória coletiva, pois, ao ilustrar os espaços e modos de vida alterados, ajudam a reconstruir e compreender narrativas sobre o passado e a valorizar o percurso das comunidades locais.

Para além do registo material, estas fotografias permitem captar a dimensão imaterial das comunidades, refletindo práticas culturais, tradições e relações sociais que, embora intangíveis, constituem a essência da identidade coletiva. Através do olhar fotográfico, é possível perceber como estas comunidades se adaptaram às transformações urbanas e

¹⁰ Ao longo do texto, serão encontradas duas classificações distintas das imagens utilizadas. Durante a investigação, foi possível aceder tanto às fotografias existentes no arquivo da APDL, localizado na biblioteca, como a uma *pen* disponibilizada pela instituição, que continha três álbuns de fotografias aéreas do Porto de Leixões e da sua área envolvente, bem como da Estação de Passageiros.

As fotografias encontradas nas gavetas do móvel existente na biblioteca da APDL foram organizadas através de uma classificação pessoal, criada com o objetivo de facilitar a sua gestão e identificação. Assim, nas legendas é possível observar, por exemplo: “Arquivo APDL, móvel n.º 2 (arquivo horizontal 02000485 – número constante na etiqueta de inventário do móvel), gaveta n.º 1, fotografia n.º 1 do grupo 2.2.” — sendo que a numeração das gavetas segue a direção de cima para baixo. Os grupos foram definidos progressivamente, à medida que a investigação avançava, e o número de cada fotografia corresponde à sua ordem dentro do grupo respetivo.

Já as fotografias provenientes da *pen* encontram-se identificadas nas legendas com o nome do álbum e o código numérico previamente atribuído a cada imagem, como no exemplo: “Arquivo APDL, álbum 32, fotografia n.º 32_1_012, digitalizado.”. Além disso, é feita a distinção entre três locais de arquivo: a biblioteca, o arquivo da biblioteca e o “arquivo morto”, localizado na cave.

industriais, mantendo hábitos, memórias e valores que resistem à passagem do tempo. Assim, as imagens funcionam como pontes entre passado e presente, revelando não apenas mudanças físicas no território, mas também as dinâmicas sociais e a experiência vivida das pessoas, elementos fundamentais para compreender a evolução cultural e histórica de Matosinhos e Leça da Palmeira.

Num tempo em que os suportes digitais prevalecem, a preservação e acessibilidade dos arquivos fotográficos sobre o Porto de Leixões tornam-se particularmente relevantes. A salvaguarda deste património por entidades como a APDL é essencial para garantir a sua função pedagógica e simbólica. A digitalização desta tipologia patrimonial, neste contexto, assume-se como um meio de proteção e recuperação de imagens em risco de desaparecimento, garantindo que a memória coletiva da região não se perca no tempo, mas continue a ser um ponto de referência para a construção do futuro. É importante referir que a boa preservação de álbuns fotográficos e de fotografias soltas em arquivos é essencial para manter este legado.

Das várias possibilidades de utilização da fotografia como documento de estudo nesta investigação, optou-se por valorizá-la enquanto testemunho do tempo, suporte da memória coletiva e instrumento da análise das alterações ocorridas na região envolvente ao Porto de Leixões, visto ser mais do que um mero registo documental, é uma chave para compreender as transformações e impactos sociais, económicos e territoriais gerados pela expansão portuária.

2.2. ANÁLISE FOTOGRÁFICA DOS IMPACTOS URBANÍSTICOS, ECONÓMICOS, SOCIAIS E TURÍSTICOS: INDÚSTRIA CONSERVEIRA, PONTE MÓVEL E ESTAÇÃO DE PASSAGEIROS

A localização geográfica de Matosinhos e de Leça da Palmeira, caracterizada pelo acesso privilegiado ao mar, favoreceu o desenvolvimento da atividade piscatória, consolidando Matosinhos como um dos principais polos de abastecimento da cidade do Porto. Deste modo, as dinâmicas económicas e sociais da população local resultam, em grande medida, do aproveitamento dos recursos naturais disponíveis (Costa P. M., 2015, p. 13).

No final do século XIX, como já mencionado, tornou-se necessária a construção de um porto de abrigo, complementar ao Porto do Douro. No entanto, a fim de acompanhar as exigências do desenvolvimento da navegação marítima, este evoluiu para uma estrutura de carácter comercial. Com a construção do Porto de Leixões, *Matosinhos passa de aglomerado piscatório a uma vila igualmente dinâmica que concentra uma importante zona portuária e industrial, com destaque para a indústria conserveira* (Barreira & Silva, s.d., citado em Costa, 2015, p.14). Como é destacado pelo autor, a construção do Porto de Leixões desencadeou em Matosinhos um processo de transformação urbanística e industrial, onde a pesca da sardinha e a indústria conserveira foram os principais motores de desenvolvimento da cidade. Torna-se, assim, evidente que o desenvolvimento urbano, económico e social de Matosinhos e Leça da Palmeira foi fortemente influenciado pela presença do Porto de Leixões e pelos seus impactos na comunidade local.

A evolução urbana e o crescimento populacional desta zona são claramente visíveis. Como refere Silva (2020, p. 41), além da paisagem ter sido transformada pelas unidades fabris que se começaram a instalar, desenvolveram-se também novos hábitos e relações sociais. O surgimento do Porto de Leixões, aliado ao desenvolvimento industrial, alterou as funções desempenhadas em Matosinhos, conferindo-lhe uma importância crescente. Paralelamente, a ampliação da estrutura viária e o reforço dos transportes públicos promoveram melhores

conexões com o Porto (Silva, 2020, p. 42). Aliado a este desenvolvimento, surge a linha férrea, tendo um papel fundamental no desenvolvimento industrial e urbanístico do Porto de Leixões e da região envolvente. Como refere o autor, o Ramal de Matosinhos foi de extrema importância no transporte de mercadorias até à inauguração da Linha de Leixões em 1938, sendo particularmente conhecido pelo transporte de peixe fresco. Importa também referir que a inclusão de novos ramais férreos ligavam *as fábricas de conservas Lopes & Dias e Companhia Vinícola Portuguesa (Atual Casa de Arquitectura)* (Silva E. C., 2020, p. 42), com o principal objetivo de facilitar o escoamento das produções das fábricas de conservas, além de efetuar a ligação do Porto de Leixões com outras freguesias.

Através da análise de plantas, mas também de fotografias da zona de Matosinhos e Leça da Palmeira, é possível identificar as transformações significativas provocadas pela construção e ampliação do Porto de Leixões. Na planta que se segue, do ano de 1915 o Porto de Leixões já se encontra representado, sendo evidente a sua influência nas transformações de Leça da Palmeira e Matosinhos. Além de funcionar como abrigo e cais de acostagem para embarcações maiores, acolhia igualmente barcos de pesca (Santos, 2013, p. 82).

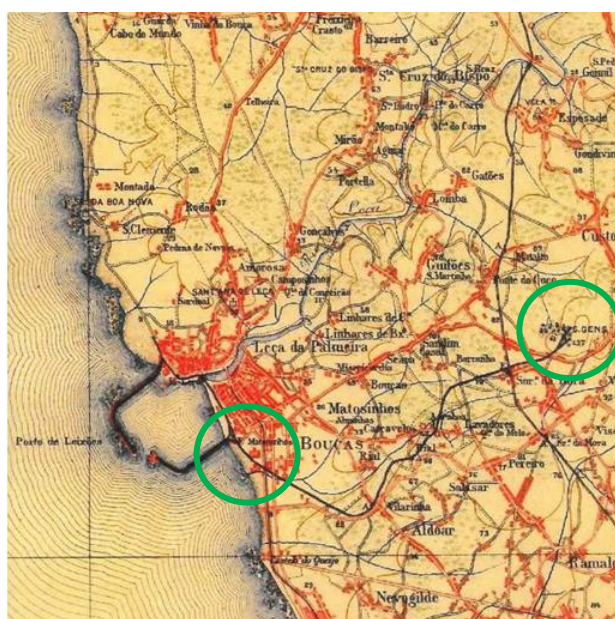


Figura 11 – Extrato da planta de Leça da Palmeira de 1915.

Fonte: Santos, F. J. R. dos. (2013). *Morfologia Urbana de Leça da Palmeira*, p. 159.

Na planta encontra-se assinalado a verde as pedreiras de S. Gens e o Porto de Leixões, assim como a tracejado preto está representado a ligação férrea entre os dois locais.

Observa-se também a expansão da malha urbana, em especial, na envolvente do Porto de Leixões, nomeadamente, a concentração de traçados vermelhos, que representam o adensamento das construções e a intensificação do tecido edificado, evidenciando o crescimento urbano e a ocupação progressiva do território. Além disso, é igualmente notório o aparecimento de novas vias, refletindo a necessidade de melhorar a acessibilidade e a articulação entre diferentes zonas. Uma alteração notável nesta planta é a presença da linha ferroviária desde as pedreiras de S. Gens até ao Porto de Leixões, que posteriormente, em 1893, foi aproveitada como ramal, ligando as linhas Porto–Póvoa e Famalicão através da estação da Senhora da Hora (Santos, 2013, p. 83).

Avançando no tempo, destaca-se a planta referente ao período entre 1944-1952. Esta apresenta a ampliação do Porto de Leixões, com a atual Doca nº 2 e *todas as infraestruturas a que a referida infraestrutura deu origem, nomeadamente os arruamentos periféricos, bem como a previsão da travessia sobre o Porto de Leixões, incluindo uma alternativa de traçado, que veio a ser o traçado definitivo para a atual A28* (Santos, 2013, p. 89).



Figura 12 – Extrato da planta de Leça da Palmeira de 1942/ 1952.

Fonte: Santos, F. J. R. dos. (2013). *Morfologia Urbana de Leça da Palmeira*, p. 161.

A laranja encontra-se assinalada a atual A28; a verde, a área da malha urbana, onde é possível verificar a sua expansão progressiva junto da zona portuária. Já a área delimitada a vermelho corresponde ao local onde se situavam as fábricas de conservas do lado de Matosinhos.

Nesta planta, também podemos observar que o núcleo habitacional de Leça da Palmeira e Matosinhos já se expandiu consideravelmente, além da zona portuária, verificando-se também a presença notória das várias fábricas de conservas que se encontram na zona envolvente ao Porto de Leixões. Contudo, é claro que a área mais desenvolvida da malha urbana se situa junto da área portuária, uma vez que, o restante espaço ainda se encontra por desenvolver.

Outra planta que podemos destacar é de 1963, *elaborada com base na planta topográfica à escala de 1/1000, foi feita já a partir de um levantamento aerofotogramétrico, o primeiro do concelho de Matosinhos* (Santos, 2013, p. 94). Esta permite observar com maior detalhe os impactos da ampliação do Porto de Leixões, nomeadamente as vias estruturantes que apresentavam características inovadoras para a época, em contraste com as anteriores, como refere o autor.

com características diferentes e inovadoras relativamente às até aí existentes. As iniciais eram estreitas, sinuosas [...] as seguintes já possuem um traçado rectilíneo e, agora, estes novos arruamentos, para além de duas faixas de rodagem em cada sentido, apresentam um separador central ajardinado, caminhos para peões e pistas para ciclistas. (Santos, 2013, p. 94)

Também, nesta planta aparece definida a estrada de ligação ao Aeroporto Francisco Sá Carneiro, nomeadamente, a atual A28, esta via atravessa áreas então agrícolas e pouco urbanizadas, já com características de via rápida, pensada para ligação regional e posterior articulação com o aeroporto. Também se pode destacar o nó de ligação com a estrada que envolve o Porto Comercial de Leixões (Santos, 2013, p. 94).

Este nó, cujo projeto é da autoria do Arquiteto Fernando Távora, constitui uma nova peça viária, pois para além da inserção desnivelada das faixas de rodagem, apresenta a passagem dos caminhos para ciclistas por túneis, prevendo ainda parque de estacionamento e, integrando este conjunto num arranjo paisagístico constituído por espécies arbóreas autóctones, da autoria do Arqt.º Paisagista Ilídio Alves de Araújo. (Santos, 2013, p. 94)



Figura 13 – Extrato da planta de Leça da Palmeira e Matosinhos, 1963.

Fonte: Santos, F. J. R. dos. (2013). *Morfologia Urbana de Leça da Palmeira*, p. 162.

Na planta encontra-se assinalada, com um traço retilíneo laranja, a futura A28; a verde, as vias estruturantes retilíneas, ou seja, os eixos viários principais concebidos com um traçado direto e contínuo, que organizam a malha urbana e orientam a expansão da cidade; com um traçado roxo, o nó de ligação à estrada que envolve o Porto de Leixões; e, a azul, a ponte móvel.

Como menciona Silva (2020, p.67), foi durante a década de 1970 que a morfologia do Porto de Leixões e da região envolvente se alterou profundamente. Desde 1955, os planos do Engenheiro Henrique Schreck previam e implementaram a articulação entre o tráfego rodoviário e o porto. As áreas adjacentes receberam igualmente atenção em termos de acessibilidades, *através de canais de acesso à nova doca, cais de acostagem, muitas áreas de armazenamento de mercadorias, “amplas avenidas, viadutos e pontes, como a ponte móvel” [...] aberta em 1959, entre as Docas 1 e 2, entre Leça e Matosinhos* (Silva E. C., 2020, p. 67). Embora a ponte móvel surja com um carácter inovador, permitindo a passagem dos navios entre as duas docas, no entanto, acaba com a possibilidade de circulação do carro elétrico que durante sessenta anos ligou Leça da Palmeira ao Porto (Santos, 2013, p. 96). Esta interrupção representou uma perda significativa no património material e imaterial da região, uma vez que o elétrico não era apenas um meio de transporte, mas também um elemento identitário do quotidiano local. O seu percurso fazia parte da memória coletiva das comunidades, servindo de elo entre as populações de ambos os lados do Porto de Leixões, refletindo também a vivência urbana de uma época. Assim, apesar do avanço tecnológico simbolizado

pela ponte móvel, o desaparecimento desta ligação marcou o fim de uma tradição profundamente enraizada, evidenciando como o progresso infraestrutural pode, por vezes, implicar a perda de referências culturais e afetivas que contribuíam para a identidade do território.

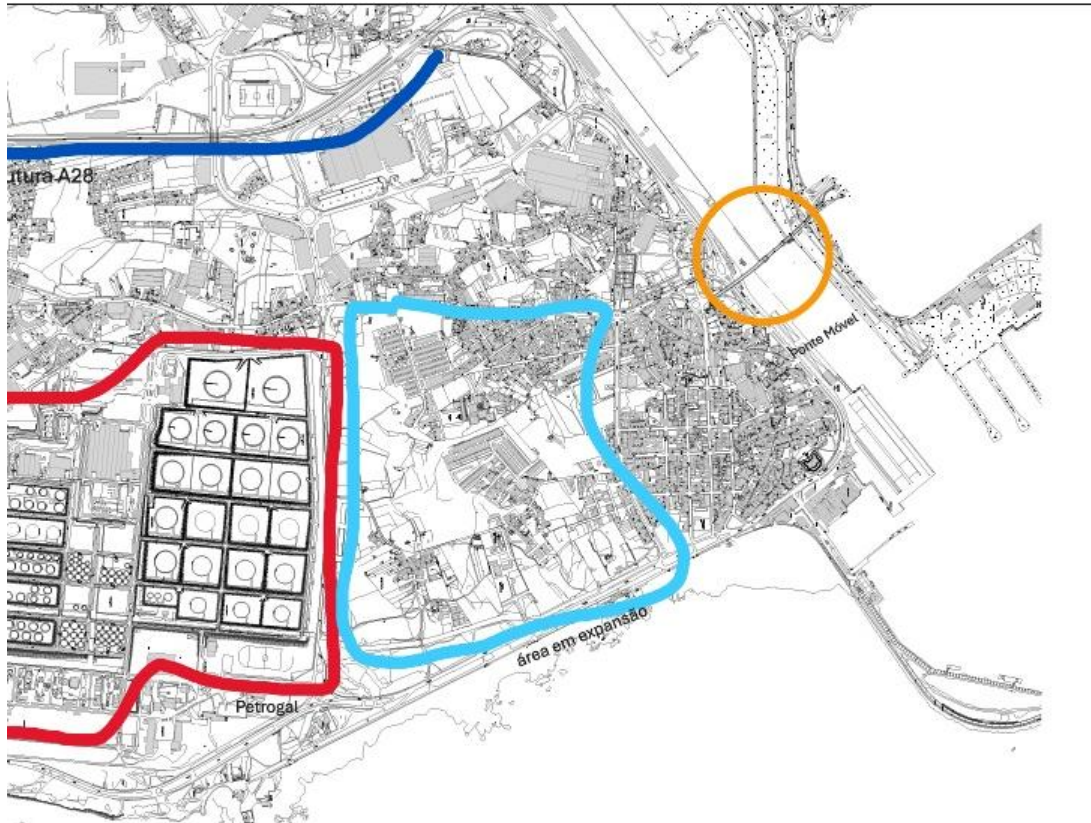


Figura 14 – Extrato da planta de Leça da Palmeira de 1983.

Fonte: Santos, F. J. R. dos. (2013). *Morfologia Urbana de Leça da Palmeira*, p. 163.

Assinalado a vermelho encontra-se a Petrogal, a azul a área urbana em expansão, a laranja encontra-se assinalada a ponte móvel e, por fim, a azul escuro o traçado da A28.

Comparando esta planta com a de 1963, podemos observar que a malha urbana evoluiu bastante, visto já aparecer a antiga Petrogal, mas também um pequeno núcleo de área em expansão. Também, ao contrário da planta anterior, junto daquilo que viria a ser a atual A28, já existem mais edificações.

A análise das plantas e a compreensão das transformações territoriais de Matosinhos e Leça da Palmeira demonstram que o desenvolvimento industrial, impulsionado pela construção e

expansão do Porto de Leixões, esteve na origem de profundas mudanças na paisagem urbana e na estrutura socioeconómica local.

De acordo com Silva (2020, p.44), Matosinhos passou, essencialmente, por duas grandes fases de desenvolvimento económico e urbanístico: a primeira, do final do século XIX até às primeiras décadas do século XX, com o crescimento exponencial do setor conserveiro; e a segunda, na década de 1930, com a proliferação de unidades fabris. Este crescimento não foi apenas físico, mas também populacional e funcional, significativo em Matosinhos e Leça da Palmeira, especialmente através de uma *população piscatória, estabelecendo fortes ligações com o Porto de Leixões, fomentando assim, mais tarde, o desenvolvimento do parque fabril com muitas atividades relacionadas também com a pesca* (Silva E. C., 2020, p. 44).

Neste contexto, a indústria conserveira afirmou-se como um dos principais motores de transformação urbana e social, estabelecendo uma relação próxima com o porto e contribuindo decisivamente para a identidade e evolução da região. Além disso, outras infraestruturas associadas ao Porto de Leixões, como a Ponte Móvel e a Estação de Passageiros, introduziram novos elementos no tecido urbano e económico local. Desta forma, o objetivo é efetuar uma análise detalhada destes três elementos: a indústria conserveira, a Ponte Móvel e a Estação de Passageiros, a fim de permitirem compreender em maior profundidade os impactos urbanísticos, sociais e económicos que moldaram o território e a vivência local.

- **Indústria Conserveira**

O processo de desenvolvimento industrial em Leça da Palmeira e Matosinhos foi impulsionado, sobretudo, pela construção e posterior ampliação do Porto de Leixões, mas também pela presença de uma comunidade piscatória cuja intensa atividade na extração de recursos marinhos levou a que esta área fosse considerada o maior Porto Sardinheiro do mundo (Nunes, 2016, p. 21). O crescimento industrial observado nos finais do século XIX e meados do século XX impulsionou a instalação das primeiras fábricas de conservas nas imediações da zona portuária, atraindo um grande número de mão de obra oriunda das áreas rurais (Silva, E. C. A., 2020, p. 73).



Figura 15 – Vista aérea das fábricas conserveiras, cerca de 1960 – 1962.

Fonte: Arquivo APDL. Álbum 31, fotografia n.º 31_2_002, digitalizado.

A ascensão e desenvolvimento da indústria conserveira em Matosinhos foi potenciada pela Primeira Guerra Mundial, uma vez que, nesse período, se verificou uma deslocação e um crescimento exponencial da atividade. Tal fenómeno deveu-se à escassez de peixe nas costas algarvias e aos constrangimentos que a indústria conserveira começou a sentir em Setúbal (Cordeiro, 1989, citado em Silva, E. C. A., 2020, p. 74). Consequentemente, como é mencionado pelo autor, quem acabou por lucrar com isso foi Matosinhos, uma vez que, a

partir de 1920, sofre um aumento demográfico de 45.2%, ao mesmo tempo que se dá a expansão de várias fábricas conserveiras, tendo um crescimento bastante elevado entre os anos de 1924 e 1925, denominado como a “febre industrial das conservas”. Como refere o autor, o acesso a mão de obra barata, a abundância de recursos energéticos e a proximidade de um porto exportador tornaram Matosinhos um local atrativo para a instalação de fábricas de conservas (Silva F. M., 2015, p. 31). Após a Primeira Guerra Mundial, Matosinhos *assiste a uma grande implantação por parte da indústria conserveira no seu território, passando de duas para cinquenta e quatro, dedicando se então, única e exclusivamente à produção de Conservas de Peixe* (Nunes, 2016, p. 28). Foi também neste período que, de acordo com Nunes (2016, p.28), se verificou o apogeu das exportações, impulsionado pela elevada procura das conservas portuguesas¹¹.

A primeira grande crise da indústria conserveira em Portugal ocorreu em 1924, sendo motivada, sobretudo, pela redução das exportações, devido às elevadas barreiras alfandegárias, e pela dificuldade em liquidar débitos e créditos internacionais (Silva, E. C. A., 2020, p. 75). Para além disso, como já referido, em 1925 registou-se uma escassez de peixe no Algarve, o que levou, posteriormente, a uma redução drástica nas exportações. Esta diminuição deveu-se, sobretudo, à falta de formação industrial, à escassez de recursos financeiros das empresas, à pouca experiência comercial dos exportadores, agravada durante a guerra, e à queda dos preços no mercado externo de Setúbal (Cordeiro, 1989, citado em (Silva, E. C. A., 2020, p.75).

Apesar das melhorias implementadas nas infraestruturas da indústria para acompanhar o seu crescimento, em 1937 a escassez de sardinha no sul do país, fez aumentar a procura em Matosinhos, tornando o Porto de Leixões um dos maiores portos sardinheiros. Contudo, apesar de algumas alterações realizadas, a falta de matéria-prima e a estrutura desatualizada do porto fizeram com que as transações comerciais se desviassem gradualmente para outros portos, iniciando o declínio da indústria (Nunes, 2016, p. 28).

¹¹ Consultar Anexo A – Figura 1, p.136.

A pesca foi, desde cedo, uma das principais atividades em Leixões, senão a mais importante. No entanto, o seu verdadeiro desenvolvimento ocorreu a partir de 1942, principalmente por três motivos: a grande exportação de sardinha em conserva durante e após a guerra, a abundância de peixe nas águas próximas de Leixões e a segurança que as embarcações passaram a encontrar neste porto (Pereira, O Porto de Leixões - do Património Industrial à Memória, 2020, p. 107).

As imagens seguintes, que retratam o transporte da sardinha e os pescadores na Rampa do Pescado, são elementos visuais essenciais para a compreensão do desenvolvimento da indústria conserveira, uma vez que estabelecem uma ligação direta com os acontecimentos descritos, como o apogeu das exportações impulsionado pela procura de conservas de sardinha. Além disso, estas imagens funcionam como testemunhos importantes para compreender as transformações ocorridas a partir de 1942, associadas à abundância de pescado, à segurança do porto e à crescente relevância económica do setor.



Figura 16 – Transporte da sardinha em cabazes, final do século XIX.

Fonte: Arquivo APDL, arquivo da biblioteca, móvel n.º 2 (arquivo horizontal 02000485), gaveta n.º 1, fotografia n.º 1 do grupo 2.2.



Figura 17 – Pescadores na rampa do pescado, sem data.

Fonte: Arquivo APDL, arquivo da biblioteca, móvel n.º 2 (arquivo horizontal 02000485), gaveta n.º 1, fotografia n.º 5 do grupo 4.

Estima-se, assim que 90% do peixe descarregado em Leixões seja sardinha destinada, claro, à indústria conserveira, acompanhando de certa forma esta indústria e as suas variações (Pereira, O Porto de Leixões - do Património Industrial à Memória, 2020, p. 108).

Estes fatores contribuíram para a expansão das fábricas de conservas em Matosinhos, cujo número aumentou significativamente em 1941, conforme demonstrado pela seguinte citação:

Em 1934, o Consórcio assinalou a existência de 21 fábricas de conservas em Matosinhos (13% de produção nacional). Durante o período da Segunda Guerra Mundial (1939- 45), os preços cresceram e, em 1947, a procura excedeu mesmo a oferta. Em 1941, contabilizaram-se 24 fábricas de conservas (Silva F. M., 2015, p. 33).

O crescimento industrial em Matosinhos pode ser dividido em duas fases distintas. A primeira caracterizou-se por um forte crescimento, resultante da instalação em massa de fábricas conserveiras, atingindo o seu auge após a Segunda Guerra Mundial, devido à proximidade ao Porto de Leixões que facilitava a exportação e potenciava o crescimento da indústria

conserveira e das atividades piscatórias, assim, durante a Segunda Guerra Mundial, como é referido por Silva, E.C.A. (2020, p.74), Matosinhos já contava com pelo menos 167 fábricas registadas.

Deste modo, para demonstrar visualmente o crescimento exponencial das fábricas conserveiras em Matosinhos, a imagem seguinte representa um mapa das fábricas existentes em Matosinhos em 1937, contando pelo menos com 27 fábricas. Podemos referir como exemplo a fábrica Ramirez e C.^a (n.º 21), que é uma das poucas fábricas de conservas que se mantém nos dias de hoje.



Figura 18 – Planta das fábricas de conservas existentes em 1937.

Fonte: Arquivo APDL, móvel n.º 2 (arquivo horizontal 02000485), gaveta n.º 1, documento solto.

Apesar do crescimento anterior, a indústria conserveira enfrentou uma nova crise, visto os anos de 1948 e 1949 serem particularmente difíceis, em grande parte devido ao desaparecimento da sardinha na nossa costa (Silva F. M., 2015, p. 34). Ainda assim, Matosinhos contava, em 1948, com cerca de 48 fábricas de conservas em azeites e molhos. A

segunda fase, no entanto, foi marcada pelo desvio progressivo das transações comerciais para outros portos, iniciando o declínio da indústria, especialmente, entre os anos de 1950 e 1960, e Matosinhos assistiu à decadência do setor (Nunes, 2016, p. 30).

Apesar do apogeu desta indústria, a verdade é que, pouco a pouco, o número de fábricas diminuiu, mesmo havendo períodos em que a produção e a exportação apresentavam resultados positivos.

as fábricas diminuíram de 51, em 1944, para 39, em 1958. Este período positivo estendeu-se até 1965, sendo que os anos de 1964 e 1965 foram os mais positivos no que concerne à produção e exportação [...] As conservas foram o motor de crescimento e atração, sendo que as mulheres favoreceram a resistência do setor, os baixos custos de produção e a introdução de tecnologia. (Silva F. M., 2015, p. 34)

A adesão de Portugal à Associação Europeia do Comércio Livre (EFTA) em 1960, implicou a mudança de vários padrões de forma a serem adaptados a uma nova estrutura económica (Silva F. M., 2015, p. 34). De acordo com Silva, F. M. (2015, p.35), entre 1959 e 1962, verificou-se um aumento significativo nas exportações para países da EFTA¹², mas em 1966, o centro conserveiro de Matosinhos foi profundamente afetado por uma nova crise de falta de peixe.

Mesmo com um crescimento notório, sustentado pela proximidade ao Porto de Leixões e pela dinâmica exportadora, a indústria entrou em declínio, especialmente a partir dos primeiros anos da década de 1970. O principal fator foi a descapitalização das empresas, acrescida dos condicionamentos industriais impostos pelo Estado Novo, que dificultaram o aperfeiçoamento tecnológico do setor (Silva, E. C. A., 2020p. 76). Juntamente com estes fatores, verificou-se uma quebra da pesca da sardinha, *motivado também pela degradação dos “recursos vivos marítimos”, auxiliada também pela intensa atividade piscatória*

¹² Entre os membros fundadores da EFTA, em 1960, encontram-se os países Áustria, Dinamarca, Noruega, Portugal, Suécia, Suíça e Reino Unido. Mas, atualmente, esta é constituída pela Islândia, Liechtenstein, Noruega e Suíça. Informação retirada de Europe Union. (2025). *Associação Europeia de Comércio Livre (EFTA)*. <https://eur-lex.europa.eu/PT/legal-content/glossary/european-free-trade-association-efta.html>

internacional na Costa Portuguesa (Silva, E. C. A., 2020, p. 76), acelerando o processo de declínio da indústria conserveira.

Durante a década de 1970, assistiu-se ao encerramento em massa de fábricas conserveiras *seguida de uma crise no setor de pesca, muitas fábricas começaram a encerrar suas atividades, deixando nos dias atuais, em Matosinhos apenas as fábricas de conservas “Pinhais & C. Lda.” e a “Portugal Norte Lda.”, e em Leça da Palmeira as fábricas “La Gondola Lda.” E “Ramirez & Cª Filhos SA”* (CM, 2017, citado em Silva, E. C. A., 2020, p.74), ou seja, entre as várias fábricas de conservas que existiam, atualmente são poucas as que resistiram a estas dificuldades, encerrando entre 1970 e 1973 cerca de 15 fábricas¹³ (Cordeiro, 1989, citado em, E. C. A., 2020, p.77). Em 1984, existiam apenas um total de 7 fábricas de conservas com molhos no concelho de Matosinhos, perdendo-se, assim, o que fora outrora um dos maiores centros conserveiros (Silva F. M., 2015, p. 35).

Impactos Urbanísticos e Sociais

Entre os principais fatores que contribuíram para a decadência da imagem da cidade de Matosinhos destacam-se a mudança dos hábitos de consumo, com a crescente preferência pelo peixe congelado, as dificuldades de competitividade face aos concorrentes e o elevado custo das matérias-primas (Silva F. M., 2015, p. 35). As consequências do declínio da indústria conserveira são bastante visíveis, observando-se numerosas fábricas abandonadas e em ruínas, que perderam ao longo do tempo a sua funcionalidade, mas que marcaram gerações e o desenvolvimento da cidade.

¹³ Consultar Anexo A - Gráfico 1, p.136.



Figura 19 – Vista aérea das fábricas, sem data.

Fonte: Arquivo APDL, móvel n.º 2 (arquivo horizontal 02000485), gaveta n.º 1, fotografia n.º 4 do grupo 8, parte 1.

O Porto de Leixões desempenhou um papel central no desenvolvimento industrial de Matosinhos e Leça da Palmeira. A sua construção e ampliação criaram uma infraestrutura logística fundamental para o escoamento de produtos industrializados, especialmente conservas de peixe, dinamizando não só o comércio externo, como também fomentou a criação de novas unidades fabris nas suas imediações. Com a fixação das indústrias junto ao porto, verificou-se, obviamente uma reconfiguração dos espaços urbanos. Assim, é certo afirmar que esta infraestrutura portuária teve impactos urbanísticos e sociais na Indústria Conserveira e, conseqüentemente, na área e comunidade envolvente ao porto.

Assim, é claro que com seu desenvolvimento e a sucessiva instalação das fábricas de conservas, Matosinhos passou de uma vila piscatória para um centro urbano-industrial. Podemos considerar este crescimento sobretudo funcional, na medida em que, surgiram os bairros operários e as habitações que acolhiam a mão de obra rural, ou seja, há um crescimento urbano que apesar de desordenado é funcional. Esta expansão, efetivamente, criou novas centralidades, consolidando a malha urbana em torno da zona portuária.

O facto de as fábricas de conservas beneficiarem da proximidade física ao Porto de Leixões para exportarem as conservas com maior rapidez e menor custo logístico, levou à instalação das unidades fabris na linha costeira, gerando uma fusão entre espaços industriais e urbanos. Além disso, a industrialização, de certa forma, acabou por impulsionar o investimento em infraestruturas rodoviárias e ferroviárias, sendo algo favorável à indústria conserveira, pois, como mencionado anteriormente, passou a existir ligações de ramais ferroviários diretos às fábricas, de modo a facilitar o escoamento da produção.

Através das imagens aéreas¹⁴, apesar de terem quatro anos de diferença, podemos observar a instalação das unidades fabris na linha costeira havendo uma fusão entre espaços industriais e urbanos, mas também um crescimento exponencial das habitações junto da área envolvente ao Porto de Leixões.

No entanto, apesar de algumas destas transformações e impactos se mostrarem benéficos na expansão das fábricas conserveiras, não podemos deixar de mencionar que a tradicional zona piscatória costeira foi progressivamente ocupada por edifícios industriais, alterando profundamente a paisagem urbana. Ou seja, o litoral passou de um espaço natural e comunitário para uma faixa produtiva e portuária.

Durante o apogeu da indústria conserveira (décadas de 1930 a 1950), a paisagem industrial de Matosinhos transformou-se radicalmente, o número de fábricas de conservas aumentou exponencialmente, sendo mais de 50 na década de 1940, muitas delas com características arquitetónicas específicas para a produção de conservas, como amplos espaços de armazenamento, sistemas de ventilação e acesso direto ao transporte ferroviário e marítimo (Nunes, 2016, p. 28).

Também, como o autor refere, além da componente industrial, este processo teve reflexo também nos serviços associados, como oficinas, armazéns, carpintarias e estruturas de apoio à pesca. Com o crescimento da atividade, também se implementaram melhorias tecnológicas

¹⁴ Consultar Anexo D - Figuras 2 a 4 pp. 147 - 148.

e adaptações estruturais nas unidades existentes, com maior mecanização, o que alterou a configuração interna das fábricas e a sua relação com o espaço urbano envolvente.

Durante décadas, a memória e identidade de Matosinhos estiveram associadas às inúmeras fábricas da indústria conserveira. Hoje, essa herança apresenta-se como um conjunto de edifícios em ruínas, especialmente na zona sul da cidade. Este declínio teve um forte impacto na paisagem urbana de Matosinhos. Muitas fábricas fecharam portas, deixando edifícios devolutos, em ruínas, ou convertidos para outros usos, dando lugar a infraestruturas comerciais como é o caso do Mercadona, do ginásio Solinca ou então de apartamentos de luxo como é o caso do “Litoral Living”¹⁵, a antiga fábrica Litoral e Companhia. Algumas foram demolidas, outras permanecem como vestígios arquitetónicos da antiga pujança industrial.

Um dos principais exemplos que podemos destacar é a reconversão da Fábrica de Conservas Vasco da Gama, para o Mercadona localizado em Matosinhos. Este é um dos espaços que estava abandonado desde 2013 e o espaço total da conserveira encerrada em 1955, foi totalmente recuperado para a inauguração (Domingues et al., 2024, p.190).

A empresa espanhola durante este processo recuperou a antiga fábrica de conservas, mantendo todas as características arquitetónicas do edifício. A fachada principal, assim como, o brasão da fábrica e a chaminé foram alvos de trabalhos de conservação que permitiram preservar o património histórico e industrial da cidade de Matosinhos.

A reconversão da antiga Fábrica de Conservas Vasco da Gama, constitui um exemplo de valorização patrimonial no contexto urbano de Matosinhos. Ao preservar o traçado original da fábrica, esta intervenção permite manter viva a memória da indústria conserveira que marcou profundamente a identidade histórica e socioeconómica da cidade. Assim, podemos afirmar que a reconversão deste espaço, de certa forma, acabou por devolver à comunidade

¹⁵ Informação retirada de Rito, A. (2019). Condomínio de luxo construído em antiga fábrica de conservas. *Expresso*. <https://expresso.pt/economia/2019-08-09-Condominio-de-luxo-construido-em-antiga-fabrica-de-conservas>

um símbolo do seu passado coletivo, conciliando o desenvolvimento urbano com a salvaguarda patrimonial. Desta forma, este caso evidencia a importância de integrar a memória industrial na paisagem urbana contemporânea, promovendo uma leitura crítica e sensível do território.

Interligado com os impactos urbanísticos da expansão do Porto de Leixões na Indústria Conserveira, estão também os impactos sociais, sendo o principal, o crescimento populacional acelerado. Este crescimento deve-se ao facto de tanto o Porto de Leixões como as fábricas de conservas atraírem diversas pessoas, oriundas de zonas rurais do norte do país, pois como referido anteriormente, entre o período entre 1920 e 1940, Matosinhos aumentou a população em mais de 45%, refletindo uma verdadeira migração em massa para este centro industrial.



Figura 20 – Vista aérea da zona do Porto de Leixões, 1960.

Fonte: Arquivo APDL, álbum 31, fotografia n.º 31_2_022-0, digitalizado.

Nesta imagem, podemos comprovar o que é referido anteriormente, apesar de ainda vermos uma “mancha” verde vasta, a verdade é que podemos compreender existe uma área populacional maior e mais espalhada, assim, é perceptível o impacto que as indústrias conserveiras tiveram na comunidade local.

Este fluxo populacional gerou novas dinâmicas sociais, como a integração da mulher no mercado de trabalho, visto que ela representava uma parte significativa da força de trabalho das fábricas (Silva F. M., 2015, p. 33). Este é um impacto bastante relevante, visto ter introduzido na estrutura familiar e no papel social da mulher, novas dinâmicas de género. As mulheres assumiram assim, um papel económico de relevo, sendo fundamentais para a sustentabilidade do setor, devido aos baixos salários.



Figura 21 – A mulher na indústria conserveira, sem data.

Fonte: Arquivo APDL, móvel n.º 2 (arquivo horizontal 02000485), gaveta n.º 1, fotografia n.º 3 do grupo 7.

Apesar das condições precárias, muitos trabalhadores conseguiram uma melhoria mínima nas suas condições de vida, beneficiando da estabilidade laboral proporcionada por um salário fixo e pela possibilidade de permanência em meio urbano. A verdade é que, o processo de industrialização permitiu um certo grau de mobilidade social e favoreceu a integração urbana de populações rurais.

Contudo, com o encerramento das fábricas a partir da década de 1970, como já mencionado anteriormente, é natural que existisse um aumento exponencial do desemprego e exclusão social. Uma vez que, a indústria conserveira não era considerada apenas uma grande fonte de

emprego, mas também de sociabilidade, o seu abandono, levou gradualmente ao isolamento social e até ao abandono de costumes que podem estar associados ao mundo laboral, como as estruturas associativas.

O Porto de Leixões desempenhou um papel determinante na transformação social e urbanística da região. A sua construção e posterior ampliação consolidaram Matosinhos como um dos principais polos industriais conserveiros do país, gerando impactos profundos e duradouros em várias dimensões da vida local.

O crescimento da atividade conserveira deu origem à formação de uma nova classe operária, predominantemente feminina, que desempenhou um papel crucial na cadeia de produção e na sustentação do setor. As fábricas conserveiras tornaram-se, assim, um dos principais empregadores da região. O tecido social de Matosinhos passou a ser marcado por uma forte identidade laboral, estreitamente associada à pesca e à transformação do pescado.

No plano urbanístico, a industrialização acelerada provocou também a necessidade de construção de habitação operária e equipamentos sociais, como escolas, mercados e serviços de apoio à crescente população. A história do Porto de Leixões está, assim, intimamente entrelaçada com a da indústria conserveira, cuja ascensão e queda refletem a complexidade dos processos de desenvolvimento local e os desafios da transição industrial.

- **Ponte Móvel**

Com o fim da Segunda Guerra Mundial, o apetrechamento mecânico e os métodos de serviço na atividade portuária, como a mecanização das operações de carga e descarga, a melhoria da organização do trabalho e a introdução de práticas logísticas e administrativas mais eficientes, fizeram crescer gradualmente o tráfego de mercadorias em Leixões (Alves J. F., 2007, p. 19). Consequentemente, como menciona o autor, a Doca nº 1 deixou de ter capacidade para receber os navios de nova geração cada vez maiores, assim como para acomodar um maior volume de mercadorias era outro constrangimento.

Para responder a este tipo de problemas, foi então elaborado o Plano Geral de Ampliação de Leixões de 1955, orientado pelo então diretor-geral da APDL, Engenheiro Henrique Schreck, que definiu *novos ajustamentos ao desenho portuário e novos conjuntos de obras, a desenvolver em duas fases, delineando a configuração portuária que tem servido de base ao crescimento portuário desde então* (Alves J. F., 2007, p. 19). Entre as obras da 1ª fase, figurava a construção das cabeças que definiam o canal de ligação entre a Doca nº1 e as novas docas interiores.

Sobre esse canal de passagem entre as docas, definiu-se a construção de uma ponte móvel, destinada a veículos ligeiros, ciclistas e peões, bem como os respectivos viadutos de acesso, conjunto destinado a substituir a ligação próxima entre Matosinhos e Leça, que então se fazia por terra, no topo da Doca nº1, espaço agora a ser aprofundado para dar lugar à Doca nº 2. (Alves J. F., 2007, p. 19)

Como Alves (2007, p.21) refere, a decisão de construir uma ponte móvel recuperava uma antiga proposta do projeto portuário de 1907, de Adolfo Loureiro e Santos Viegas, ainda que com um novo formato. No entanto, esta decisão não foi bem recebida por toda a população, originando um pequeno movimento local, cuja principal preocupação era o possível aumento dos encargos diários nas deslocações entre Matosinhos e Leça da Palmeira ¹⁶.

O desenvolvimento do Porto de Leixões fez crescer, a um ritmo acelerado, os aglomerados urbanos de Matosinhos e Leça da Palmeira. Como é descrito no Plano Geral de 1955 (pp. 27-28), através da ligação estabelecida no topo da Doca n.º 1 — ponto B na planta da figura 22 — circulava o tráfego proveniente da zona norte do porto, o trânsito suburbano entre Matosinhos e Leça, bem como o movimento das trocas comerciais e do transporte de pescado entre Matosinhos e o Norte do país. Além disso, por essa via passava também o fluxo temporário de banhistas do Porto para as praias de Leça, assim como os operários e empregados que atravessavam diariamente a ponte.

¹⁶ Consultar Anexo B - Figura 1, p.137.

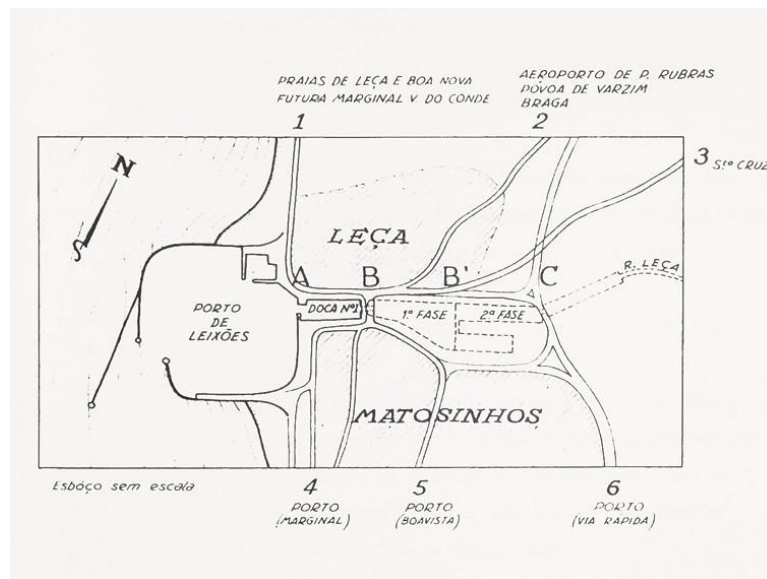


Figura 22 – Esboço da planta de ampliação do Porto de Leixões, com a localização da Doca n.º 1, 1955. Fonte: Arquivo APDL, APDL. (1995). *Porto de Leixões. Plano Geral de 1955*, p. 28 – Imagem VIII, digitalizado.

O fluxo de movimento em redor da Doca n.º1 exigia respostas diversificadas, face à operação de ampliação portuária, *sendo necessário garantir a passagem para o trânsito rodoviário de longo curso, não interferir com as circulações internas ao porto (rodoviárias, ferroviárias e marítimas) e, naturalmente, manter a comunicação tradicional entre Matosinhos e Leça* (Alves J. F., 2007, p. 23). Assim, como menciona o autor, tanto o viaduto da Via Rápida como a ponte móvel foram as soluções encontradas, nos inícios da década de 1960 para resolver os problemas do tráfego de passagem de longa distância como o local.

Estas infraestruturas, em especial a ponte móvel, não só substituíram as antigas ligações entre as duas margens, como também possibilitaram a ampliação do porto de Leixões para o interior do vale do Leça, conciliando obras de carácter urbano com outras de carácter portuário, revolucionando toda região envolvente a Matosinhos e Leça da Palmeira (Alves J. F., 2007, p. 25). Desde a sua construção, a ponte móvel tornou-se um emblema do Porto de Leixões e das margens de Leça da Palmeira e Matosinhos, no entanto, para permitir que a estrutura portuária alcançasse a dimensão necessária à navegação de grande porte, as ligações anteriormente existentes foram eliminadas ou profundamente alteradas.



Figura 23 – Vista aérea da ponte móvel, sem data.

Fonte: Arquivo APDL, álbum 32, fotografia n.º 32_1_012, digitalizado.

Apesar de pensada para funções portuárias, a ponte móvel foi também desenvolvida a pensar na comunidade, permitindo a passagem de pessoas e veículos ligeiros por cima da zona portuária, unindo as duas margens do rio Leça, *deixando que, por baixo de si, a vida portuária decorresse normalmente* (Alves J. F., 2007, p. 5). Mais do que uma ponte, trata-se de uma inovação tecnológica à frente do seu tempo, pois, quando necessário a ponte abria-se para permitir a passagem de navios de grande porte para as docas interiores.

A ponte móvel tornou-se, assim, um símbolo de modernidade, conciliando a presença de estruturas portuárias de grande valor com o quotidiano da comunidade local. Conclui-se que as obras do Plano Geral de Ampliação do Porto Comercial de 1955 introduziram diversas transformações na área envolvente, desde as avenidas circundantes à construção da ponte móvel. Esta visava conciliar a expansão do porto com o movimento de peões e tráfego automóvel entre as duas margens do rio Leça, construída entre as Docas nº1 e nº2, onde anteriormente existia uma ponte tradicional.

A ponte móvel, como mencionado anteriormente, possibilitou a ligação sobre o novo canal entre a Doca n.º 1 e a Doca n.º 2, eliminando as antigas passagens terrestres junto ao topo

da doca, que deram lugar à expansão portuária. Esta nova infraestrutura transformou o vale do Leça, promovendo o seu aproveitamento para fins logísticos e comerciais.

A verdade é que com a construção da ponte móvel, assistimos a uma reconfiguração da malha urbana, por exemplo, com a substituição das ligações viárias anteriores como já mencionado, mas também com a construção de novos viadutos de acesso, e mais tarde, a via rápida, atual A28¹⁷, alterando profundamente o modo de vivência da comunidade. Esta via proporcionou uma travessia mais eficiente para veículos ligeiros, facilitando o fluxo do tráfego local e contribuindo para a integração das áreas urbanas adjacentes. Deste modo, a melhoria das acessibilidades impulsionou o crescimento urbano nas zonas envolventes, promovendo a urbanização de áreas anteriormente menos desenvolvidas e estimulando a atividade económica local. No entanto, estas transformações também trouxeram alterações significativas na paisagem urbana, com a consequente perda de alguns elementos patrimoniais, como a antiga ponte do caminho de ferro, a ponte de madeira e a ponte onde passava o elétrico (APDL, 1955, p. 27).

A contínua melhoria das acessibilidades e o dinamismo económico gerado pelo porto favoreceram o crescimento habitacional e comercial de ambas as localidades, consolidando as duas margens como polos urbanos ligados ao comércio marítimo e às atividades industriais. A integração da ponte móvel, no fundo, contribuiu para o desenvolvimento destes dois aglomerados urbanos. A ponte móvel, pela sua função e pelos impactos que teve (e continua a ter), é considerada um símbolo de inovação tecnológica e modernidade urbana, representando a capacidade da engenharia em adaptar o espaço ao progresso económico sem sacrificar totalmente o tecido urbano. Visualmente, é percecionada como um ícone do Porto de Leixões, moldando a identidade visual e simbólica da área.

Naturalmente, o processo de construção e reconfiguração urbana também teve implicações nas dinâmicas espaciais e sociais. A ampliação do porto exigiu a reformulação de avenidas e acessos, transformando a paisagem urbana e deslocando certos núcleos de circulação tradicional. A nova infraestrutura, embora eficiente, acabou por substituir passagens

¹⁷ Consultar Anexo B - Ponte Móvel, Figuras 6 e 7, p.140.

rudimentares, oferecendo melhores condições para deslocções diárias, inclusive para o trabalho, o acesso a serviços e, sobretudo, ao comércio. Ou seja, a ponte permitiu também a fluidez das atividades portuárias sem obstruir a vida quotidiana da comunidade local, separando eficazmente os fluxos portuários dos fluxos urbanos. De certa forma, a ponte, ao permitir o trânsito de peões, bicicletas e veículos ligeiros, assegurou a ligação diária entre os residentes e trabalhadores de Leça e Matosinhos.

A sua construção teve um impacto positivo na dinâmica do comércio local, na medida em que, esta infraestrutura não só alterou profundamente a forma como a comunidade se deslocava, como também modificou a relação com os centros comerciais tradicionais e os circuitos de abastecimento de bens e serviços, com especial incidência no Mercado de Matosinhos e na Rua Brito Capelo. Situados numa zona central da cidade, servindo tanto os habitantes de Matosinhos como os de Leça da Palmeira, a construção da ponte móvel permitiu uma maior fluidez no acesso entre as duas margens, mantendo e até intensificando a afluência de “clientes” em ambos os polos comerciais.

Além disto, a ponte assegurou a continuidade de uma tradição comercial, permitindo que o Mercado de Matosinhos, inaugurado em 1952¹⁸, mantivesse a sua centralidade enquanto um espaço vital para a economia local e identidade da cidade.

A Rua Brito Capelo, uma das principais artérias comerciais de Matosinhos, conhecida pelas suas lojas de comércio tradicional, cafés e serviços variados, beneficiou da maior circulação de pessoas e veículos entre as duas margens. A ligação direta entre Leça da Palmeira e Matosinhos reforçou a Rua Brito Capelo¹⁹ como eixo privilegiado de compras, passeios de fim de semana e encontros sociais. Com a maior acessibilidade proporcionada pela ponte, esta rua passou a ser mais frequentada por residentes de Leça da Palmeira, bem como por visitantes ocasionais, o que aumentou o movimento comercial. Tornando-se, assim, um

¹⁸ Informação retirada de Câmara Municipal de Matosinhos. (2022, Julho, 29). *70 anos do Mercado de Matosinhos*. <https://www.cm-matosinhos.pt/atualidade/noticia/70-anos-do-mercado-de-matosinhos>

¹⁹ Consultar Anexo B - Figura 8, p.141.

corredor comercial urbano revitalizado, onde a proximidade geográfica voltou a desempenhar um papel chave no estímulo ao consumo local e à ligação entre comerciantes e fregueses.

O novo acesso facilitou, de forma evidente, o tráfego dos banhistas do Porto para as praias de Leça, dos comerciantes de peixe e dos trabalhadores da indústria conserveira. Esta nova forma de ligação reforçou, assim, os laços económicos e sociais entre as duas margens e os arredores, revitalizando o tecido urbano e social. Rapidamente, a ponte móvel deixou de ser apenas uma estrutura funcional para se transformar numa referência cultural e afetiva. A inauguração, descrita como uma “autêntica romaria” com mais de 10 mil veículos, demonstra o entusiasmo e a curiosidade social em torno da nova infraestrutura, tornando-se num símbolo de ligação, progresso e identidade local. As primeiras travessias geraram grande entusiasmo por parte da população, sendo um “evento” intensamente acompanhado pela imprensa.

Antes da Ponte Móvel	Após a Ponte Móvel
Ligação rudimentar no topo da Doca nº1	Nova ponte móvel entre as Docas nº1 e nº2
Dificuldade de circulação entre Matosinhos e Leça	Trânsito facilitado para peões, bicicletas e veículos ligeiros
Preocupações locais com custos e acessibilidade	Integração de infraestrutura portuária com acessibilidade urbana preservada
Limitações de expansão portuária	Expansão permitida com nova comunicação entre margens
Simple estrutura funcional	Marco arquitetónico, símbolo de modernidade e identidade local

Tabela 1 – Comparação geral dos impactos do antes e depois da construção da ponte móvel.

Fonte: Joana Meireles©2025.

A ponte móvel tornou-se, assim, um elemento crucial na rotina diária dos habitantes, permitindo deslocações mais rápidas e seguras entre Matosinhos e Leça da Palmeira, especialmente para os trabalhadores. Ao melhorar a ligação entre as duas margens, contribuiu para uma maior coesão social, facilitando a interação entre comunidades e reforçando os

laços sociais e económicos. Desta forma, a sua existência passou ser um ponto de referência para a população local, consolidando-se no imaginário coletivo da comunidade.

- **Estação de Passageiros**

Em 1955 com o Plano Geral de Ampliação do Porto de Leixões, e nos anos que se seguiram à Segunda Guerra Mundial, num contexto de crescimento económico, verificou-se um aumento exponencial do movimento de mercadorias.



Gráfico 1 – Movimento de Mercadorias entre 1933-1955.

Fonte: Arquivo APDL, APDL. (1995). *Porto de Leixões. Plano Geral de 1955*, p. 9 – Imagem III, digitalizado.



Gráfico 2 – Movimento de navios entre 1933-1955.

Fonte: Arquivo APDL, APDL. (1995). *Porto de Leixões. Plano Geral de 1955*, p. 9 – Imagem III, digitalizado.

O aumento expressivo no movimento de mercadorias e navios, teve consequências diretas nas instalações comerciais do Porto de Leixões, uma vez que, no início da década de 1950, estas se limitavam à Doca n.º 1 e ao cais acostável do molho sul (Câmara Municipal de Matosinhos, 2024, p. 3).

De acordo com o Plano de 1955 (1955, p.10), estavam previstas as seguintes funções portuárias:

- a receção de combustíveis líquidos;
- a receção e expedição de cargas a granel e cargas geral;
- tráfego com o Ultramar português, as Américas, a Europa Ocidental e o Mediterrâneo;
- a receção e embarque de passageiros, com duas funções subsidiárias: o abastecimento de navios, bem como a querenagem e reparações dos mesmos²⁰;

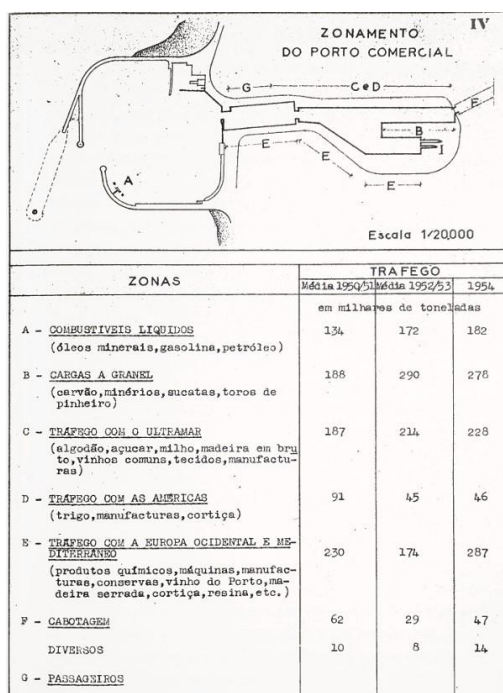


Figura 24 – Zonamento comercial, 1955.

Fonte: Arquivo APDL, APDL. (1995). *Porto de Leixões. Plano Geral de 1955*, p. 10 – Imagem IV, digitalizado.

²⁰ Com isto queremos dizer que o porto se destinava também à receção e embarque de passageiros, integrando funções complementares como o abastecimento de navios e as operações de manutenção, incluindo a querenagem, o procedimento de limpeza e reparação do casco das embarcações.

Nesta imagem da planta do zonamento comercial do Porto de Leixões, já conseguimos perceber onde viria a estar a futura estação de passageiros (Ponto G), como também dá para perceber como era dividido o tráfego marítimo, nomeadamente, o tráfego do Ultramar, das Américas e com a Europa Ocidental e Mediterrâneo, pontos C, D, E, respetivamente.

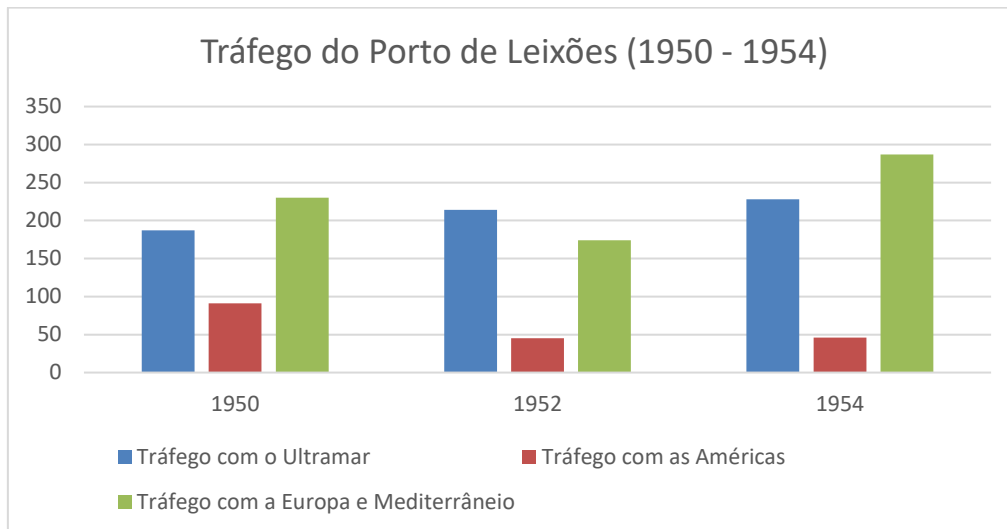


Gráfico 3 – Crescimento do tráfego do Porto de Leixões, entre 1950 – 1955.

Fonte: Joana Meireles©2025.

Através deste gráfico elaborado com os valores presentes no Plano do Zonamento Comercial, com uma análise simples consegue-se perceber que desde 1950 a 1954, o tráfego no porto foi aumentando consideravelmente, destacando, especialmente, o tráfego com o Ultramar e a Europa e Mediterrâneo, pois, foram aqueles que registaram um aumento exponencial. Tal facto pode ser explicado por uma recuperação económica do pós-guerra e o reforço das transações comerciais, com os principais polos comerciais europeus.

A divisão das várias funções portuárias tinha como objetivo obter o máximo rendimento das instalações comerciais. Assim, relativamente ao tráfego com o Ultramar e as Américas, este consistia principalmente em mercadorias pouco diversificadas, mas em grandes quantidades, como algodão, madeiras, café e couros importados, assim como os vinhos, cuja exportação era particularmente elevada (APDL, 1955, p. 11). Além disso, era vantajoso que a área

destinada a este tráfego de mercadorias do Ultramar e das Américas fizesse parte da futura estação de passageiros, uma vez que

quase todo o tráfego de passageiros é e continuará a ser feito pelos navios das carreiras do Ultramar e do Brasil, há vantagem em ter esta zona junto à dos passageiros. Desta maneira, não será necessário deslocar o navio para receber ou deixar simultaneamente carga e passageiros (APDL, 1955, p. 11).

Analisando o quadro 1 presente no Anexo C²¹ destaca-se a forte presença de passageiros de nacionalidade brasileira entre 1939 e 1942, o que pode estar relacionado com a posição estratégica de Portugal nas rotas entre a Europa e a América do Sul. Os portugueses apresentam um movimento crescente e contínuo ao longo do período, com valores máximos em 1943 e 1944, sugerindo a mobilidade interna e externa de nacionais em contexto de guerra. Já em 1945, observa-se um decréscimo acentuado do movimento, coincidindo com o fim do conflito e o possível regresso de expatriados. A diversidade de nacionalidades, ainda que em menor número, como panamiana, norueguesa ou sueca, reforça o papel de Leixões como porto de escala e refúgio num contexto internacional instável, evidenciando a sua importância geoestratégica durante os anos da guerra.

Quanto à zona dos passageiros, na futura Estação de passageiros, o plano previa a sua localização numa das extremidades do porto, de modo a evitar interferências com o trânsito pesado ferroviário e rodoviário, mas também permitir uma manobra fácil de saída dos navios. O local que reunia estas condições era o *cais norte onde, além disso, há, para além do cais, espaço disponível para estacionamento de grande número de automóveis que teria menos interesse para armazenagem de mercadorias do que os outros terraplenos do porto* (APDL, 1955, pp. 12-13)²².

²¹ Consultar Anexo C - Quadro 1, p.142.

²² Consultar Anexo C - Figura 1, p.142.

Este plano visava responder aos desafios colocados pelo crescimento exponencial do tráfego marítimo no pós-guerra, impulsionado pelo aumento do volume de mercadorias e pela evolução das dimensões dos navios. A Doca n.º 1, até então o centro da atividade portuária, revelou-se insuficiente para acolher as novas exigências operacionais. Como se observa na imagem anterior, o plano de 1955 previu uma reconfiguração profunda do porto, estruturada em duas fases principais, incluindo a construção de novas docas interiores, como a Doca n.º 2, a edificação da ponte móvel, e, crucialmente, a criação de infraestruturas especializadas para passageiros, como a estação na Doca n.º 1.

A Estação de Passageiros foi concebida para dotar o Porto de Leixões de uma infraestrutura moderna, eficiente e adaptada ao crescente número de viajantes, incluindo emigrantes, turistas e passageiros em trânsito para os territórios ultramarinos. Com áreas dedicadas ao desembarque, à alfândega, à espera e à ligação aos transportes terrestres, a estação reforçou a articulação do porto com o tecido urbano e com a região envolvente. Este investimento permitiu responder à procura crescente e impulsionou a internacionalização do porto, posicionando Leixões como um ponto de referência nas ligações marítimas de Portugal com o exterior.

Além da sua função prática, a estação inscreveu-se numa visão mais ampla do Plano Geral de 1955: transformar Leixões num porto moderno, polivalente e estruturado, capaz de acompanhar a evolução económica do país e de integrar, de forma equilibrada, as exigências operacionais com as necessidades das populações locais. A construção da estação na Doca n.º 1 tornou-se, assim, não apenas uma resposta funcional, mas também um símbolo do novo paradigma portuário e urbano que o plano procurava consolidar.

Construída entre 1955 e 1960, e inaugurada a 8 de abril de 1961 (Câmara Municipal de Matosinhos, 2024, p. 4), a Estação de Passageiros do Porto de Leixões, constituiu um marco relevante na evolução do porto e na afirmação de Leixões enquanto um eixo estratégico de mobilidade marítima em Portugal. Projetada num contexto de modernização do sistema portuário nacional, a arquitetura do edifício é da autoria dos arquitetos Francisco Figueiredo e Fernando Távora, sendo funcionalmente dividida em três zonas principais: a zona de

passageiros, zona de serviços da Alfândega e zona de bagagens (Câmara Municipal de Matosinhos, 2024, p. 5). Atualmente, a Estação de Passageiros da Doca n.º 1 é um símbolo histórico e cultural, sendo um exemplo raro de arquitetura portuária dos anos 60, com a sua forma evocativa de casco de navio e organização funcional em três zonas (passageiros, bagagens e alfândega), refletindo os ideais modernistas da época.

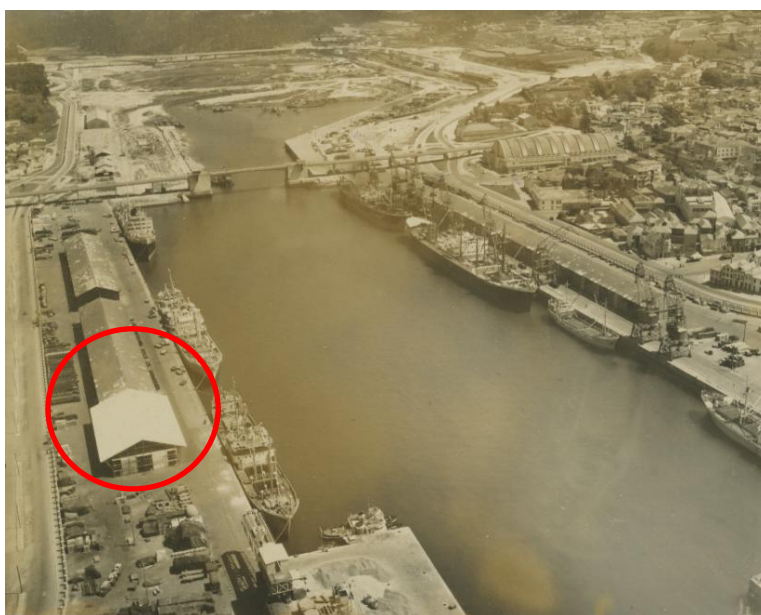


Figura 25 – Vista aérea da estação de passageiros e da ponte móvel, sem data.

Fonte: Arquivo APDL, álbum 31, fotografia n.º 31_2_115, digitalizado.

A estação de passageiros encontra-se assinalada a vermelho na imagem.

Para compreender o funcionamento da Estação de Passageiros²³, é relevante descrever estas três zonas distintas, com as suas características e funções. A zona de passageiros e dos serviços alfandegários, situada ao nível do rés do chão, tem acesso direto pelas frentes norte e sul do edifício, voltadas para a Avenida do Dr. Antunes Guimarães e para a doca, respetivamente. Dado que nesta zona se localiza também a Alfândega, existiam dois gabinetes da Polícia Internacional, um para atendimento ao público e outro, isolado, em comunicação com o primeiro. O piso superior é destinado aos passageiros, com salas de 1.ª e 2.ª e 3.ª classes. A

²³ Consultar Anexo C - Figura 2, p.143.

zona de bagagens, tinha como função principal o armazenamento de bagagens verificadas e não verificadas.



Figura 26 – Interior da estação de passageiros, imagem de 2023.

Fonte: Joana Meireles©2023.

Em reconhecimento do seu valor, a Câmara Municipal de Matosinhos deu início à classificação da Estação de Passageiros no Porto de Leixões como Monumento de Interesse Municipal²⁴. O processo de classificação teve início a 24 de janeiro de 2024 (Porto Canal, 2024), sendo aprovado em setembro de 2025²⁵. A nível patrimonial, a classificação deste bem imóvel confere ao edifício proteção contra a demolição e alteração do mesmo, bem como, o acesso a fundos públicos para restauro e conservação do mesmo (Porto Canal, 2024).

É importante destacar que nem sempre é clara para o público a distinção entre duas infraestruturas com funções semelhantes, mas com contextos históricos e operacionais

²⁴ Consultar Anexo C - Figura 6, p.146.

²⁵ Informação retirada de Anúncio n.º 295/2025 do Município de Matosinhos. (2025). Diário da República: II série, n.º 179. Disponível em <https://diariodarepublica.pt/dr/detalhe/anuncio/295-2025-935608468>
<https://diariodarepublica.pt/dr/detalhe/anuncio/295-2025-935608468>

distintos, nomeadamente, a Estação de Passageiros da Doca n.º 1, inaugurada em 1961, e a atual Estação de Passageiros do Terminal de Cruzeiros de Leixões, inaugurada em 2015.

Enquanto que, a Estação de Passageiros da Doca n.º 1, surgiu no âmbito do Plano Geral de 1955, projetada para servir as ligações regulares de passageiros e de emigrantes, num tempo em que Portugal mantinha ligações com as então colónias. Localizada junto à ponte móvel, integrava-se na estrutura funcional do porto comercial, servindo navios de passageiros de médio porte e desempenhando um papel central nas dinâmicas migratórias da época.

Por sua vez, a Estação de Passageiros do Terminal de Cruzeiros, localizada na extremidade sul do molhe sul, é uma infraestrutura contemporânea, concebida para responder à crescente importância do turismo de cruzeiros. Com uma arquitetura emblemática e premiada, da autoria do arquiteto Luís Pedro Silva, representa uma aposta estratégica na captação de navios de cruzeiro de grandes dimensões e na promoção turística da região.

A confusão entre as duas estações é compreensível, pois o termo “Estação de Passageiros do Porto de Leixões” passou a ser utilizado quase exclusivamente para designar o novo terminal. A verdade é que, inevitavelmente, o afastamento mediático da estação de 1961 contribuiu para o progressivo esquecimento da mesma pelo público. Além disso, a deslocação do local de atracagem dos navios de passageiros para o molhe sul reforça a perceção de que apenas existe uma estação ativa. O contraste visual entre o novo terminal e a discrição do edifício mais antigo também contribui para esse apagamento simbólico.

No entanto, ambas as estações pertencem a momentos distintos da história do porto e refletem diferentes visões do seu papel, uma delas ligada à mobilidade funcional e migratória do século XX, e outra ao turismo global do século XXI. Reconhecer esta distinção²⁶ é essencial para compreender a evolução do Porto de Leixões e a sua articulação com as necessidades sociais, económicas e culturais de cada época.

²⁶ Consultar Apêndice A - Tabela 1, p.151.

Durante décadas, a Estação de Passageiros foi um ponto central no acolhimento de fluxos migratórios, com destino às ex-colónias, e nas viagens marítimas regulares, constituindo um ponto de partida e chegada para milhares de pessoas. O seu legado permanece associado à memória coletiva da região, sendo testemunho de uma fase de grande dinamismo portuário e de articulação estratégica entre o porto e o território envolvente.

A Estação de Passageiros da Doca n.º 1, integrada no Plano Geral de Ampliação de 1955, representou uma resposta à intensificação do tráfego marítimo, num contexto de crescimento económico nacional no pós-guerra. A estação teve um papel estruturante no sistema portuário e comercial de Portugal, como se compreendeu anteriormente:

- Facilitou as ligações comerciais com o Ultramar (Angola, Moçambique, Brasil) e com destinos como América do Sul e Europa: ao permitir o embarque e desembarque simultâneo de passageiros e carga (vinhos, algodão, madeiras, café), otimizava os tempos de operação portuária;
- Consolidou Leixões como um porto multifuncional: unindo o transporte de mercadorias e de pessoas. Isso teve um efeito multiplicador na economia regional, desde os serviços alfandegários ao fornecimento de mantimentos para os navios;
- Gerou emprego local direto e indireto: estivadores, motoristas, alfândegas, segurança portuária, hotéis, restaurantes e operadores de transporte beneficiaram do fluxo constante de passageiros;
- Dinamizou o setor migratório, especialmente entre 1950 e 1970: Portugal viveu um ciclo de emigração intensa, e a estação tornou-se o ponto de partida de milhares de portugueses para o Brasil, Venezuela e África, com impacto também nas remessas de emigrantes.

Apesar da estação ter sido instalada no cais norte do lado de Leça da Palmeira, uma área menos indicada para a armazenagem de mercadorias, esta localização dispunha de espaço adequado para o estacionamento e manobra dos navios. Esta otimização funcional do território portuário permitiu libertar outras zonas mais aptas para operações de carga e descarga, contribuindo para o aumento da eficiência logística do porto.

Embora o foco inicial da estação fosse apenas funcional e migratório, a sua estrutura ajudou a preparar o porto para o turismo marítimo, abrindo caminho para a futura vocação turística do Porto de Leixões, como hoje se comprova com o Terminal de Cruzeiros, no lado sul em Matosinhos.

Assim, a estação de passageiros permitiu:

- Receção de turistas e passageiros em trânsito: mesmo antes da popularização dos cruzeiros, a estação já acolhia fluxos de viajantes internacionais, gerando visibilidade para a região do Grande Porto²⁷;
- Conexão urbana e promoção regional: o fácil acesso à cidade do Porto e a integração com transportes rodoviários e ferroviários permitiam a exploração turística da região, como monumentos, gastronomia e comércio local²⁸
- Antecipação da vocação turística do século XXI: ao criar uma estação funcional, confortável e bem localizada, o Porto de Leixões estabeleceu as bases para a futura construção do Terminal de Cruzeiros. Décadas depois, este terminal herdou a função de receber passageiros, embora em escala maior e com um objetivo diferente²⁹;

A Estação de Passageiros acabou por reforçar a ligação entre o porto e a cidade de Matosinhos, ao criar infraestruturas modernas com acesso direto às redes ferroviárias e rodoviárias, essenciais para os passageiros. Esta articulação permitiu um escoamento eficaz para o interior do país e criou um nó de mobilidade costeira que servia tanto emigrantes como turistas. Durante os anos 60, em particular, verificou-se uma grande dinamização do turismo transatlântico, ou seja, a estação tornou-se uma porta de entrada para visitantes estrangeiros e um ponto de partida simbólico para milhares de emigrantes, consolidando o papel de Leixões no turismo marítimo.

²⁷ Consultar Anexo C - Figura 3, p.143.

²⁸ Consultar Anexo C - Figura 4, p.145.

²⁹ Consultar Anexo C - Figura 5, p.145.

Este edifício adquire um valor simbólico e identitário, na medida em que representa o ciclo migratório português, a ligação atlântica e a modernização do país, é uma memória viva das partidas e chegadas de milhares de famílias. A sua recente classificação como Monumento de Interesse Municipal (2025) garante proteção e reafirma o seu valor patrimonial. Esta distinção veio reforçar a necessidade de preservar e valorizar a estação no imaginário coletivo.

A Estação de Passageiros do Porto de Leixões foi, ao longo do tempo, muito mais do que uma simples infraestrutura funcional e, hoje, com a devida valorização patrimonial, poderá transformar-se num espaço de memória e cultura viva. Ainda que, hoje, se encontre ofuscada por esse novo equipamento, continua a ser um testemunho arquitetónico e histórico de um ciclo económico e social do país, merecendo ser preservada, estudada e revalorizada no presente.

2.3. VALOR DOCUMENTAL DA FOTOGRAFIA NA CONSTRUÇÃO DA MEMÓRIA COLETIVA

A imagem, enquanto meio de representação visual e instrumento de construção simbólica, desempenha um papel fundamental na compreensão da comunidade de Leixões. A imagem tem contribuído para construir, fixar e divulgar a identidade do Porto de Leixões e das comunidades que com ele se entrelaçam, desde os trabalhadores portuários até aos habitantes de Matosinhos e Leça da Palmeira.

Ao longo das décadas, os registos visuais têm captado não apenas a evolução física do porto, com as sucessivas ampliações, a introdução de maquinaria, os navios de grande escala ou o novo Terminal de Cruzeiros, mas também o quotidiano de uma comunidade, o movimento de passageiros e todo o trabalho constante das docas e do porto em si. Cada imagem contém, por isso, um extrato do tempo social e económico em que foi produzida, funcionando como testemunho visual das transformações vividas no território.

O valor documental da imagem é particularmente relevante no contexto de Leixões, uma vez que o porto é um espaço em permanente transformação, onde as estruturas são muitas vezes substituídas ou invisibilizadas com o tempo. A imagem permite, assim, manter viva a memória dos espaços já desaparecidos e dos modos de vida que com eles se relacionavam. Mais do que simples ilustrações, estas imagens tornam-se fontes históricas, interpretáveis à luz das dinâmicas sociais, económicas e políticas do seu tempo.

Por outro lado, a imagem desempenha também um papel simbólico e afetivo. Muitas fotografias e postais antigos do porto tornaram-se ícones da memória coletiva de Matosinhos. A imagem humaniza a narrativa portuária, trazendo à superfície as vivências das pessoas que deram vida ao porto, uma dimensão muitas vezes esquecida nas análises técnicas, económicas e até históricas.

Por exemplo, num momento em que se discute a requalificação e valorização da Estação de Passageiros, a análise crítica da imagem ganha ainda maior importância. Fotografias

históricas, vídeos de arquivo, mapas e esboços arquitetónicos tornam-se ferramentas indispensáveis para compreender o papel que este edifício teve na vida da comunidade, mas também para fundamentar propostas de intervenção que respeitem a sua memória e significado simbólico.

Deste modo, a imagem, enquanto artefacto visual, documento histórico e espelho identitário, deve ser integrada de forma transversal em qualquer investigação sobre Leixões. A sua leitura atenta permite aceder a camadas de sentido muitas vezes invisíveis nos textos ou nas estatísticas, enriquecendo a compreensão da complexa teia de relações entre o porto, o território e a comunidade.

Assim, considerando as imagens que se observaram anteriormente, mas também a leitura e perceção dos vários impactos do Porto de Leixões, neste subcapítulo, tentamos mostrar o antes e o depois da evolução da área envolvente ao Porto de Leixões. Através desta visualização geral, o objetivo é perceber, através de uma perspetiva mais ampla, e não tão detalhada, os impactos e transformações que a paisagem e a comunidade sofreram.

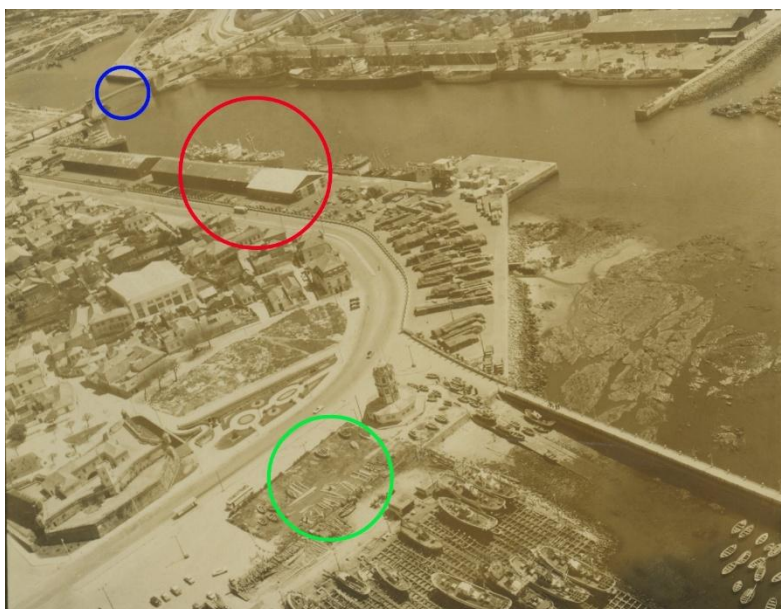


Figura 27 – Vista aérea da zona onde se encontra a atual sede da APDL, mostrando o estaleiro de reparações navais e a estação de passageiros, cerca de 1960-1962.

Fonte: Arquivo APDL, álbum 31 fotografia n.º 31_2_088, digitalizado.

Assinalado a azul encontra-se a ponte móvel, a vermelho a estação de passageiros e a verde o local das futuras instalações da APDL.

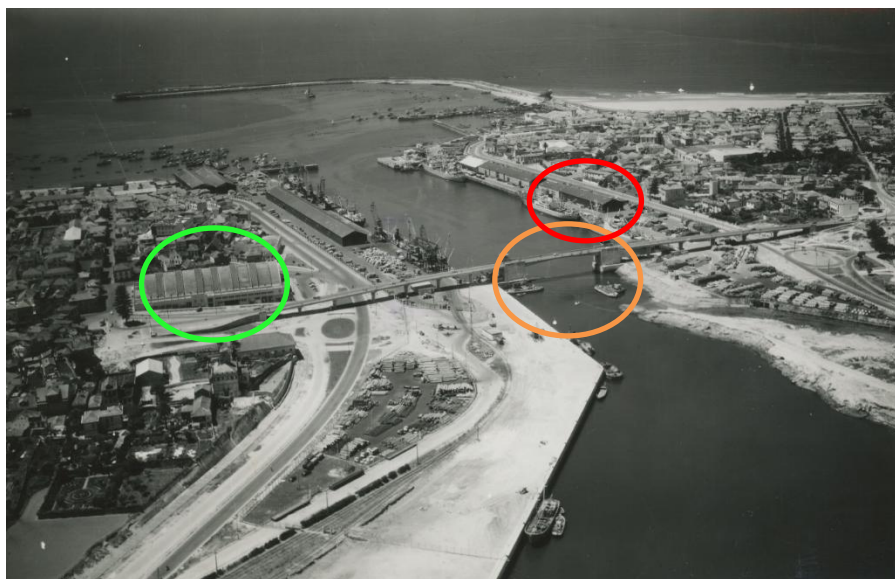


Figura 29 – Vista aérea de Matosinhos e Leça da Palmeira, com a sinalização do Mercado de Matosinhos, a Ponte Móvel e a Estação de Passageiros, 1962.

Fonte: Arquivo APDL, álbum 31 fotografia n.º 31_2_100-0, digitalizado.

A verde encontra-se assinalado o Mercado de Matosinhos, a laranja a ponte móvel e a vermelho a estação de passageiros.

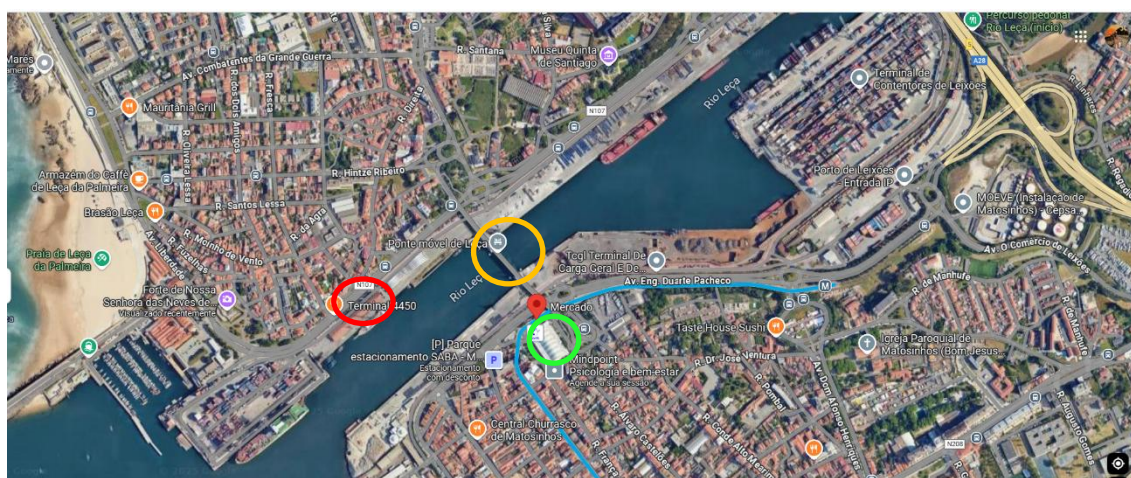


Figura 30 – Vista aérea da zona de Matosinhos e Leça da Palmeira, com sinalização da Estação de Passageiros de 1961, o Mercado de Matosinhos e a ponte móvel, 2025.

Fonte: Google Earth.

A verde encontra-se assinalado o Mercado de Matosinhos, a laranja a ponte móvel e a vermelho a estação de passageiros.

Comparando a imagem de 1962 com a de 2025, são evidentes as diferenças na organização e ocupação do território. Para facilitar a leitura e interpretação de ambas as imagens,

encontram-se assinalados a azul a Estação de Passageiros e a Ponte Móvel, e a amarelo o Mercado de Matosinhos. Estes três pontos de referência ajudam a compreender a evolução da área ao longo do tempo.

Nos anos 1960, a Estação de Passageiros tinha uma função exclusivamente dedicada ao embarque e desembarque de passageiros. Atualmente, esse edifício encontra-se parcialmente requalificado, albergando no seu piso superior um restaurante, uma vez que, maior parte do embarque e desembarque de passageiros e navios de cruzeiro passou a ser feito no Terminal de Cruzeiros do Porto de Leixões, localizado no lado sul em Matosinhos.

Outro aspeto relevante é o Mercado de Matosinhos, também destacado a amarelo. Para além de se constatar um crescimento significativo das estruturas habitacionais na sua envolvente, verifica-se também uma melhoria nos acessos, com destaque para a construção da estação do Metro do Porto, situada mesmo em frente ao mercado.

Para além destas transformações, é visível que muitos dos espaços verdes presentes nas imagens da década de 1960 deram lugar, ao longo do tempo, a edifícios destinados a habitação, comércio, lazer e serviços, refletindo a urbanização progressiva da zona. Esta substituição evidencia não apenas a expansão da malha urbana, mas também a intensificação do uso do solo, com impactos diretos na qualidade de vida da população e na configuração paisagística da área envolvente ao porto. A redução de áreas verdes implica alterações nos espaços de convívio, lazer e recreação, ao mesmo tempo que aumenta a densidade construtiva e altera a perceção visual da região. Estas mudanças revelam como o crescimento urbano, impulsionado pela importância económica do Porto de Leixões e pelo desenvolvimento industrial, trouxe consigo novas dinâmicas sociais e funcionais, mas também desafios de planeamento urbano, sustentabilidade e preservação ambiental.

A análise comparativa das imagens entre 1960 – 1964 e 2025³¹ revela um processo claro de modernização e densificação urbana em Matosinhos, com impactos diretos na estrutura funcional e simbólica do Porto de Leixões. A transformação da Estação de Passageiros, a

³¹ Consultar Anexo D, Figura 5 p.148.

diversificação de usos na sua envolvente, a melhoria das acessibilidades e a substituição progressiva de espaços verdes por construções habitacionais e comerciais refletem não só a adaptação do território às novas dinâmicas económicas e sociais, como também a integração do porto na malha urbana e na vida quotidiana da cidade. Esta evolução evidencia o papel determinante da infraestrutura portuária enquanto agente estruturador do espaço urbano e motor de desenvolvimento regional.

A análise das imagens e dos testemunhos visuais associados ao Porto de Leixões permite compreender não apenas as transformações físicas do território, mas também as mudanças sociais, culturais e económicas que moldaram a relação entre o porto e a sua comunidade. Através da imagem, é possível aceder a um património visual que documenta o passado e orienta o presente, funcionando como fio condutor da memória coletiva. O Porto de Leixões, enquanto infraestrutura estratégica, não se limita ao transporte e à logística: é também um lugar de vida, de encontros e de identidades partilhadas. Ao evidenciar as continuidades e ruturas no espaço e no tempo, a imagem assume-se como instrumento essencial para interpretar o modo como a cidade de Matosinhos se foi desenvolvendo em torno da atividade portuária, e como esta, por sua vez, se humanizou e se enraizou no quotidiano urbano. Por isso, ao estudarmos Leixões através do olhar visual e simbólico, ampliamos a nossa compreensão sobre o seu valor territorial, histórico e social.

O Porto de Leixões revelou-se, ao longo do século XX, um verdadeiro agente de transformação do território e da comunidade envolvente. Por um lado, impulsionou o crescimento económico e a criação de empregos, principalmente através da indústria conserveira e das atividades comerciais ligadas à pesca e ao transporte marítimo, fortalecendo a identidade portuária da região e estimulando o desenvolvimento urbano de Matosinhos e Leça da Palmeira. A expansão das infraestruturas portuárias trouxe consigo a modernização do tecido urbano, melhorias nas acessibilidades e o surgimento de novos serviços e equipamentos, contribuindo para a integração do porto na vida quotidiana da comunidade.

Por outro lado, esta mesma expansão provocou impactos negativos, como a redução de espaços verdes, a densificação urbana desordenada e a perda de património histórico e

industrial, incluindo estruturas emblemáticas da antiga atividade portuária e do transporte de passageiros, como a ponte do elétrico e antigas edificações industriais. A rápida urbanização também alterou modos de vida tradicionais, provocando deslocamentos e mudanças nos hábitos das populações locais. Assim, o Porto de Leixões representa simultaneamente um motor de progresso e desenvolvimento, mas também um fator de transformação que exigiu adaptações, sacrifícios e reconstrução da memória e da identidade da comunidade.

A expansão do porto não se traduziu apenas num aumento da capacidade comercial ou na reconfiguração do espaço físico. Os seus impactos estenderam-se à estrutura habitacional, às mobilidades quotidianas, à inserção das mulheres no mercado de trabalho e à consolidação de uma memória coletiva profundamente ligada ao mar e à atividade portuária. A ponte móvel, por exemplo, foi mais do que uma obra de engenharia, tornou-se um símbolo de ligação física e simbólica entre duas margens de um mesmo território social e culturalmente partilhado.

A análise das imagens aéreas, dos planos de expansão, dos registos fotográficos e dos dados estatísticos reforça a leitura de que Leixões não se desenvolveu de forma isolada. Pelo contrário, a sua afirmação como porto estratégico nacional teve repercussões diretas no crescimento urbano, na transformação do espaço público, na criação de novas centralidades e na articulação com a cidade do Porto e as regiões circundantes.

A Estação de Passageiros, por sua vez, representa um testemunho claro dessa articulação entre funcionalidade portuária e dimensão simbólica. Hoje, a sua valorização patrimonial e o reconhecimento enquanto Monumento de Interesse Municipal mostram a importância de preservar as memórias materiais e imateriais de um período histórico decisivo para a região. Compreender o seu passado é essencial para projetar o seu futuro, garantindo que as próximas intervenções respeitem e integrem a história viva que nele ainda habita.

3. PATRIMÓNIO CULTURAL DO PORTO DE LEIXÕES: ENTRE O RESGATE DA MEMÓRIA E A CONSTRUÇÃO DE NOVAS MEMÓRIAS

O Porto de Leixões enquanto infraestrutura portuária, ao longo do século XX traz consigo um vasto património material e imaterial de elevado valor técnico, histórico, social, cultural e simbólico, seja através dos seus edifícios, seja pelos documentos e fotografias que a APDL detém nos seus arquivos.

Como o autor Santos (2019) argumenta, o património industrial é um dos testemunhos mais próximos das comunidades, constituindo um dos principais fatores das transformações que moldaram a sociedade, como os impactos sociais, urbanísticos, turísticos, económicos e culturais. Desta forma, valorizar os documentos, fotografias e memórias associadas a estes espaços, é determinante para reconhecer a diversidade das experiências históricas, reconhecendo que existe espaço para narrativas múltiplas, da história e progresso daqueles que construíram, mantiveram e habitaram nestes espaços.

No entanto, podemos-nos questionar o que tem sido realizado até agora no âmbito da valorização patrimonial dentro do espaço do Porto de Leixões. Mas também, podemos pensar como é que todas as fotografias e documentos encontrados no acervo da APDL são uma das fontes mais importantes para retratar uma memória coletiva de uma transformação da comunidade envolvente, ou seja, atualmente, de que forma é que salvaguardam este património documental?

Neste sentido, falar do conceito mediação cultural é bastante importante, pois permite estabelecer a ponte entre quem cria e quem recebe o objeto cultural, de forma a tornar o património mais acessível e significativo. Como é argumentado pela autora Sá (2019, p.31), a mediação não tem só como função facilitar a compreensão de diferentes expressões culturais, como deve também adaptar os conteúdos e experiências, de modo a despertar memórias, emoções e proximidades, contribuindo, para a promoção de um diálogo entre a comunidade

e património, garantindo que este não seja apenas preservado, mas vivido, interpretado e partilhado. Nesse sentido, tal como Sá (2019, p.32) menciona, a mediação cultural implica um esforço coletivo e consciente para aproximar as pessoas da cultura, pois, mais do que transmitir conhecimento, trata-se de envolver a comunidade num processo participativo, onde cada indivíduo se pode reconhecer e fazer parte de um legado patrimonial comum.

É precisamente nesta perspetiva que o Porto de Leixões deve ser compreendido, pois além de uma infraestrutura logística, é um lugar de memória coletiva e um repositório de património industrial com valor histórico, social e simbólico. A Estação de Passageiros do Porto de Leixões, inaugurada a 8 de abril de 1961, representa não apenas uma peça de arquitetura portuária moderna do século XX, mas também um marco no desenvolvimento económico e social da região Norte, num período em que o porto se expandia para responder ao aumento das migrações e do turismo marítimo. Desde então que o edifício permaneceu como um símbolo da ligação de Leixões ao mundo, pela sua relevância.

Em abril 1991 foi publicada uma notícia no Jornal Porto Douro-Leixões que apresentava um plano para ser elaborado um núcleo museológico na Estação de Passageiros, designado de “Futuro Museu de Leixões”, tal como podemos observar na seguinte imagem.



Figura 31 – Notícia sobre o “Futuro Museu de Leixões na Estação de Passageiros”, 1991.

Fonte: Jornal Porto Douro-Leixões, Administração dos Portos do Douro e Leixões, abril de 1991, número 0, Arquivo APDL.

Esta descrição mostra como o edifício foi, à época, um símbolo de modernização, projetado com critérios de funcionalidade e conforto, mas também com soluções arquitetónicas que dialogavam com o ambiente portuário envolvente. Assim, três décadas após a inauguração, em 1991, foram elaborados planos para reconverter a estação num núcleo museológico,

Reunir e preservar o vasto e rico espólio de quase um século de história, promovendo, simultaneamente, mais um forte meio de ligação à comunidade, constituem as metas essenciais da criação do futuro Museu do Porto de Leixões, projeto que a APDL pretende ver concretizado até ao final do ano.

A Estação de Passageiros, edifício de bela traça arquitetónica inaugurado em abril de 1961, foi escolhida para albergar o núcleo museológico de Leixões. Este edifício, dada a sua configuração interior, é um local de exceção para acolher o empreendimento. Para o efeito, estão a ser executadas profundas obras de recuperação e adaptação, obras que permitirão transformar aquele espaço atualmente quase desativado num polo cultural de grande importância. (Jornal Porto Douro- Leixões, APDL, abril de 1991, n.º 0, p. 4)

Através desta citação, compreendemos que um dos principais objetivos da criação deste núcleo seria consolidar a memória portuária num espaço, articulando as várias dimensões do património industrial, arquitetónico e imaterial do porto. Efetuando até obras para que a estação de passageiros pudesse acolher o futuro núcleo museológico do Porto de Leixões, para poder ser considerado um “polo cultural de grande importância”, pois um outro objetivo era também que a estação de passageiros recuperasse o seu prestígio e importância que assumiu na década de 1960 (APDL, 1991, p. 4).

Atualmente, a Estação de Passageiros conserva alguns elementos patrimoniais que permitem conhecer um pequeno recanto da história do Porto de Leixões, como exemplo, maquetes de diferentes locais como a Doca n.º 1, o Terminal de Cruzeiros de Leixões, assim como, uma

planta em 3D do Porto de Leixões e uma carruagem³² que foi restaurada e permanece preservada neste mesmo local. Embora contenha alguns elementos que seriam interessantes para o possível núcleo museológico que a notícia da Figura 31 refere, a verdade é que, este núcleo, pelo menos neste local, não é possível realizar-se, visto se encontrar numa zona internacional, o que condiciona o acesso à mesma. Contudo, continua a ser uma estação de passageiros operacional e que os visitantes, quando chegam têm a oportunidade de observar estes elementos. No entanto, apesar de não ser possível realizar um “Museu de Leixões” na estação de passageiros como o artigo descrevia, não deixa de ser essencial analisar a importância e relevância de existir, então, um possível Núcleo Interpretativo do Porto de Leixões.

Através da Lei-Quadro dos Museus Portugueses, conseguimos compreender que o conceito de museu é uma instituição de carácter permanente, com ou sem personalidade jurídica. Porém, dentro desta mesma definição do Artigo 3º, da Lei n.º 47/2004, podemos perceber o que um Núcleo Interpretativo pode oferecer à comunidade, ou seja, pode garantir um destino a um conjunto de bens culturais e valorizá-los através da investigação, exposição e divulgação, com objetivos científicos, educativos e lúdicos, tendo como principal objetivo, facultar o acesso regular ao público e fomentar a democratização da cultura e desenvolvimento da sociedade. Deste modo, dentro deste núcleo interpretativo, também de acordo com o Artigo 4º da mesma lei, poderíamos ter uma coleção visitável, isto é, um conjunto de bens culturais conservados a fim de serem expostos publicamente em instalações especialmente afetas com este propósito.

Os centros interpretativos distinguem-se dos museus tradicionais por não dependerem necessariamente de coleções materiais, mas de narrativas, experiências sensoriais e afetivas que procuram valorizar e difundir um património específico. O seu objetivo é fornecer chaves de leitura e de compreensão sobre determinado lugar ou realidade, convidando o visitante a

³² Carruagem real utilizada para visitar as obras de construção do Porto de Abrigo de Leixões. A carruagem foi adquirida nos finais do século XIX, sendo que serviu para as visitas reais do Rei D. Luís em 1887 às obras do Porto de Abrigo de Leixões, e em 1891, transportou também, o Rei D. Carlos, a Rainha D. Amélia e o Príncipe Real, percorrendo os molhos do porto, já praticamente concluídos. (Costa J. N., 2020, p. 88)

explorar, sentir e reviver esse património, mais do que apenas observá-lo (Lima, Pereira, Ferreira, et al., 2019, pp.16-17).

Sendo assim, consideramos que uma das principais funções de um Núcleo Interpretativo, será unir dois fatores essenciais,

o primeiro, interpretar o património que não é visível, isto é, a dimensão imaterial do património, demonstrar a sua importância e revelar o seu valor para um determinado público; o segundo, gerar curiosidade e enriquecer o conhecimento do mesmo, por meio da interpretação (Bittencourt, 2021, p. 48).

Considerando a possibilidade de haver o Núcleo Interpretativo do Porto de Leixões, seria possível construir um espaço cultural que é simultaneamente a memória preservada e vivida onde a materialidade do património se articula com narrativas críticas, testemunhos orais, recursos digitais e programas educativos. Podemos considerar, assim, que a criação deste núcleo se assume como uma necessidade para consolidar a memória histórica e cultural de uma das infraestruturas mais relevantes do país, pois não seria apenas um local de conservação, mas sobretudo um espaço de comunicação, reflexão e diálogo entre passado, presente e futuro.

A importância de um núcleo interpretativo reside, em primeiro lugar, na sua capacidade de preservar o património material e imaterial ligado à vida portuária, pois muitos dos documentos e fotografias que testemunham mais de um século de atividade encontram-se, atualmente, dispersos e guardados em gavetas sem catalogação ou inventariação sistemática. Deste modo, a sua concentração num espaço museológico permitiria não só salvaguardar a integridade destes elementos, mas também conferir-lhes visibilidade pública, transformando-os em recursos educativos e culturais.

Ainda e igualmente importante, a relevância social de um núcleo interpretativo traduz-se na possibilidade de reforçar o sentimento de identidade local e de pertença comunitária. O Porto de Leixões não é apenas uma infraestrutura técnica, moldou a paisagem urbana de Matosinhos e Leça da Palmeira, influenciou a organização do trabalho, promoveu movimentos migratórios e impactou o quotidiano das famílias locais. Um espaço museológico teria a capacidade de dar voz a esta dimensão vivida, integrando as memórias orais dos trabalhadores

e da comunidade, em articulação com o património documental e fotográfico, que tanto um como outro são essenciais para conhecer a memória coletiva associada ao Porto de Leixões.

Com este cruzamento de dados seria possível reconstruir narrativas completas, validar e contextualizar informações, revelar dimensões que não são visíveis. Por exemplo, há aspetos do quotidiano portuário que não ficaram registados em relatórios ou plantas, mas que sobrevivem nas lembranças da comunidade, como as rotinas de trabalho ou relações sociais. O cruzamento destas fontes permite trazer à luz esta dimensão imaterial. Além disso, seria possível construir uma memória coletiva partilhada, pois ao juntar diferentes tipos de fontes, é possível dar voz tanto à instituição como à comunidade, conciliando narrativas oficiais com memórias individuais, contribuindo para uma história mais plural, inclusiva e participativa.

Ainda, um outro aspeto fundamental através do cruzamento de dados, seria a possibilidade de se criarem ferramentas pedagógicas e expositivas inovadoras, como por exemplo, a combinação de fotografias, documentos e testemunhos podem criar exposições interativas, projetos digitais, onde o público pode compreender a história através de múltiplas linguagens e perspetivas.

Também, a partir da perspetiva cultural e educativa, um núcleo interpretativo possibilitaria a criação de programas pedagógicos, exposições permanentes e temporárias, visitas escolares e experiências participativas, através de recursos digitais e atividades imersivas que incentivem a interação do público com o património, promovendo uma aprendizagem dinâmica e significativa, tornando o património acessível a públicos diversificados. O seu impacto estender-se-ia também à esfera turística e económica, ao criar um novo polo de atração em Matosinhos, capaz de articular-se com a oferta cultural existente e de gerar fluxos de visitantes, dinamizando a economia local.

A criação de um núcleo interpretativo no Porto de Leixões teria como principal objetivo preservar e valorizar o vasto património material e imaterial associado ao porto, garantindo que documentos, fotografias, objetos técnicos e memórias orais dos trabalhadores e da comunidade não se percam, mas sejam organizados, estudados e transmitidos às gerações futuras. De igual modo, um núcleo museológico teria a função de integrar a comunidade de Matosinhos e Leça da Palmeira nos processos de construção de memória, criando um espaço

de diálogo entre passado, presente e futuro. Esta integração seria uma das suas maiores vantagens, já que permitiria reconhecer os trabalhadores, as famílias e a população local como parte ativa da história do porto, valorizando o seu contributo e fortalecendo o sentimento de pertença.

Este possível núcleo teria também um impacto direto na área do turismo cultural, pois permitiria atrair novos fluxos de visitantes interessados na história marítima e industrial, diversificando a oferta cultural da região e gerando benefícios económicos indiretos para a comunidade local. Por fim, o núcleo interpretativo seria um importante polo de investigação científica, ao facilitar o acesso organizado ao vasto arquivo documental e fotográfico da APDL. Esta abertura à comunidade académica traria como vantagem a possibilidade de desenvolver novas linhas de estudo sobre a história portuária, a identidade regional e a relação entre o porto e a cidade, assegurando uma contínua produção de conhecimento e inovação.

Assim sendo, a implementação de um Núcleo Interpretativo do Porto de Leixões revela-se uma necessidade essencial e uma oportunidade de grande relevância, não apenas para a preservação do seu vasto património cultural, mas também para a valorização da identidade coletiva da comunidade que o envolve.

Deste modo, considerando esta relevância do Núcleo Interpretativo, é essencial refletirmos sobre a possível organização do mesmo, para de certa forma também percebermos a necessidade e importância da realização de um projeto desta dimensão. Assim, este núcleo deverá, claro, assentar em diferentes núcleos temáticos capazes de traduzir a herança cultural deste espaço, sendo que o objetivo é que cada temática permita dar visibilidade a dimensões complementares da memória portuária, assegurando uma leitura abrangente, crítica e reflexiva.

Temáticas	Conteúdos
Património Industrial	Explorar a génese do porto e a evolução das suas infraestruturas. Este núcleo poderia recorrer a maquetes já existentes, como as do quebra-mar, da doca n.º 1 ou do terminal de cruzeiros, enriquecidas com recursos multimédia, como vídeos imersivos e projeções digitais baseadas em plantas e fotografias históricas.
Património Documental	Expor e valorizar os diferentes documentos como possíveis postais, mapas, plantas e correspondência relevante, grande parte do acervo da própria APDL. A digitalização destes materiais garantiria não só a preservação dos originais, mas também a sua disponibilização em formatos acessíveis ao público.
Património Fotográfico	Criar galerias temáticas que mostrassem, a transformação urbana e social associada ao Porto de Leixões: desde a construção do molhe e da ponte móvel, passando pela ligação com a indústria conserveira, até à estação de passageiros e à própria vida laboral no porto.
Memórias vivas: património imaterial	Teria como foco os testemunhos orais de antigos trabalhadores portuários recolhidos em formato de áudio ou vídeo, permitindo compreender de forma mais próxima como se vivia no Porto de Leixões e de que modo o crescimento e a transformação deste espaço impactaram o quotidiano da comunidade.

Quadro 4 – Temáticas e conteúdos a abordar no Núcleo Interpretativo do Porto de Leixões.

Fonte: Joana Meireles©2025.

Ao reunir estas diferentes dimensões, o núcleo teria a capacidade de contar a história do Porto de Leixões de forma integrada, permitindo uma leitura crítica e sensível das múltiplas camadas de memória que lhe estão associadas. Seria, portanto, não apenas um espaço de preservação, mas também de interpretação, comunicação e partilha, garantindo que o Porto de Leixões continue a ser reconhecido como um património vivo, estratégico e central na identidade cultural e histórica da região.

Após a definição conceptual e temática do núcleo museológico, tornou-se essencial dar forma visual à proposta, de modo a torná-la mais perceptível e tangível enquanto projeto de valorização patrimonial. Assim, foram criadas imagens representativas do possível Núcleo Interpretativo do Porto de Leixões, recorrendo à inteligência artificial (IA), com o objetivo de simular e visualizar o potencial expositivo e interpretativo deste espaço. Estas imagens, ainda que de carácter ilustrativo, permitiram materializar as ideias apresentadas e demonstrar como

um espaço desta natureza poderia funcionar enquanto lugar de memória, encontro e partilha entre o património, a comunidade e a história portuária.

A utilização da IA, neste contexto, revela-se uma ferramenta inovadora de apoio à investigação patrimonial, pois possibilita a experimentação visual de conceitos museográficos antes da sua concretização física. Através destas representações, foi possível imaginar a disposição espacial dos diferentes núcleos temáticos, zonas de mediação e espaços de interação, reforçando o carácter educativo e comunicativo do projeto. Para além de conferir uma dimensão estética à proposta, estas imagens tornam mais acessível e compreensível o conceito de “núcleo vivo” que se pretende promover, um espaço dinâmico, participativo e tecnologicamente atualizado, em sintonia com as novas práticas museológicas.

A criação destas representações visuais também se justifica pela necessidade de sensibilizar a própria instituição e a comunidade para o potencial cultural e social do projeto. Numa altura em que o Porto de Leixões é amplamente reconhecido pelo seu papel logístico e económico, estas imagens demonstram que o porto pode igualmente ser um espaço de cultura e identidade, evidenciando a viabilidade de um núcleo que una a história e a inovação, a técnica e a memória. Assim, o uso da IA não se limita a uma dimensão ilustrativa, mas assume um papel estratégico na comunicação patrimonial, funcionando como um meio de visualização e valorização do património antes mesmo da sua musealização efetiva.



Figura 32 - Sala 1: Linha cronológica

Fonte: Joana Meireles©2025, gerado através da Inteligência Artificial.



Figura 33 - Sala 2: Memórias vivas do núcleo interpretativo do Porto de Leixões.

Fonte: Joana Meireles©2025, gerado através da Inteligência Artificial.



Figura 34 – Sala 3: impactos do porto de leixões na comunidade.

Fonte: Joana Meireles©2025, gerado através da Inteligência Artificial.



Figura 35 – Sala 4: sala interativa do Núcleo Interpretativo do Porto de Leixões.

Fonte: Joana Meireles©2025, gerado através da Inteligência Artificial.

A ideia e proposta do Núcleo Interpretativo do Porto de Leixões foi concebida de modo a refletir as principais áreas temáticas que traduzem a riqueza e diversidade do património portuário, organizando-se em quatro salas expositivas que conduzem o visitante por um percurso narrativo e sensorial sobre a história e a memória coletiva associadas ao porto.

A escolha do termo “interpretativo” não é aleatória. Os centros interpretativos surgem como resposta à necessidade de tornar o património compreensível e experiencial, especialmente em contextos onde o património não pode ser reunido num museu tradicional. Estes espaços são concebidos em função de uma realidade local e procuram traduzir o valor simbólico e imaterial de um território, mais do que apenas exibir objetos (Lima, Pereira, Ferreira, et al., 2019, pp.16-17). No caso de Leixões, esta abordagem é particularmente relevante, pois o porto constitui um património vivo, em constante transformação, que só pode ser plenamente compreendido através da interpretação do seu contexto humano, histórico e territorial.

Assim, a Sala 1 (Figura 32), dedicada ao património industrial, introduz o visitante ao Porto de Leixões, explorando a sua evolução infraestrutural e tecnológica desde o final do século XIX até à atualidade. Através de maquetes, plantas originais e projeções digitais, esta sala recria

as fases de construção como do quebra-mar, da Doca n.º 1 e do Terminal de Cruzeiros, destacando o engenho e o progresso técnico que sustentaram o desenvolvimento portuário.

Na Sala 2 (Figura 33), o foco recai sobre os registos escritos e gráficos que testemunham mais de um século de atividade portuária como mapas, correspondência e plantas históricas que são apresentados de forma dinâmica e digitalizada, permitindo compreender os processos administrativos e logísticos que sustentaram a evolução do porto, garantindo simultaneamente a salvaguarda e o acesso ao acervo da APDL. Nesta sala, a ideia é também apresentar em vídeo as memórias vivas, isto é, o património imaterial que dá voz aos protagonistas desta história, apresentando testemunhos orais e audiovisuais de antigos trabalhadores portuários e moradores das zonas adjacentes. Este espaço valoriza o património humano e social do Porto de Leixões, permitindo compreender como a atividade portuária moldou identidades, tradições e relações comunitárias.

A Sala 3 (Figura 34), propõe uma imersão visual na história do Porto de Leixões, organizada em galerias temáticas, reúne fotografias históricas que documentam a transformação urbana, social, económica, turística e cultural, tanto da área portuária como da comunidade envolvente. As imagens captam momentos de construção, de trabalho e de vida quotidiana, revelando a profunda ligação entre o porto, as pessoas e o território.

Por fim, a Sala 4 (Figura 35) apresenta-se como uma sala interativa e tecnológica deste núcleo, onde os visitantes podem explorar digitalmente e fisicamente os elementos patrimoniais do Porto de Leixões, por exemplo, visualizar modelos 3D das principais estruturas do porto como é o caso dos Titans, da Estação de Passageiros e até das docas.

A criação de um núcleo interpretativo dedicado ao Porto de Leixões deve assentar num princípio fundamental, ser um espaço inclusivo, acessível a todos os públicos, independentemente das suas capacidades físicas, sensoriais ou cognitivas. A inclusão deve estar presente desde a fase de conceção do projeto até à sua execução e funcionamento, garantindo que cada visitante possa usufruir plenamente da experiência museológica.

Complementarmente, serão disponibilizados *tablets* que reproduzem o *layout* da exposição, apresentando as imagens e respetivas legendas e oferecendo ainda uma função de leitura em áudio, ou seja, audiodescrição detalhada das imagens, objetos e do contexto histórico. Esta ferramenta permitirá uma visita mais autónoma e informativa, não só para pessoas com deficiência visual, mas também para quem prefira uma experiência multimodal.

Uma das medidas essenciais será a implementação de legendas em braille junto das peças e painéis expositivos, permitindo às pessoas com deficiência visual aceder à informação textual e compreender o contexto de cada objeto ou imagem apresentada.



Figura 36 – Utilização do *Tablet* para uso da audiodescrição da exposição.

Fonte: Joana Meireles©2025, gerado através da Inteligência Artificial.

Para reforçar a perceção espacial e contextual, propõe-se a instalação de uma planta tátil e em relevo 3D do Porto de Leixões, idealmente situada na última sala da exposição. Esta maquete permitirá compreender a disposição geral do porto, as suas infraestruturas, através da exploração tátil. De igual forma, a inclusão de maquetes 3D de elementos específicos, como a Doca n.º 1, contribuirá para que os visitantes com deficiência visual possam compreender a estrutura e a função destes espaços. A presença de réplicas tridimensionais de peças emblemáticas, como o Titan, permitirá também a interação direta e sensorial, oferecendo uma experiência educativa e sensorialmente rica, acessível a todos. Estes elementos encontram-se, como exemplo, na Sala 4 da Figura 35.

Além dos recursos físicos e tecnológicos, é fundamental garantir serviços de tradução e interpretação com profissionais qualificados, assegurando o acesso linguístico a visitantes estrangeiros e a pessoas surdas, através de intérpretes de Língua Gestual Portuguesa. Por fim, a adaptação do espaço físico é uma condição indispensável, o núcleo deve dispor de rampas, elevadores e sinalética acessível, garantindo a mobilidade e orientação de todos os visitantes, de forma autónoma e segura.

Em conjunto, estas medidas transformam o Núcleo Interpretativo do Porto de Leixões num espaço que valoriza a diversidade e promove a igualdade de acesso ao património cultural. A inclusão não deve ser entendida como um complemento, mas como um princípio estruturante de todo o projeto, assegurando que a história, o conhecimento e a memória portuária possam ser partilhados e vividos por todos.

Estas quatro salas configuram um percurso interpretativo coeso e envolvente, que articula o património material e imaterial, técnico e humano, promovendo uma leitura crítica e participativa do Porto de Leixões. Mais do que um espaço expositivo, o núcleo propõe-se como um lugar de encontro entre passado e presente, onde a memória coletiva se preserva e se renova, afirmando o porto como um verdadeiro símbolo da identidade cultural e histórica da região.

Um dos objetivos centrais do Núcleo Interpretativo do Porto de Leixões é afirmar-se como um espaço educativo, inclusivo, acessível a todos os públicos escolares, desde o ensino pré-escolar ao secundário, sendo capaz de estimular a curiosidade e o interesse das crianças e jovens que o visitam. Neste sentido, foi concebida uma quinta sala dedicada exclusivamente ao desenvolvimento de atividades educativas, pensada como um espaço dinâmico, participativo e interdisciplinar.

A aposta na dimensão pedagógica e didática é fundamental para aproximar as novas gerações da história, da cultura e da identidade portuária, transformando o Núcleo num recurso educativo relevante para escolas e professores. Esta sala deverá acolher programas educativos específicos, adaptados às diferentes faixas etárias e níveis de ensino, promovendo

o envolvimento direto dos participantes através de metodologias ativas e experiências sensoriais.

A sala 5 (figura 37) simboliza a ligação entre o património e a educação, funcionando como um laboratório vivo de descoberta e criação, onde o conhecimento é construído de forma participativa, sensorial e emocional.



Figura 37 – Sala 5: sala de oficinas criativas e espaço educativo.

Fonte: Joana Meireles©2025, gerado por Inteligência Artificial.

Atividades e programas sugeridos:

- Visitas pedagógicas guiadas por faixa etária, adaptando a linguagem e a complexidade da explicação:
 - Para os mais novos, utilizar uma linguagem simples, histórias curtas, metáforas e comparações com o quotidiano. Por exemplo, explicar o funcionamento do porto através da “viagem de um navio” desde que chega até que parte;
 - Para os alunos mais velhos, integrar conceitos mais técnicos e históricos, mas mantendo um tom dinâmico e ilustrado com exemplos práticos e curiosidades;
- Oficinas pedagógicas e criativas, onde as crianças possam “aprender fazendo”:

- Construção de mini-maquetes de barcos, guindastes ou contentores com materiais recicláveis;
- Jogos interativos sobre o porto e as profissões ligadas ao mar (como *puzzles*, *quiz* digitais ou caça ao tesouro);
- Oficina de sons do porto, onde se explorem os sons das embarcações, das gaivotas, das máquinas, criando paisagens sonoras e sensibilizando para a dimensão sensorial do espaço;
- Programas educativos em articulação com as escolas, desenvolvendo materiais didáticos complementares (fichas pedagógicas, desafios, roteiros de visita) que possam ser utilizados antes e depois da visita, reforçando a aprendizagem em sala de aula;
- Atividades de mediação cultural, como contadores de histórias, teatro infantil ou pequenos filmes animados, que apresentem a história do Porto de Leixões de forma lúdica e envolvente.

Através destas atividades e metodologias³³, o Núcleo Interpretativo do Porto de Leixões transforma-se num espaço de aprendizagem viva, onde a história e o património se tornam acessíveis, participativos e inspiradores para crianças e jovens. Reforçando o papel do núcleo como mediador entre o património e a comunidade educativa.

O público escolar constitui um dos principais focos de atuação do núcleo. Este grupo integra alunos de diferentes níveis de ensino, desde o pré-escolar ao secundário e ensino profissional, representando uma oportunidade única para promover a educação patrimonial. Através de visitas pedagógicas e programas educativos adaptados, o núcleo pode contribuir ativamente para a formação cultural e científica das novas gerações. O núcleo dirige-se, também, ao público geral e familiar, composto por residentes da região e visitantes ocasionais que procuram conhecer melhor o Porto de Leixões e a sua importância para o desenvolvimento

³³ Consultar Apêndice B - Quadro 1, p.152.

local e nacional. Este público valoriza experiências culturais acessíveis, interativas e enriquecedoras, que combinem informação, emoção e descoberta.

Outro grupo relevante é o público especializado, que inclui investigadores, estudantes universitários e profissionais ligados às áreas desta temática. Para este segmento, o núcleo poderá oferecer conteúdos técnicos aprofundados, acesso a documentação e recursos digitais, e promover ações de investigação e debate sobre o porto e a sua evolução.

Por fim, destaca-se ainda o turista nacional e internacional que encontra no núcleo uma porta de entrada para compreender a identidade marítima da região e a relevância do Porto de Leixões no panorama portuário global. Assim, o Núcleo Interpretativo do Porto de Leixões posiciona-se como um espaço aberto, inclusivo e multifacetado, concebido para acolher públicos distintos, mas unidos pelo mesmo propósito: descobrir, compreender e valorizar o património e a memória portuária que moldaram o território e continuam a influenciar o seu futuro.

Deste modo, a representação visual do possível Núcleo Interpretativo do Porto de Leixões, desenvolvida através de ferramentas de inteligência artificial, constitui um contributo significativo para a consolidação teórica e metodológica do projeto, ao incorporar uma dimensão sensorial e interpretativa que complementa a análise conceptual anteriormente apresentada, pois a utilização de recursos visuais possibilita uma aproximação mais concreta e compreensível à proposta museológica.

O processo criativo baseou-se na utilização de um *prompt*, isto é, um conjunto de instruções textuais detalhadas fornecidas ao sistema de IA para orientar a geração de imagens, onde se definem com precisão as características visuais, ambientais e temáticas desejadas, por exemplo, o tipo de iluminação, as cores predominantes, os elementos expositivos, os materiais ou o estilo arquitetónico.

No caso concreto deste projeto, o *prompt* foi elaborado com base nos conceitos essenciais aprendidos durante a licenciatura, refletindo as boas práticas museológicas e expositivas. As instruções incluíam, entre outros elementos:

- o uso de luzes de cor fria, associadas à atmosfera industrial e marítima do Porto de Leixões;
- a seleção de cores das paredes relacionadas com a temática do núcleo e o ambiente portuário;
- a inclusão de tecnologias interativas e ecrãs digitais para promover uma experiência participativa;
- a presença de vitrines e suportes expositivos adequados, assegurando a visibilidade e conservação dos objetos;
- e a criação de um ambiente coerente entre narrativa, espaço e *design* museográfico.

Assim, o uso da IA não substituiu o pensamento crítico, criativo ou museológico, mas atuou como uma ferramenta complementar de experimentação visual e conceptual, permitindo testar soluções estéticas e espaciais de forma rápida e eficaz. A integração entre os conhecimentos adquiridos e a aplicação prática das tecnologias digitais demonstra uma abordagem inovadora e interdisciplinar à museologia contemporânea, na qual a IA é utilizada de forma ética e fundamentada, ao serviço da interpretação e valorização do património cultural.

O “sonho” da existência de um Núcleo Interpretativo do Porto de Leixões, embora altamente desejável, apresenta desafios significativos, entre eles destaca-se a necessidade de garantir um financiamento sustentável, não apenas para a instalação inicial, mas sobretudo para a manutenção contínua do espaço, assegurando a preservação dos acervos e a continuidade das atividades culturais e educativas. Outro desafio central prende-se com a constituição de uma equipa multidisciplinar, capaz de articular competências de gestão do património cultural, museologia, arquivística, história, conservação e restauro, *design* expositivo e mediação cultural, de modo a garantir uma interpretação rigorosa e acessível do património portuário.

Desta forma, é importante compreender que a viabilização do Núcleo depende da conjugação de diversos meios, distribuídos em três grandes dimensões, essencialmente:

- Infraestrutural: é essencial dispor de um espaço físico adequado, com condições ambientais e técnicas para a conservação dos acervos (controlo de temperatura, humidade, iluminação, segurança) e com áreas expositivas modernas, adaptáveis e acessíveis a diferentes públicos, capazes de acolher múltiplos formatos de exposição e atividades culturais;
- Humana: uma equipa qualificada é indispensável, capaz de inventariar, estudar, conservar e expor o património, bem como desenvolver programas educativos, atividades de mediação cultural e experiências interativas que aproximem o público da história do porto;
- Financeira e institucional: o núcleo requer mobilização de recursos financeiros, públicos e privados, bem como a criação de parcerias estratégicas com universidades, municípios, fundações e outras instituições culturais, garantindo não apenas a sustentabilidade do projeto, mas também o seu enraizamento na comunidade.

Além disso, a criação de um núcleo envolve a execução de etapas fundamentais, como o diagnóstico e planeamento do espaço, a conservação e inventário dos elementos documentais e fotográficos e a digitalização do acervo para proteção dos originais e acesso público. Sendo também necessário definir conteúdos expositivos permanentes, que assegurem a identidade do núcleo, e temporários, que promovam renovação e atratividade contínua.

Apesar de todos estes desafios, a criação de um Núcleo Interpretativo do Porto de Leixões apresenta vantagens claras e estratégicas. Como a consolidação da memória portuária, dinamizar a comunidade, ampliação da oferta educativa e cultural, assim como, permite transformar o património histórico em recurso social, cultural e económico de grande alcance, projetando o Porto de Leixões não apenas como infraestrutura logística, mas como espaço de memória, educação e experiência cultural.

Como exemplo, podemos mencionar alguns portos internacionais que apostaram em semelhantes estratégias de reaproveitamento cultural, usufruindo da história e património de um porto e de uma comunidade.

- Porto de Hamburgo: dentro do porto, tem o BallinStadt Museu da Emigração de Hamburgo que promove a memória coletiva e europeia dos emigrantes do século XIX e XX, através de histórias e objetos pessoais dos emigrantes que moldaram a história de Hamburgo³⁴;
- Porto de Roterdão: inclui dois museus, um deles, o Maritime Museum Harbor³⁵, que integra o antigo porto marítimo onde navios históricos e guindastes são preservados, mantendo diversas atividades ativas, dando acesso a exposições, apresentações de artesanato marítimo, assim como passeios pelo porto e até demonstrações práticas no estaleiro. Um outro museu, Fenix Museum³⁶, o Museu sobre a Migração, inaugurado em 2025, localizado num antigo armazém reabilitado que destaca as histórias sobre a migração através de objetos pessoais, retratos e instalações imersivas, como o "Labirinto de Malas", que contam histórias pessoais e universais sobre a experiência de migrar. O projeto tem o objetivo de mostrar que a migração é uma experiência humana atemporal e universal e não apenas números ou estatísticas.

Estes dois exemplos demonstram que os portos podem ser não apenas motores económicos, mas também espaços culturais vivos que projetam a sua história a nível global e local, valorizando o seu património imaterial e documental através de memórias vivas de trabalhadores e migrantes. Assim, confirmam que, mesmo focados na gestão portuária, estes portos têm igualmente um papel relevante na gestão e divulgação do património cultural, constituindo modelos inspiradores para o caso do Porto de Leixões.

A possibilidade da criação de um núcleo museológico no Porto de Leixões tem vindo a ser abordada por diferentes investigadores e gestores do património cultural, mesmo dentro da própria APDL nos últimos anos, refletindo um interesse contínuo pela valorização da memória

³⁴ Informação retirada de Museu da Emigração BallinStadt Hamburgo. (2025). *Exposição permanente. Museu da Emigração BallinStadt Hamburgo*. <https://www.ballinstadt.de/ausstellung/dauerausstellung/>

³⁵ Informação retirada de Maritiem Museum Rotterdam. (2025). *Maritime Museum Harbour: experience how the port of Rotterdam once began!* <https://maritiemmuseum.nl/en/museum-harbour>.

³⁶ Informação retirada de Fenix. (2025). *A new art museum that shares stories of migration*. <https://www.fenix.nl/en/>

portuária e pela aproximação entre o porto e a comunidade. No entanto, cada um dos estudos realizados apresentou enfoques distintos, tanto na sua estrutura conceptual como na profundidade das propostas apresentadas, revelando uma evolução gradual no modo como se pensa o património cultural associado ao Porto de Leixões.

O relatório de estágio curricular de Paulo Pereira³⁷, intitulado de *Porto de Leixões: um porto de abrigo e a sua importância no desenvolvimento de Leça da Palmeira e Matosinhos* (2016), foi o primeiro a referir de forma explícita a intenção de criar um núcleo museológico, entendendo-o como um espaço destinado à conservação e exposição de documentação e equipamentos relacionados com a história da APDL. A proposta, ainda numa fase embrionária, procurava essencialmente sensibilizar a comunidade portuária e a população local para a importância histórica e simbólica do porto, enquanto motor de desenvolvimento económico e social. No entanto, esta abordagem, apresentava-se genérica e descritiva, não tendo sido acompanhada por uma estrutura museológica definida. O relatório surge como o primeiro a propor explicitamente a criação de um núcleo museológico, centrando-se, sobretudo, na preservação e exposição de equipamentos, documentos e objetos históricos representativos da atividade.

Mais tarde, dentro da divisão de património da APDL e no âmbito da conclusão da licenciatura, foram efetuados mais dois relatórios de estágio curricular, o de Nuno Albuquerque (2020)³⁸ propõe a criação de um Centro de Documentação e Memória do Porto de Leixões. Este trabalho sistematiza um conjunto de ações concretas, desde o levantamento fotográfico e documental até à higienização, inventariação e digitalização de alguns processos históricos selecionados, sugerindo uma estrutura física e interpretativa, definindo um modelo de organização temática, a sua missão, objetivos e a narrativa interpretativa para o futuro espaço. O autor sugere que o centro fosse instalado na Estação de Passageiros da Doca n.º 1, reunindo áreas expositivas, zonas de documentação e galerias digitais.

³⁷ Atual Chefe da Divisão de Património da APDL.

³⁸ Relatório de estágio curricular de Gestão do Património sob o tema *Património Industrial e Documental do Porto de Leixões*.

Aproxima-se mais de uma perspectiva arquivística e de gestão do conhecimento. Focando-se no tratamento, inventariação, digitalização e disponibilização ao público do espólio documental e fotográfico da APDL, reconhecendo a importância de tornar o acervo acessível tanto à comunidade científica como ao público em geral. O autor introduz uma dimensão mais tecnológica e institucional, propondo a integração de ferramentas digitais e plataformas *online* para a consulta do acervo. Contudo, o centro é pensado, sobretudo, como um repositório de informação e memória. Apesar de apresentar um projeto mais desenvolvido relativamente ao anterior, esta proposta continua centrada na memória institucional da APDL e na valorização da documentação técnica.

Desta forma, com a proposta da necessidade de existir um núcleo interpretativo, o trabalho não apenas retoma a ideia de um núcleo museológico, mas reformula-a à luz das atuais práticas de mediação cultural, considerando o património como um processo dinâmico, participativo e interdisciplinar, partindo da análise de fontes fotográficas e documentais, mas incorporando igualmente a dimensão imaterial, através da valorização das memórias orais e das vivências dos trabalhadores e da comunidade envolvente, criando uma ligação entre a história institucional e a experiência social e humana do porto.

Além disso, neste estudo, através da recuperação da notícia de 1991 do Jornal Porto Douro-Leixões, onde se apresenta a intenção de criar um “Museu de Leixões”, permite-nos compreender que o desejo de institucionalizar a memória portuária é recorrente ao longo de mais de três décadas. Ao visitar essa proposta original, o nosso estudo reafirma a pertinência de concretizar este projeto, demonstrando que o Núcleo Interpretativo não é apenas uma ambição histórica, mas uma necessidade cultural e social atual.

As três propostas, a de Paulo Pereira (2016), Nuno Albuquerque (2020) e aquela que agora apresentamos, partilham o mesmo ponto de partida: a necessidade de valorizar, preservar e comunicar o património do Porto de Leixões. No entanto, cada uma reflete um momento distinto da evolução da consciência patrimonial da APDL e apresenta abordagens conceptualmente diferentes quanto à forma de concretizar esse objetivo. Aqui, o núcleo é visto como um espaço físico de memória, de carácter expositivo e educativo, mas ainda sem uma definição aprofundada de linhas temáticas, metodologias interpretativas ou integração com a comunidade.

Através da atual investigação, sugerimos a criação de um Núcleo Interpretativo do Porto de Leixões que una as vertentes museológica e documental, através da mediação cultural e interpretativa, propondo uma leitura ativa e interativa da história portuária, explorando áreas temáticas que articulam o património material, imaterial, documental e fotográfico. Esta abordagem permite transformar o núcleo num espaço dinâmico de diálogo entre passado, presente e futuro, onde a comunidade é chamada a participar, reconhecendo-se na memória do porto.

Culturalmente, garante a salvaguarda da memória histórica do Porto de Leixões, tornando acessível o conhecimento sobre a sua evolução e impacto regional. A nível patrimonial, permite a preservação de peças, equipamentos e documentos que, de outra forma, poderiam perder-se, reforçando a identidade e a valorização do património local. Socialmente, cria um espaço de encontro, aprendizagem e participação, aproximando a comunidade da história do porto e fomentando um sentimento de pertença.

A concretização deste projeto não é apenas desejável, é essencial. Mantendo o núcleo museológico como tema central nos estudos do Porto de Leixões, garante-se a continuidade de um compromisso com a memória, a cultura e o património da região, transformando a história portuária numa narrativa viva e acessível a todos. O núcleo não só enriquece o presente, como também assegura que gerações futuras possam compreender e valorizar a importância histórica, económica e social do Porto de Leixões.

Apesar de um Núcleo Interpretativo poder não estar previsto num futuro próximo nos planos da APDL, esta tem vindo a desenvolver uma série de ações relevantes de valorização patrimonial e mediação cultural, aproveitando ao máximo os recursos e competências ao seu alcance. Estas iniciativas refletem o compromisso da APDL com a preservação da memória portuária e a divulgação do seu património histórico, mesmo sendo uma entidade com funções predominantemente logísticas e comerciais.

Entre as principais ações realizadas destacam-se as parcerias estabelecidas com universidades, faculdades, instituições, bibliotecas e municípios, que permitem a cedência de documentos e materiais para investigações académicas, científicas e históricas, bem como

para a realização de exposições. Este tipo de colaboração promove não apenas a investigação sobre a história do porto, mas também a divulgação cultural junto de diferentes públicos.

Paralelamente, encontra-se em desenvolvimento uma proposta de projeto conjunto entre o Porto da Corunha e o Porto de Leixões, destinado à digitalização de fotografias e documentos históricos relevantes da trajetória portuária, com o objetivo de salvaguardar e preservar esta memória³⁹. Embora a APDL já disponha de um conjunto de fotografias digitalizadas, muitas outras permanecem por inventariar, catalogar e não acessíveis, o que demonstra a necessidade contínua de investimento e gestão do acervo documental.

A APDL está também a trabalhar na criação de um projeto de “Memórias Vivas”⁴⁰, que visa recolher testemunhos orais de antigos trabalhadores do Porto de Leixões. Este projeto pretende compreender a experiência pessoal e coletiva associada ao porto, bem como o impacto das transformações portuárias na vida da comunidade envolvente. Apesar de ainda não se encontrar em fase de implementação, constitui uma aposta significativa na valorização do património imaterial e na integração da memória viva da comunidade.

Entre as diversas iniciativas da APDL com a comunidade destacam-se as visitas guiadas ao Titan, em Matosinhos, e a organização de visitas a escolas dentro da área portuária, permitindo a aproximação direta do público ao espaço portuário. A participação no *Open House Porto* a realização anual da Corrida do Porto de Leixões e o Dia do Porto de Leixões, são eventos que contribuem para tornar o porto mais acessível e para reforçar o seu valor cultural e educativo. Embora ainda não tenha sido possível criar um núcleo museológico ou um museu, apesar de já ter havido sugestões de ser essencial a existência de um, em 2020, houve uma proposta para transferir a sede da APDL de Leça da Palmeira para um terreno em Matosinhos, onde se planeava instalar o Museu do Porto de Leixões⁴¹ com 350 m², de fácil acesso, com restaurante, parque privativo e áreas adequadas para exposições permanentes e temporárias. Apesar deste projeto não ter sido realizado, evidencia o reconhecimento da importância do

³⁹ Informações cedidas pelo Chefe da Divisão de Património da APDL, Dr. Paulo Pereira.

⁴⁰ Informações cedidas pelo Chefe da Divisão de Património da APDL, Dr. Paulo Pereira.

⁴¹ Informações cedidas pelo Chefe da Divisão de Património da APDL, Dr. Paulo Pereira.

património portuário e o desejo de criar um espaço dedicado à sua preservação e divulgação. Demonstram o cuidado da APDL com a valorização do património histórico, técnico e cultural do Porto de Leixões.

3.1. SALVAGUARDA E VALORIZAÇÃO DO ARQUIVO DA APDL

A preservação e valorização do Arquivo da APDL constitui um elemento central na política de valorização do património do Porto de Leixões, estando intrinsecamente ligada à memória histórica, social e técnica que a entidade detém. Este arquivo não se limita a desempenhar uma função administrativa ou documental, trata-se de um verdadeiro reservatório de conhecimento sobre a evolução do porto, as suas infraestruturas, dinâmicas comerciais e sociais, das transformações urbanísticas e culturais que moldaram a comunidade envolvente ao longo de mais de um século.

A ligação entre o arquivo e o património portuário é profunda, desde os documentos históricos, plantas, mapas, relatórios e fotografias que constituem uma base material que permite compreender o desenvolvimento das infraestruturas portuárias, bem como dos impactos que o Porto de Leixões teve na comunidade ao longo da sua construção e desenvolvimento. Ao mesmo tempo, estas fontes são fundamentais para a valorização do património atual, permitindo que a APDL demonstre, de forma concreta e acessível, ao público a riqueza da sua história e das suas coleções, seja através de exposições, projetos educativos ou parcerias com instituições académicas e culturais.

A implementação de projetos como a digitalização de fotografias e documentos, em colaboração com o Porto de Corunha, é um exemplo claro da preocupação da APDL em proteger este acervo e, simultaneamente, torná-lo acessível, especialmente, a investigadores, historiadores e estudantes. De igual forma, a recolha de memórias orais de antigos trabalhadores através do projeto “Memórias Vivas” reforça a dimensão imaterial do património, conectando vivências e testemunhos à documentação histórica existente. Este cruzamento de dados, material e imaterial, permite criar uma narrativa mais completa e

inclusiva sobre o Porto de Leixões, valorizando a memória coletiva da comunidade e tornando o património mais tangível e significativo.

De acordo com o Relatório de Estágio Curricular de Nuno Albuquerque (2020), a APDL tem desenvolvido medidas de preservação documental, como o Regulamento de Inventário e Cadastro do Património, e a implementação de plataformas digitais como a GesDoc, de forma a otimizarem o fluxo documental entre departamentos. Apesar destes esforços evidenciarem uma política ativa de gestão documental, persistem limitações físicas, nomeadamente as condições do arquivo instalado na cave, afetado por humidade e proximidade ao mar, que reforçam a urgência de uma estratégia de salvaguarda e requalificação.

Para um futuro Núcleo Interpretativo, este arquivo assume um papel estratégico. A existência de um acervo documental e fotográfico consolidado permite não apenas sustentar exposições permanentes e temporárias, mas também oferecer conteúdos ricos para programas educativos, experiências interativas e projetos de investigação científica. O arquivo torna-se, assim, um recurso essencial para a conceção de um espaço que articule preservação, interpretação e mediação cultural, garantindo que o património do porto seja compreendido, apreciado e vivido.

Além dos benefícios culturais e educativos, a valorização do arquivo também apresenta vantagens para a própria APDL enquanto entidade gestora. A inventariação, organização e digitalização do acervo reforçam a imagem institucional da APDL como detentora de um património de relevância histórica e social, promovendo maior visibilidade e reconhecimento nacional e internacional. Ao transformar documentos, fotografias e memórias em recursos acessíveis e interpretáveis, a APDL consegue projetar uma dimensão cultural que complementa os seus objetivos logísticos e comerciais, contribuindo para uma abordagem integrada entre atividade portuária, memória coletiva e dinamização cultural.

Tal como sublinha João Costa (2020)⁴² no seu relatório de estágio, a digitalização e organização do acervo da APDL constituem etapas essenciais para garantir o acesso público e a preservação da memória portuária. Desta forma, o autor propõe a criação de uma plataforma

⁴² Gestor de Património dentro da Divisão de Património, que realizou um estágio curricular para a conclusão da Licenciatura em Gestão do Património sob o tema *Plataforma Digital da APDL*.

digital dedicada ao Porto de Leixões que funcionaria como repositório aberto de documentos históricos, mapas e fotografias, com acesso livre para investigadores e cidadãos. Esta proposta reforça a importância de integrar o arquivo físico e digital numa estratégia de difusão do conhecimento e aproximação entre o porto e a comunidade.

Um dos maiores desafios e oportunidades na valorização do património portuário prende-se com a salvaguarda do Arquivo da APDL, em especial o designado “Arquivo Morto”⁴³. Este contém milhares de documentos, plantas, mapas, fotografias e relatórios que cobrem mais de um século de atividade portuária. Apesar de se tratar de um acervo de enorme valor histórico, técnico e social, permanece, em grande parte, inacessível e sem inventário, o que limita o seu potencial como recurso de conhecimento e de valorização patrimonial.



Figura 38 – Documentos no “Arquivo Morto”, 2023.

Fonte: Joana Meireles©2023.

⁴³ Consideramos que a APDL possui dois arquivos. O Arquivo da Biblioteca, que se encontra neste mesmo espaço e o “Arquivo Morto”, aquele que está na cave de acesso restrito aos técnicos da Divisão de Património da APDL, sendo que para acesso de outros indivíduos é necessária uma autorização.

Ambos os relatórios de estágio curriculares anteriormente mencionados, nomeadamente o de Nuno Albuquerque e João Costa, destacam a urgência de uma reestruturação física e digital do arquivo. Referem que a proximidade do mar e as deficiências ambientais da cave da APDL aceleram a deterioração dos documentos, recomendando intervenções de climatização e digitalização sistemática para criar um Arquivo Digital Aberto. Estas observações sustentam a necessidade de políticas permanentes de conservação preventiva e de gestão integrada da informação.

Devido à forma como muitos destes materiais foram armazenados ao longo de décadas, existe a possibilidade de se encontrarem documentos ainda desconhecidos ou não identificados, bem como peças em estado de fragilidade ou mesmo em risco de degradação irreversível. Este risco não se prende apenas com a perda de suportes físicos, mas também com a perda de informação única e insubstituível para a história do Porto de Leixões e para a compreensão das dinâmicas sociais e urbanas associadas ao seu desenvolvimento. Estas práticas descritas nos relatórios demonstram a evolução progressiva da consciência patrimonial da APDL. De uma fase inicial centrada na conservação física, a entidade avança para um modelo que integra a digitalização, a mediação cultural e a abertura à comunidade científica e local. Este percurso confirma que a salvaguarda do arquivo é um processo dinâmico e estratégico para o futuro do Porto de Leixões.

Como é mencionado no Código Deontológico do ICOM (Internacional Council of Museums) para Museus, os acervos dos museus refletem o património cultural e natural das comunidades de onde provêm⁴⁴. Neste sentido, a salvaguarda do Arquivo da APDL deve assumir-se como uma prioridade estratégica, visto que, a ausência de inventariação, catalogação e digitalização acaba por dificultar, o trabalho de investigadores, impedindo, por vezes, o uso de determinados documentos. O projeto em parceria com o Porto de Corunha, constitui um passo inicial para se efetuar uma transformação nos arquivos da APDL, passando a ser um local com mais acessibilidade aos documentos, sobretudo para investigadores e estudantes, contribuindo, assim, para a realização de novos estudos sobre o porto.

⁴⁴ Secção 6 do Código Deontológico do ICOM para Museus, p.13.

A inventariação sistemática, a digitalização em larga escala e a criação de condições adequadas de conservação preventiva são, assim, passos essenciais para garantir a preservação a longo prazo. Desta forma, seria importante compreender que é necessária uma ação de salvaguarda e de valorização face a este acervo e às condições que ele enfrenta, assim, é relevante refletir que é essencial haver um plano estruturado que contemplasse, em específico:

- Diagnóstico, conservação e inventário: avaliação do estado físico dos documentos, a sua digitalização sistemática e categorização por áreas temáticas e cronológicas;
- Criação de um Arquivo Digital Aberto: plataforma *online* que permita acesso livre e gratuito a mapas, plantas técnicas, fotografias de época e correspondência institucional, tomando como referência exemplos internacionais, como o *Europeana*.

Importa salientar que uma pequena parte deste processo de diagnóstico e inventário já foi anteriormente realizada no âmbito de um estágio curricular desenvolvido na Divisão de Património da APDL, em documentos pré-selecionados desde o ano de 1880 a 1910⁴⁵, sendo separados e inventariados mediante a importância dos mesmos em termos de história e importância para a APDL⁴⁶. Contudo, este processo incidiu apenas sobre uma pequena parte do arquivo, representando uma etapa inicial, ainda que significativa, no esforço de preservação e sistematização do acervo. É, portanto, essencial que o mesmo procedimento seja alargado a todo o arquivo, de modo a assegurar uma preservação integral e coerente do património documental da APDL.

Paralelamente, importa reforçar a relevância e a necessidade da criação de um Arquivo Digital Aberto. Embora o relatório de João Costa já tenha sugerido a criação de algo semelhante,

⁴⁵ A seleção dos documentos datados entre 1880 e 1910 deve-se ao facto deste período corresponder à fase inicial e de consolidação das infraestruturas portuárias de Leixões, representando um momento crucial na história e desenvolvimento da APDL. Como é referido neste relatório de estágio curricular, estes documentos fazem parte do espólio mais antigo e de maior valor histórico e patrimonial existente nos arquivos da instituição. Por esse motivo, estes documentos foram prioritariamente identificados, higienizados e registados em base de dados.

⁴⁶ Informação retirada do relatório de estágio curricular em Gestão do Património, de Nuno Albuquerque sob o tema *Património Industrial e Documental do Porto de Leixões* (2020).

refere que a ideia mais detalhada que se encontrava em fase de análise e estudo, seria criar na página oficial da APDL criar um acesso direto a documentos digitais previamente carregados na plataforma. Porém, atualmente, o *site* da APDL disponibiliza apenas uma linha cronológica e uma breve contextualização histórica sobre o Porto de Leixões, juntamente com outros conteúdos relacionados com a sua atividade logística e empresarial.

A criação de um Arquivo Digital Aberto permanece, assim, uma ação prioritária e estratégica, não apenas para democratizar o acesso ao património histórico e documental da APDL, mas também para afirmar o seu compromisso com a valorização cultural e a preservação da memória coletiva do Porto de Leixões.

Deste modo, a digitalização acompanhada de plataformas digitais abertas, permitiria não apenas salvaguardar documentos em risco de degradação, mas também criar coleções temáticas como “Memórias vivas dos trabalhadores do Porto de Leixões” ou “Impactos urbanos e sociais do Porto de Leixões através de fotografias”, reforçando a articulação entre memória institucional e memória comunitária. Mais do que conservar, trata-se de dar vida ao arquivo, transformando-o num espaço de diálogo intergeracional e num recurso estratégico para o futuro.

Contudo, a importância do Arquivo da APDL não se esgota na sua dimensão documental, mas constitui uma base imprescindível para a construção de um Núcleo Interpretativo dedicado à memória do Porto de Leixões. A documentação preservada, como as plantas originais de infraestruturas, registos fotográficos de obras, relatórios técnicos, correspondência institucional e até testemunhos de trabalhadores, permite-nos reconstituir, com rigor, as múltiplas dimensões da vida portuária: desde a engenharia e a gestão logística até às vivências sociais e laborais das comunidades que estiveram em torno do porto. Integrado num núcleo, este acervo reforçaria a ligação entre património documental e património material, permitindo narrativas mais completas e ricas. Assim, o arquivo deixaria de ser apenas um recurso para especialistas, tornando-se igualmente num instrumento de mediação cultural e de valorização identitária, aproximando a comunidade portuária da comunidade local.

Para a própria APDL, este investimento representa não apenas uma missão de preservação da memória, mas também uma oportunidade de afirmação institucional. Mais do que uma ação

de conservação, trata-se de uma iniciativa que contribui para consolidar a APDL enquanto detentora de uma grande parte do património cultural que reflete a história do Porto de Leixões, conferindo-lhe um papel ativo na construção e difusão da memória coletiva.

A preservação do arquivo permite, ainda, afirmar a relevância do porto não apenas como infraestrutura económica, mas também como elemento estruturante do território, da paisagem urbana e da vida das comunidades que dele dependeram ao longo de gerações.

Assim, preservar e valorizar o Arquivo da APDL é não só um ato de memória, mas também uma estratégia de futuro, capaz de articular herança patrimonial, dinamização cultural e afirmação do Porto de Leixões como espaço de referência histórica e comunitária.

CONCLUSÃO

O desenvolvimento desta dissertação permitiu aprofundar a análise do Porto de Leixões enquanto património cultural, revelando a sua complexidade histórica, social e identitária. Através da exploração de fontes fotográficas e documentais, mas também da revisão bibliográfica e do cruzamento com dados históricos, tornou-se evidente que o Porto de Leixões não pode ser entendido apenas como infraestrutura portuária estratégica ou motor económico, mas sim como um património vivo, em permanente transformação, que articula progresso técnico e científico com a construção da memória coletiva.

Um dos principais contributos deste trabalho foi dar visibilidade ao vasto espólio fotográfico e documental existente nos arquivos da Administração dos Portos do Douro, Leixões e Viana do Castelo (APDL). Esse acervo, apesar do seu valor patrimonial inestimável, encontra-se em grande parte subaproveitado e inacessível ao público, o que limita o seu potencial educativo, cultural e científico. A investigação permitiu demonstrar que este património contém narrativas essenciais para compreender a evolução do Porto de Leixões, bem como a sua estreita ligação à comunidade de Matosinhos, Leça da Palmeira e, por extensão, à região Norte e ao país.

No entanto, o processo investigativo não esteve isento de dificuldades. Uma das principais limitações foi a impossibilidade de aceder às fichas individuais dos trabalhadores da APDL, por questões relacionadas com a proteção de dados. Esse material teria permitido traçar um retrato mais profundo da comunidade portuária, identificando origens geográficas, percursos profissionais e trajetórias de vida, mostrando de que forma o Porto de Leixões transformou quotidianos e moldou identidades. A ausência dessas informações obrigou a redefinir o rumo inicial da investigação, afastando a análise da dimensão social direta dos trabalhadores e conduzindo-a a uma abordagem mais centrada no património documental e fotográfico. Se, por um lado, esta limitação impediu uma leitura mais próxima da comunidade, por outro, abriu caminho a novas perspetivas, ao destacar a relevância das imagens e documentos como instrumentos interpretativos da memória.

Outra dificuldade encontrada esteve relacionada com a própria pesquisa no arquivo da APDL. Apesar de se ter encontrado um conjunto de fotografias de grande valor histórico, estas estavam dispersas em gavetas, sem qualquer inventário ou catalogação, muitas vezes sem indicação de autor ou de data de produção, desta forma, esta ausência de registos em alguns casos dificultou a contextualização temporal e autoral das imagens. Embora este desafio tenha exigido maior esforço interpretativo e nem sempre tenha produzido respostas definitivas, revelou-se fundamental para sublinhar a importância da preservação, organização e inventariação dos arquivos, como forma de garantir a sua acessibilidade e utilização futura.

Apesar destas limitações, também se registaram aspetos muito positivos no acesso e utilização das fontes. A APDL facilitou consideravelmente a consulta documental e disponibilizou ainda um conjunto de fotografias aéreas já inventariadas e digitalizadas, que se revelaram de enorme utilidade para a análise da evolução urbanística e territorial do porto, a que juntamos aquelas que encontramos no Arquivo da APDL. Este apoio institucional, aliado à disponibilidade dos técnicos da Divisão de Património, foi determinante para assegurar a consistência da investigação e para alcançar os objetivos inicialmente delineados.

Os resultados obtidos permitiram evidenciar que o Porto de Leixões é mais do que um conjunto de infraestruturas portuárias. Casos emblemáticos, como a Indústria Conserveira, a construção da Ponte Móvel ou a Estação de Passageiros, demonstram que cada intervenção arquitetónica ou técnica teve repercussões diretas na vivência da comunidade, alterando espaços urbanos, redefinindo hábitos e gerando novas formas de sociabilidade. O Porto de Leixões afirma-se, assim, como um espaço de interseção entre património material e imaterial, onde a memória coletiva se constrói e reconstrói continuamente, refletindo a estreita ligação entre progresso e identidade.

Outro contributo significativo desta investigação foi a reflexão sobre o futuro do património portuário, onde a análise das fontes conduziu à formulação de propostas concretas para a valorização, dinamização e salvaguarda do espólio documental e fotográfico da APDL. Entre estas destaca-se, em particular, a criação de um Núcleo Interpretativo do Porto de Leixões, entendido como espaço estruturante para integrar, interpretar e comunicar o património

material e imaterial associado ao Porto de Leixões. A criação deste núcleo surge da necessidade de articular os diferentes tipos de património, especialmente, o documental e fotográfico, num projeto que combine preservação, comunicação e envolvimento comunitário. Além da componente teórica, o trabalho introduziu também uma dimensão visual, através da elaboração de representações do possível núcleo com recurso à inteligência artificial, que funcionam como instrumentos de comunicação e sensibilização. Estas imagens permitem traduzir visualmente o conceito do porto como espaço cultural vivo, de memória e de futuro, reforçando o potencial e a relevância da proposta para a valorização patrimonial e para o fortalecimento da identidade coletiva.

A este propósito, sublinha-se igualmente a necessidade de avançar com a digitalização sistemática do chamado “Arquivo Morto” e com a inventariação rigorosa do acervo fotográfico, garantindo não apenas a preservação dos originais, mas também a sua acessibilidade ao público e à comunidade científica. Mais do que meras recomendações técnicas, estas propostas devem ser entendidas como estratégias fundamentais para que o Porto de Leixões seja reconhecido como património vivo, capaz de conjugar memória e identidade coletiva com fruição cultural e valorização social.

Mesmo com as limitações encontradas, o percurso investigativo revelou-se enriquecedor, contribuindo não apenas para dar visibilidade ao espólio documental e fotográfico da APDL, mas também para reforçar a consciência da sua importância enquanto recurso patrimonial a proteger, salvaguardar e dinamizar.

Mais do que interpretar o passado, esta dissertação projeta o Porto de Leixões no futuro, sugerindo caminhos para a sua valorização e para a construção de novas memórias coletivas. De porto de abrigo a motor de desenvolvimento económico, social e cultural, o Porto de Leixões consolidou-se como símbolo da memória e da identidade de uma comunidade. O desafio que se impõe é continuar a preservá-lo e valorizá-lo como património, garantindo que esta herança, visível em documentos e fotografias, permaneça acessível às gerações futuras, como testemunho de uma história coletiva que não pertence apenas à comunidade local, mas a todos nós.

Por fim, importa salientar que este trabalho não pretende encerrar o tema, mas antes abrir novas linhas de investigação. Futuramente, seria pertinente aprofundar a dimensão social e comunitária através do estudo dos trabalhadores portuários e das suas famílias, caso as restrições de acesso a dados pessoais venham a ser ultrapassadas, realizando sobretudo recolhas de áudio/ vídeo destas “memórias vivas. Para além do contributo científico, esta investigação permitiu desenvolver competências críticas e metodológicas essenciais para a área da gestão do património cultural, mas sobretudo reforçou a convicção de que a preservação e valorização do património não é apenas uma responsabilidade académica ou institucional, é uma missão coletiva, que deve envolver a comunidade e projetar-se para o futuro, uma memória (re)escrita a cada passo do seu progresso patrimonial.

FONTES IMPRESSAS

Arquivo APDL

Processos Fotográficos

Móvel n.º 1 (arquivo horizontal 02000486)

- Gaveta n.º 1;
 - Inauguração da Ponte Móvel em 1961. Cota: ADPL_PM_0049;
 - Inauguração da Ponte Móvel em 1961. Cota: ADPL_PM_0050;

- Gaveta n.º 2;
 - Cheias no Douro 1909. Álbum Fotográfico, APDL I, sem data;
 - Construção da Ponte Móvel, 1958. Álbum Fotográfico, APDL III, sem data;

- Móvel n.º 2 (arquivo horizontal 02000485), gaveta n.º 1;
 - Antiga ponte de pedra em Leça da Palmeira, sem data;
 - Transporte da sardinha em cabazes, final do século XIX. Fotografia n.º 1 do grupo 2.2.;
 - Pescadores na rampa do pescado, sem data. Fotografia n.º 5 do grupo 4;
 - Planta das fábricas de conservas existentes em 1937;
 - Vista aérea das fábricas, sem data. Fotografia n.º 4 do grupo 8, parte 1;
 - A mulher na indústria conserveira, sem data. Fotografia n.º 3 do grupo 7;
 - Antiga Ponte Móvel, 27 de maio de 1963. Fotografia n.º 4 do grupo 6, parte 2;
 - Vista aérea de toda a zona envolvente a Matosinhos e Leça da Palmeira, com sinalização da Rua Brito Capelo, sem data;

- Álbum 31

- Fotografia n.º 31_2_002;
 - fotografia n.º 31_2_006;
 - Fotografia n.º 31_2_012-0;
 - Fotografia n.º 31_2_014 – 0;
 - Fotografia n.º 31_2_022-0;
 - Fotografia n.º 31_2_088;
 - Fotografia n.º 31_2_089;
 - Fotografia n.º 31_2_092-0;
 - Fotografia n.º 31_2_098-0
 - Fotografia n.º 31_2_100-0;
 - Fotografia n.º 31_2_110;
 - Fotografia n.º 31_2_113;
 - Fotografia n.º 31_2_115;
 - Fotografia n.º 31_4_005;
-
- Álbum 32
 - Fotografia n.º 32_1_012;
-
- Álbum Estação de Passageiros
 - Fotografia n.º 30_2_02;

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

Albuquerque, N. M. M. de. (2020). *Património Industrial e Documental do Porto de Leixões*. [Relatório de Estágio, Escola Superior de Educação do Instituto Politécnico do Porto]. Biblioteca da Escola Superior de Educação do Instituto Politécnico do Porto.

Almeida, C. D. A. B. F. de. (2003). *Objectos Melancólicos... Fotografia, Património e Construção da Memória: A Coleção do Grupo Pró-Évora (1890-1920)*. [Master's Thesis, Universidade de Évora]. Repositório da Universidade de Évora, disponível em <https://www.rdpc.uevora.pt/handle/10174/15055>

Alvão, D. & Biel, E. (1998). *Porto de Leixões. Fotografias*. APDL. Arquivo APDL.

Sousa, F. & Alves, J. F. (2002). *Leixões. Uma História Portuária*. APDL. Arquivo APDL.

Alves, J.F. (2007). *A ponte móvel de Leixões. Memória Histórica*. APDL. Arquivo APDL.

Arquivo Municipal de Vila Nova de Famalicão. (2025). *Adolfo Ferreira de Loureiro*. Disponível em <https://www.arquivoalbertosampaio.org/details?id=21275> consultado em 2025, abril 04.

APDL. (1949). *O Porto de Leixões*. Arquivo APDL.

APDL. (1966). *Leixões: O Porto de Leixões*. Arquivo APDL.

APDL. (1955). *Porto de Leixões. Plano Geral de 1955*. Arquivo APDL.

APDL. (2023). *Cronologia de Leixões*. Arquivo APDL.

APDL. (2025). *Das Origens*. Porto de Leixões. Disponível em <https://leixoes.apdl.pt/o-porto/a-historia/> (a)

APDL. (2025). *Estação de Passageiros*. Disponível em <https://Leixoes.Apdl.Pt/Areas-de-Negocio/Estacao-de-Passageiros/> (b)

APDL. (2025). *História*. Titan – O renascer. Disponível em <https://titan-apdl.pt/historia/> (c)

Assembleia da República. (s.d.). *Henrique Scherk*. https://app.parlamento.pt/PublicacoesOnLine/OsProcuradoresdaCamaraCorporativa%5Chtml/pdf/s/schreck_henrique.pdf

Bittencourt, J. (2021). Centro Interpretativo do FEUPmuseu : um espaço de encontro. *Ensaios e Práticas Em Museologia* 10, pp. 37–58. <https://doi.org/10.21747/978-989-9082-06-9/102021a3>

Costa, J. N. A. G. da. (2020). *Plataforma Digital da APDL*. [Relatório de Estágio, Escola Superior de Educação do Instituto Politécnico do Porto]. Biblioteca da Escola Superior de Educação do Instituto Politécnico do Porto.

Costa, P. M. L. da. (2015). *Novo Terminal de Cruzeiros de Leixões e a Cidade de Matosinhos - Proposta de uma porta de entrada em Portugal a partir do Atlântico*. [Master's Thesis, Faculdade de Ciências da Universidade do Porto]. Repositório Aberto da Universidade do Porto, disponível em <https://repositorio-aberto.up.pt/bitstream/10216/83419/3/127486.1.pdf>

Despacho n.º 5379/2004 da Assembleia da República. (2004). Diário da República, Séria I-A, n.º 295. <https://diariodarepublica.pt/dr/detalhe/lei/47-2004-480516>

Europe Union. (2025). *Associação Europeia de Comércio Livre (EFTA)*. <https://eur-lex.europa.eu/PT/legal-content/glossary/european-free-trade-association-efta.html>

Felizardo, A., & Samain, E. (2007). A fotografia como objeto e recurso de memória. *Discursos Fotográficos*, 3(3), 3. Disponível em <https://doi.org/10.5433/1984-7939.2007v3n3p205>

Felipe, C. B. M., & Pinho, F. A. (2018). Fotografia como dispositivo da Memória Institucional. *Logeion: Filosofia Da Informação*, 5(1), páginas 89–101. Disponível em <https://doi.org/10.21728/logeion.2018v5n1.p89-101>

Fenix. (2025). *A new art museum that shares stories of migration*. <https://www.fenix.nl/en/>

Ferreira, S. P. da S. (2021). *A Fotografia como Lugar de Memória*. [Master's Thesis, Instituto de Ciências Sociais, Universidade do Minho]. Repositório da Universidade do Minho, disponível em <https://repositorium.sdum.uminho.pt/handle/1822/79313>

Glauco Da Silva, T., & Oliveira De Andrade, E. (2014). Fotografia e espaço urbano: a imagem como fonte histórica. *SCIAS - Arte Educação*, 3(3), páginas 12–32. Disponível em <https://revista.uemg.br/index.php/SCIAS/article/view/566>

ICOM (2017). Código de Deontologia do ICOM para Museus. Disponível em <https://icom.museum/wp-content/uploads/2018/07/ICOM-code-PT.pdf>

Infraestruturas de Portugal. (2021). *Corredor Internacional Norte Linha de Leixões PF31 - Intervenções de modernização para melhoramento da capacidade ferroviária*. https://siaia.apambiente.pt/AIADOC/AIA3392/rnt_eia_lleixoes_v32021624163234.pdf

Jornal Porto Douro-Leixões, Administração dos Portos do Douro e Leixões, abril de 1991, número 0, Arquivo APDL.

Lima, A. M., Pereira, C., Ferreira, D., Silva, F. C. da; Providência, F., Casella, G., Dias, H. D. V., Araújo, J., Amaral, L. C., Sebastian, L., Pizarro, M. S., Barroca, M. J., Palmeiro, M., Pinto, P. M., Azevedo, P., Machado, R. C., Milão, S., & Rosmaninho, S. (2019, novembro). Centros Interpretativos: Técnicas, Espaços, Conceitos e Discursos. *Património a Norte*, 03, pp. 1–177. Disponível em [https://www.academia.edu/41170757/Centros Interpretativos t%C3%A9cnicas espa%C3](https://www.academia.edu/41170757/Centros_Interpretativos_t%C3%A9cnicas_esp%C3)

[%A7os conceitos e discursos Interpretive Centres techniques spaces concepts and discourses](#)

Maritiem Museum Rotterdam. (2025). *Maritime Museum Harbour: experience how the port of Rotterdam once began!* <https://maritiemmuseum.nl/en/museum-harbour>

Museu da Emigração BallinStadt Hamburgo. (2025). *Exposição permanente - Museu da Emigração BallinStadt Hamburgo.* <https://www.ballinstadt.de/ausstellung/dauerausstellung/>

Nunes, A. (2016). *O Mar na Lata*. [Master's Thesis, Escola Superior de Artes e Design]. Repositório Científico Comum. Disponível em <https://comum.rcaap.pt/entities/publication/4532bd34-0685-4a29-a0f0-651c3c75d796>

Pereira, G., Rauber, L. H., Marcela, L., Rueda, R., & Barth, M. (2023). Fotografia como Memória: Preservação de Patrimônio Cultural do Museu Histórico Visconde de São Leopoldo/RS na Era Digital. *REVEC - Revista de Estudos de Cultura*, 9(23), páginas 431-448. Disponível em <https://periodicos.ufs.br/revec/article/view/20591>

Pereira, P.J. L. (2016). *Porto de Leixões: um porto de abrigo e a sua importância no desenvolvimento de Leça da Palmeira e Matosinhos*. [Relatório de Estágio, Escola Superior de Educação do Instituto Politécnico do Porto]. Biblioteca da Escola Superior de Educação do Instituto Politécnico do Porto.

Pereira, P. J. L. (2020). *O Porto de Leixões - do Património Industrial à Memória*. [Master's Thesis, Escola Superior de Educação do Porto do Instituto Politécnico do Porto]. Repositório Científico do Instituto Politécnico do Porto, disponível em <https://recipp.ipp.pt/entities/publication/342e6238-991d-4cbc-8ed4-cf3433b3153e>

Pollak, M. (1992). Memória e Identidade Social. *Estudos Históricos*, 5(10), páginas 200-212. Disponível em <https://periodicos.fgv.br/reh/article/view/1941/1080>

Porto Editora. (2025). *Folha de Flandres*. Infopédia, Dicionário Porto Editora. Disponível em <https://www.infopedia.pt/dicionarios/lingua-portuguesa-ao/folha-de-flandres>

Prata, A. F. C. (2019). *O Desenvolvimento Portuário Português (1910-1926)*. [Master's Thesis, Faculdade de Ciências Sociais e Humanas. Universidade Nova de Lisboa]. Repositório da Universidade Nova de Lisboa, disponível em <https://run.unl.pt/handle/10362/62912?mode=full>

Rito, A. (2019). Condomínio de luxo construído em antiga fábrica de conservas. *Expresso*. <https://expresso.pt/economia/2019-08-09-Condominio-de-luxo-construido-em-antiga-fabrica-de-conservas>

Sá, P. O. (2019). *A relação entre Mediação Cultural e Educação: um olhar a partir de uma experiência de estágio no Serviço Educativo do FACE*. [Master's thesis, Faculdade de Psicologia e de Ciências da Educação, Universidade do Porto]. Repositório Aberto da Universidade do Porto. <https://repositorio-aberto.up.pt/handle/10216/123779>

Santos, F. J. R. dos. (2013). *Morfologia Urbana de Leça da Palmeira*. [Master's Thesis Faculdade de Ciências e Tecnologia da Universidade Fernando Pessoa]. Repositório da Universidade de Fernando Pessoa, disponível em <https://bdigital.ufp.pt/entities/publication/21a40fd8-a236-4fcc-92132160e6ad9e2a>

Silva, E. C. A. (2020). *Dinâmicas Territoriais e Evolução Urbana – O Caso de Matosinhos*. [Master's Thesis, Faculdade de Engenharia da Universidade do Porto]. Repositório Aberto da Universidade do Porto, disponível em <https://repositorio-aberto.up.pt/handle/10216/128218>

Silva, F. M. M. (2015). *Fernando Miguel Marques Silva Turismo industrial: a indústria conserveira em Matosinhos*. [Master's Thesis, Faculdade de Letras da Universidade do Porto]. Repositório Aberto da Universidade do Porto, disponível em <https://doi.org/https://hdl.handle.net/10216/82078>

Silva, J. M., Costa, R. da P. F. da, & Silva, L. C. da. (2024). Fotografia, memória e os lugares de memória. *Informação@Profissões*, 12(3), páginas 123–144. Disponível em <https://ojs.uel.br/revistas/uel/index.php/infoprof/article/view/49092>

ANEXOS

ÍNDICE DE ANEXOS

ANEXO A: INDÚSTRIA CONSERVEIRA.....	136
ANEXO B: PONTE MÓVEL.....	137
ANEXO C: ESTAÇÃO DE PASSAGEIROS.....	142
ANEXO D: FOTOGRAFIA NA CONSTRUÇÃO DA MEMÓRIA COLETIVA.....	146

ANEXO A: INDÚSTRIA CONSERVEIRA

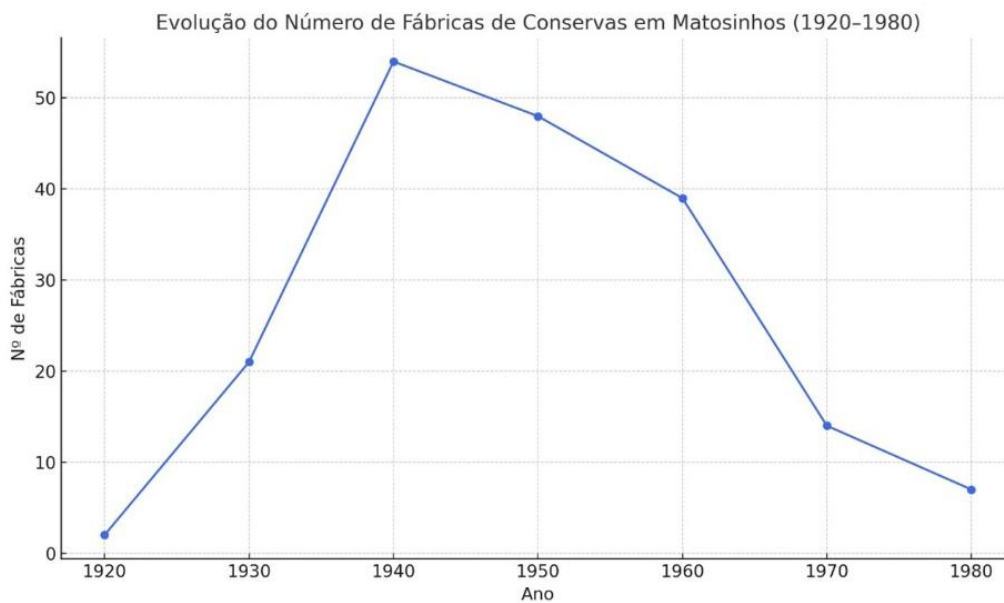


Gráfico 1 – Evolução do número de fábricas de conservas e as fases de crescimento e declínio.

Fonte: Joana Meireles©2025.

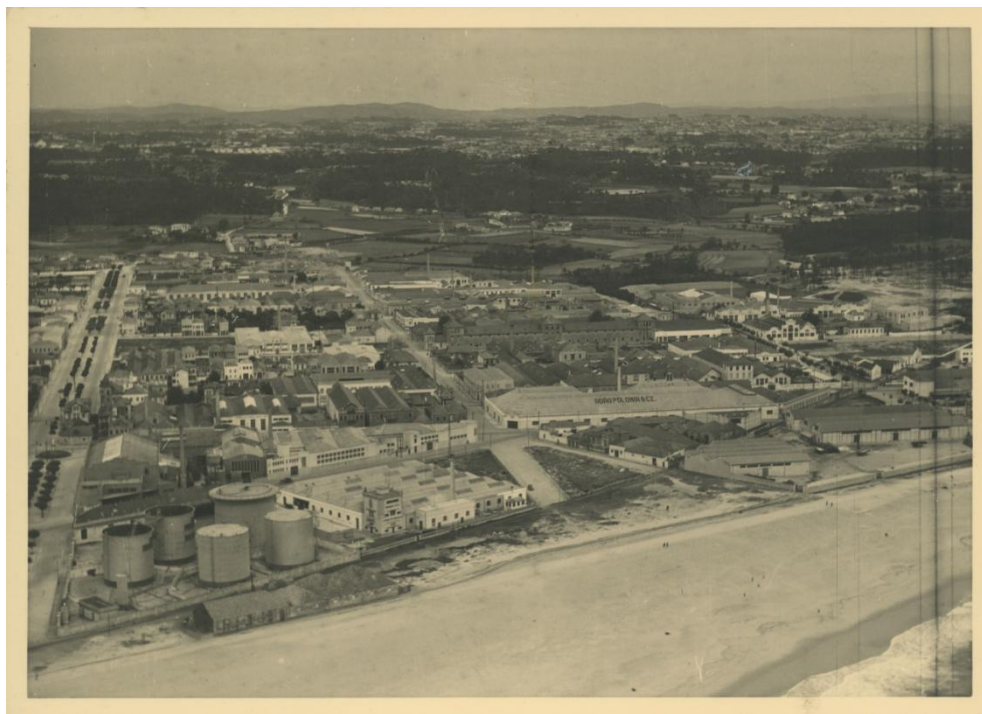


Figura 1 – Vista aérea das fábricas conserveiras, cerca de 1960.

Fonte: Arquivo APDL. Álbum 31, fotografia n.º 31_4_005, digitalizado.

ANEXO B: PONTE MÓVEL



Figura 1 – Construção da Ponte Móvel, 1958.

Fonte: Arquivo APDL, móvel n.º 1 (arquivo horizontal 02000486), gaveta n.º 2 Álbum Fotográfico, APDL III, sem data.



Figura 2 – Inauguração da Ponte Móvel, 1961.

Fonte: Arquivo APDL, arquivo da biblioteca, móvel n.º 1 (arquivo horizontal 02000486), gaveta n.º 1 álbum fotográfico Ponte Móvel, cota: ADPL_PM_0049.



Figura 3 – Antiga Ponte Móvel, 27 de maio de 1963.

Fonte: Arquivo APDL, arquivo da biblioteca, arquivo da biblioteca, móvel n.º 2 (arquivo horizontal 02000485), gaveta n.º 1, grupo 6 - parte 2 – fotografia n.º 4.

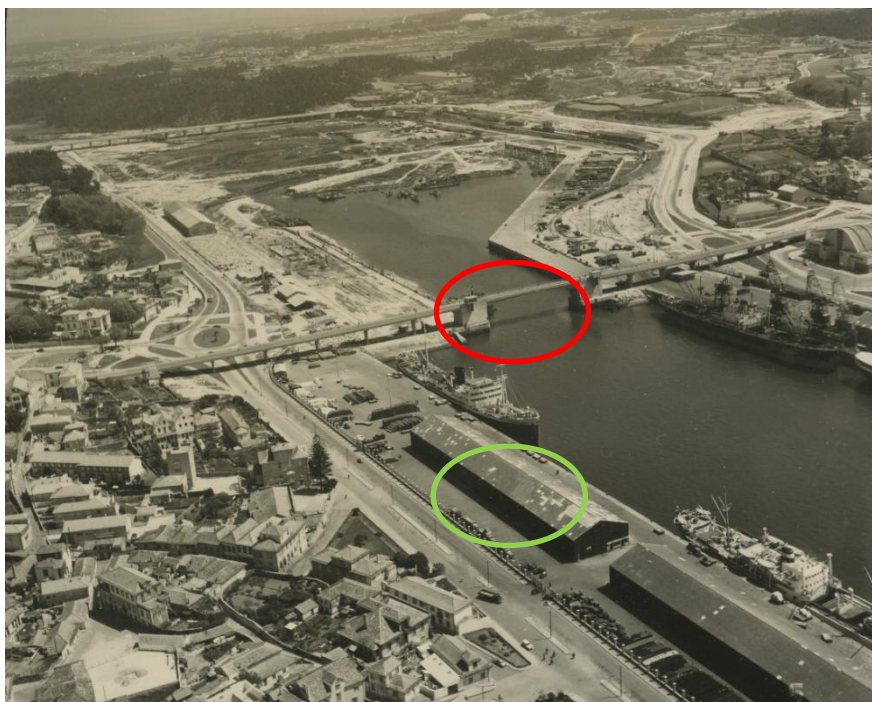


Figura 6 – Vista aérea da antiga Ponte Móvel, sem data.

Fonte: Arquivo APDL, álbum 31, fotografia n.º 31_2_113, digitalizado.

A vermelho encontra-se assinalada a ponte móvel e a verde a estação de passageiros.

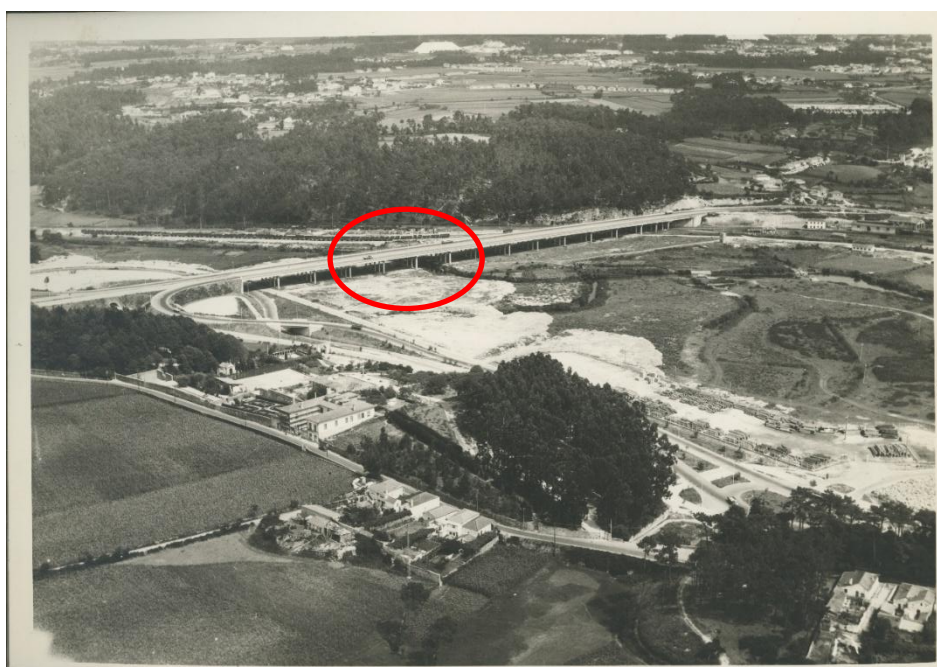


Figura 7 – Vista aérea da área envolvente ao Porto de Leixões, onde se situa a atual A28, 1964.

Fonte: Arquivo APDL, álbum 31, fotografia n.º 31_2_092-0, digitalizado.

A vermelho encontra-se assinalado o local onde se situa a Atual A28.



Figura 8 – Vista aérea de toda a zona envolvente a Matosinhos e Leça da Palmeira, com sinalização da Rua Brito Capelo, sem data.

Fonte: Arquivo APDL, móvel n.º 2 (arquivo horizontal 02000485), gaveta n.º 1.

ANEXO C: ESTAÇÃO DE PASSAGEIROS

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					

Quadro 1 – Movimento de passageiros, 1939 - 1945.

Fonte: Pereira, P.J.L. (2020). *O Porto de Leixões - do Património Industrial à Memória*, pp.75-77.

Repositório Científico do Instituto Politécnico do Porto.

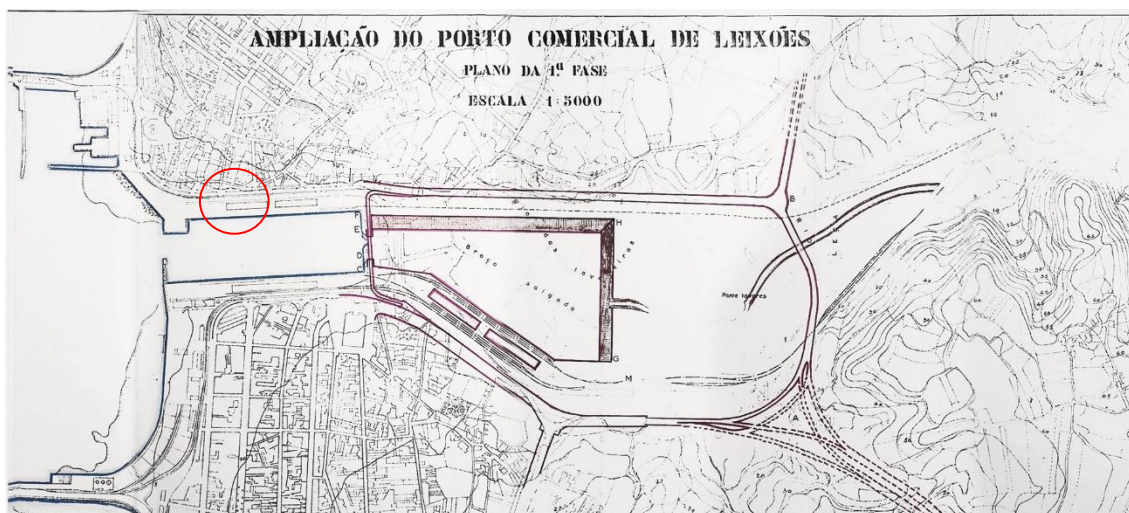


Figura 1 – Plano de ampliação do Porto de Leixões de 1955, com a sinalização da Estação de Passageiros.

Fonte: Arquivo APDL, APDL. (1995). *Porto de Leixões. Plano Geral de 1955*, p. 86, digitalizado.



Figura 2 – Exterior da Estação de Passageiros, sem data.

Fonte Arquivo APDL, álbum Estação de Passageiros fotografia n.º 30_2_02, digitalizado.



Figura 3 – Navio atracado ao lado da estação de passageiros e vista aérea da área envolvente, 1964.

Fonte: Arquivo APDL, álbum 31 fotografia n.º 31_2_098-0, digitalizado.



Figura 4 – Linha de Leixões que transportava a mercadoria, sem data.

Fonte: Arquivo APDL, álbum 31 fotografia n.º 31_2_110, digitalizado.



Figura 5 – Maquete do terminal de cruzeiros, imagem tirada em 2023.

Fonte: Joana Meireles©2023.

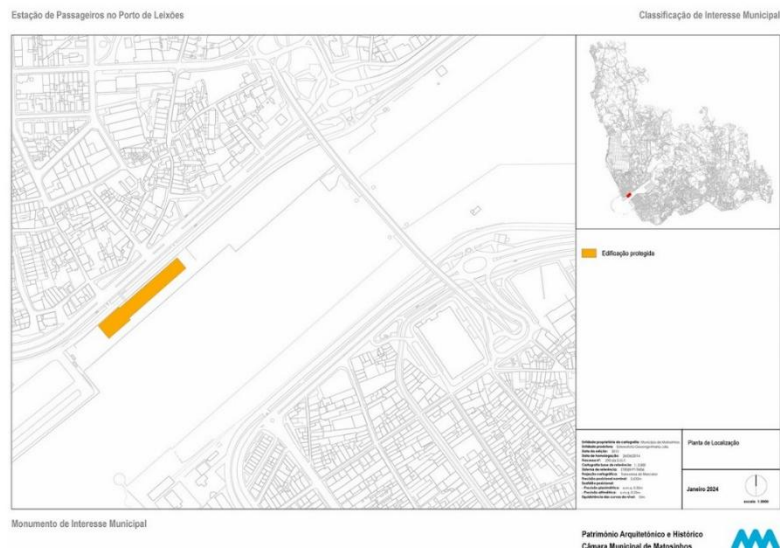


Figura 6 - Classificação da Estação de Passageiros como imóvel de Interesse Municipal de Matosinhos, 2025.

Fonte: Anúncio n.º 295/2025 do Município de Matosinhos. (2025). Diário da República: II série, n.º 179. Disponível em <https://diariodarepublica.pt/dr/detalhe/anuncio/295-2025-935608468>

ANEXO D: FOTOGRAFIA NA CONSTRUÇÃO DA MEMÓRIA COLETIVA



Figura 1 – Vista aérea antes da construção da atual sede da APDL, cerca de 1960-1962.

Fonte: Arquivo APDL, álbum 31 fotografia n.º 31_2_089, digitalizado.

A vermelho encontra-se assinalado a torre com o radar de Leixões, a azul o Forte de Nossa Senhora das Neves e a verde o local das futuras instalações da sede da APDL.



Figura 2 – Vista aérea da zona do Porto de Leixões, 1958.

Fonte: Arquivo APDL, álbum 31, fotografia n.º 31_2_014 - 0, digitalizado.



Figura 3 – Vista aérea da área do Porto de Leixões, cerca de 1960.

Fonte: Arquivo APDL, álbum 31 fotografia n.º 31_2_006, digitalizado.



Figura 4 – Vista aérea da zona do Porto de Leixões, 1962.

Fonte: Arquivo APDL, álbum 31, fotografia n.º 31_2_012-0, digitalizado.

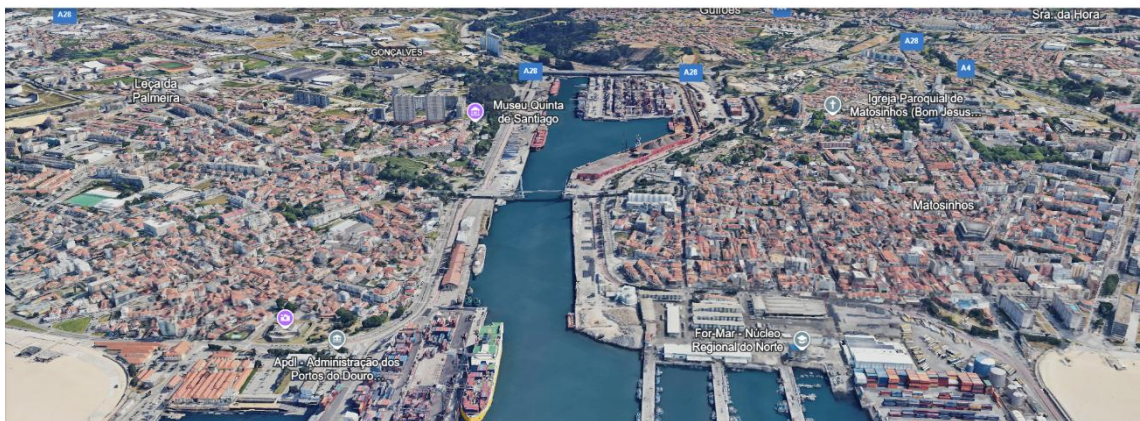


Figura 5 – Vista aérea da zona do Porto de Leixões, 2025.

Fonte: Google Earth.

APÊNDICES

ÍNDICE DE APÊNDICES

Apêndice A: ESTAÇÃO DE PASSAGEIROS.....151

Apêndice B: NÚCLEO INTERPRETATIVO DO PORTO DE LEIXÕES.....152

APÊNDICE A: ESTAÇÃO DE PASSAGEIROS

Critério	Estação de Passageiros (1961)	Estação (2015) Terminal de Cruzeiros
Função original	Apoiar ligações regulares com colónias, emigração e passageiros comerciais	Receber navios de cruzeiro turísticos de grande porte
Contexto histórico	Pós-guerra, ciclo de emigração e expansão portuária	Era global do turismo, requalificação da frente marítima
Localização	Doca n.º 1, junto à ponte móvel	Molhe Sul, em zona dedicada ao turismo e afastada da área comercial
Arquitetura	Moderna (anos 60), autores: Figueiredo e Távora	Contemporânea, premiada, autor: Luís Pedro Silva
Função urbana	Conectada ao centro urbano e redes terrestres	Infraestrutura turística com ligação a Matosinhos e Porto
Infraestruturas	3 zonas: passageiros, alfândega e bagagens	Terminal com áreas para receção de turistas, exposições e eventos
Papel simbólico	Memória da emigração e da ligação atlântica portuguesa	Imagem de modernidade e turismo internacional
Classificação patrimonial	Monumento de Interesse Municipal (desde 2024)	Ainda não classificada formalmente
Estado atual	Menos visível, parcialmente funcional ou subutilizada	Ativa, com grande projeção mediática

Tabela 1 – Comparação entre a estação de passageiros de 1961 e a estação no terminal de cruzeiros.

Fonte: Joana Meireles©2025.

APÊNDICE B: NÚCLEO INTERPRETATIVO DO PORTO DE LEIXÕES

Faixa Etária / Nível de Ensino	Objetivos Principais	Atividades e Programas Sugeridos	Estratégias e Recursos Pedagógicos
Pré-escolar (3-5 anos)	Despertar a curiosidade sobre o mar e o porto; desenvolver o sentido de descoberta e observação.	- Visita curta e guiada com linguagem simples e divertida. - História animada: <i>“O Navio que veio visitar o Porto”</i> . - Oficina <i>“Constrói o teu barco”</i> com materiais recicláveis.	- Linguagem narrativa e emocional. - Uso de mascote ou personagem guia. - Espaços táteis e visuais. - Materiais coloridos e interativos.
1.º Ciclo (6-10 anos)	Introduzir noções básicas sobre o funcionamento do porto, os barcos e as profissões ligadas ao mar.	- Caça ao tesouro <i>“À procura do Titan perdido”</i> . - Jogo de papéis: <i>“Trabalhar no Porto de Leixões”</i> . - Oficina de sons do porto (identificar sons e recriá-los).	- Frases curtas e diretas. - Mapas e ilustrações simplificadas. - Jogos e atividades de grupo. - Uso de tablets interativos e projeções animadas.
2.º e 3.º Ciclo (11-15 anos)	Compreender a importância histórica, económica e ambiental do Porto de Leixões.	- Visita temática <i>“O Porto e a Cidade”</i> . - Oficina <i>“Do mapa à maquete”</i> (criar planta simplificada do porto). - Quiz digital sobre curiosidades portuárias.	- Linguagem clara com introdução de conceitos técnicos. - Utilização de vídeos e testemunhos de trabalhadores do porto. - Integração de conteúdos curriculares (História, Geografia, Ciências).
Ensino Secundário (16-18 anos)	Explorar o porto como espaço de património, tecnologia e identidade cultural.	- Visita orientada <i>“O Porto como Património Vivo”</i> . - Debate: <i>“Sustentabilidade e inovação nos portos do futuro”</i> . - Oficina de fotografia documental ou vídeo sobre o porto.	- Linguagem técnica e crítica. - Materiais informativos complementares (fichas, QR codes, infográficos). - Incentivo à reflexão e ao trabalho de projeto.
Educação Especial / Necessidades Educativas Especiais	Garantir a inclusão plena e a acessibilidade sensorial, física e cognitiva.	- Experiências táteis com réplicas 3D (barcos, Titan, docas). - Percursos sensoriais (sons, texturas, formas). - Atividades com mediação personalizada.	- Linguagem adaptada ao nível de compreensão. - Apoio de intérpretes de Língua Gestual Portuguesa. - Legendas, braille e audiodescrição. - Acompanhamento especializado.

Quadro 1 – Propostas de atividades e estratégias educativas para diferentes faixas etárias, pensadas para o Núcleo Interpretativo do Porto de Leixões.

Fonte: Joana Meireles©2025.

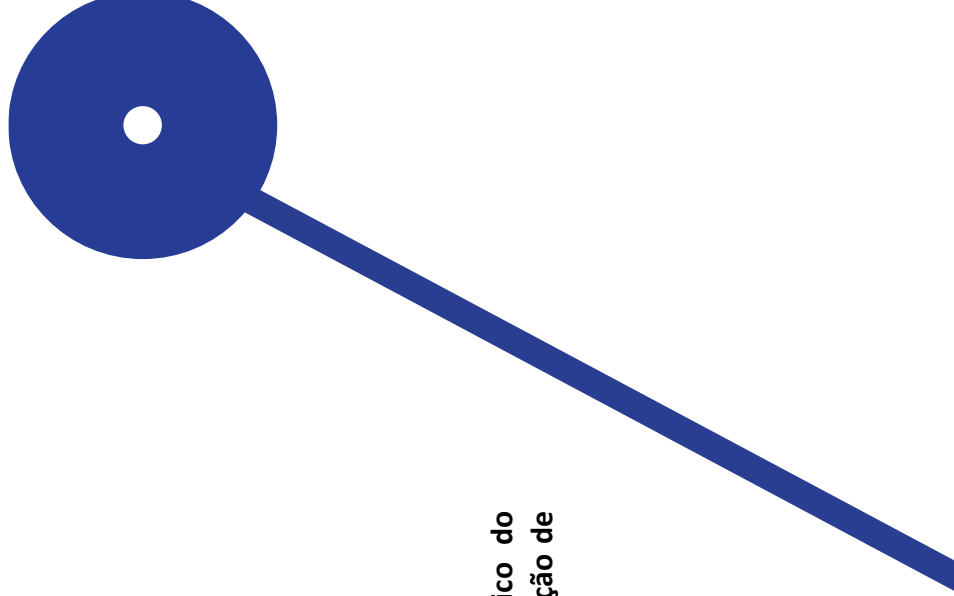
ESCOLA
SUPERIOR
DE EDUCAÇÃO
POLITÉCNICO
DO PORTO

P.PORTO

M

MESTRADO

Património, Artes e Turismo Cultural



**O Património Documental e Fotográfico do
Porto de Leixões: da salvaguarda à criação de
um núcleo interpretativo.**

Joana Meireles