

II Congresso Histórico Internacional

***AS CIDADES NA HISTÓRIA: SOCIEDADE***

18 a 20 de outubro de 2017

**ATAS**

CIDADE INDUSTRIAL

2017

## **FICHA TÉCNICA**

### **Título**

II Congresso Histórico Internacional  
As Cidades na História: Sociedade

### **Volume**

III - Cidade Industrial

### **Edição**

Câmara Municipal de Guimarães

### **Coordenação técnica**

Antero Ferreira  
Alexandra Marques

### **Fotografia**

Paulo Pacheco

### **Design gráfico**

Maria Alexandre Neves

### **Tiragem**

200 exemplares

### **Data de saída**

Dezembro 2019

### **ISBN (Obra completa)**

978-989-8474-54-4

### **Depósito Legal**

364247/13

### **Execução gráfica**

Diário do Minho

# ÍNDICE

## CIDADE INDUSTRIAL

### CONFERÊNCIAS

pág. 7

La Industria en la Historia de las Ciudades Medias Españolas: Una Reflexión Espacial

*Gonzalo Andrés López*

pág. 29

Cidade Industrial

*Jorge Fernandes Alves*

### COMUNICAÇÕES

pág. 37

A fábrica de curtumes de José Maria Leite no Casal ou Quinta de Vila Verde (S. Sebastião e Urgezes, Guimarães): resultado de duas intervenções arqueológicas

*Andreia Silva*

pág. 65

A cidade a partir do edifício: narrativas urbano-edilícias na cartografia histórica de Belém (1886 a 1912)

*Celma Chaves, Rebeca Dias*

pág. 89

Cidade Industrial e o Mercado de Trabalho em pequenos Municípios no Brasil

*Denis Cereja dos Santos, Silvio Roberto Stefano, Edgar Gandra*

pág. 109

A Beira do Cais: Trabalho e Cotidianidade entre os Portuários de Rio Grande-RS e Lisboa-PT

*Edgar Ávila Gandra, Silvio Roberto Stefano*

pág. 113

O largo da Mumadona. História, desenho e evolução da sua importância na estrutura urbana de Guimarães

*Eduardo Fernandes*

pág. 135

Porto: a cidade industrial e o sistema portuário

*Elsa Pacheco, Jorge Fernandes Alves*

pág. 157

“Pela Creche!” As dinâmicas sociais em torno da proteção da prole infantil, na sede de concelho de Vila Nova de Gaia, na viragem para o século XX

*Eva Baptista*

pág. 187

A modernidade urbana em corpos adestrados: o futebol no ritmo (e nas contradições) da industrialização

*Gilmar Mascarenhas*

pág. 209

Vila Nova de Gaia, a “Southwark do Porto” nos primórdios da época industrial

*J. A. Gonçalves Guimarães*

pág. 241

Dinâmicas industriais corporativas e sociais em Guimarães: anos 50 e 70 do século XX

*José Mano Torres*

pág. 261

Do lugar à cidade da Trofa - Um século de industrialização

*José Pedro Maia Reis*

pág. 291

Caminhos da Modernidade: a Cidade de Belém-Pará-Brasil sob os Signos de um Tempo Acelerado

*Leticia Souto Pantoja*

pág. 323

O Centro Urbano de Vila Nova de Gaia em Finais de Oitocentos

*Licínio Santos, Maria de Fátima Teixeira*

pág. 351

Aveiro: a cidade e a indústria na primeira metade do séc. XX

*Manuel Ferreira Rodrigues*

pág. 375

Políticas higienistas e de saúde pública e o seu impacto na vida económica da cidade do Porto: 1930-60

*Maria da Luz Sampaio*

pág. 397

O impacto da indústria dos plásticos no desenvolvimento da cidade de Leiria

*Maria Elvira Callapez, Sara Marques da Cruz, Guilherme Francisco*

pág. 429

O Comércio e a Evolução Espacial das Áreas Centrais das Pequenas Cidades. O caso de Portalegre

*Miguel Castro*

pág. 459

Transformações Sociais e económicas na cidade da Guarda com a instalação da luz elétrica

*Paula Amaro, Décio R. Martins*

pág. 477

Indústria têxtil: expor Guimarães ao mundo desde o século XIX

*Paula R. Nogueira, Décio R. Martins, Carlos Fiolhais, Gilberto Santos*

pág. 507

Guimarães, cidade industrial? Entre a memória e o esquecimento

*Paula R. Nogueira, Décio R. Martins, Carlos Fiolhais, Gilberto Santos*

pág. 527

Consequências da Revolução Industrial na cidade de Guimarães

*Paula R. Nogueira, Décio R. Martins, Carlos Fiolhais, Gilberto Santos*

pág. 553

¿De ciudad fluctuante a ciudad estable? Transformaciones y continuidades en los comportamientos residenciales en Madrid durante el primer tercio del siglo xx

*Santiago de Miguel Salanova*

pág. 585

El Mercado Municipal de la Praça 1º de Maio de Évora: Pasado, presente y ¿futuro?

*Sheila Palomares Alarcón*

# Porto: a cidade industrial e o sistema portuário

**Elsa Pacheco**

Geógrafa, FLUP/CITCEM

[elsap@letras.up.pt](mailto:elsap@letras.up.pt)

**Jorge Fernandes Alves**

Historiador, FLUP/CITCEM

[jorge.f.alves@gmail.com](mailto:jorge.f.alves@gmail.com)



Na sequência do naufrágio do vapor “Porto”, em 1852, que, pela sua dimensão trágica, comoveu a cidade e o País, o poder central ordenou a procura de uma alternativa portuária à perigosa barra do Douro, para ligar o Norte ao mundo por via marítima. Se a decisão foi pacífica nessa conjuntura, a procura posterior de uma nova localização portuária tornou-se objeto de larga discussão, surgindo um longo estendal de propostas, antes de o porto de Leixões estabilizar na atual configuração. A escolha da nova instalação portuária desenvolveu-se numa complexa malha de poderes e interesses políticos, económicos e sociais, que se arrastou no tempo, em função da distância que a nova estrutura ficava da cidade industrial e comercial que o Porto configurava, questionando-se a ligação desta cidade à estrutura portuária e a sua funcionalidade. Neste quadro desenvolveram-se diversas propostas de engenharia que alvitravam formas de ligar a cidade à nova estrutura de Leixões, sem abdicar do tradicional porto do Douro - equacionaram-se diferentes formas de assegurar um sistema portuário que ligasse as duas estruturas portuárias (Douro e Leixões) e legislou-se mesmo no sentido de integrar Leixões na cidade do Porto, para garantir a persistência do Porto como a cidade âncora do dinamismo económico do Norte. O texto procura balizar diversos quadros históricos por onde perpassa a discussão em torno da localização do porto do Porto, sendo acompanhado de uma apresentação que ensaia metodologias de representação cartográfica, com recurso a sistemas de informação geográfica, visando facilitar a interpretação das sucessivas soluções propostas para as instalações portuárias.





**1.** O trágico naufrágio do vapor Porto, em 29 de março de 1852, na foz do rio Douro, com a morte dos passageiros e de quase toda a tripulação, para além da comoção nacional, suscitou do então governo regenerador um conjunto de portarias, datadas de 3 de abril, relativas à averiguação dos factos, prestação de socorros e medidas de remediação de futuros problemas afins.

Uma dessas medidas criava uma comissão de engenheiros militares que ficava “encarregada de proceder aos trabalhos necessários para a formação de um porto artificial ao norte do rio Douro, na localidade mais conveniente”, articulando o futuro “resultado dessa construção com obras de melhoramento da barra”. Era-lhe ainda atribuída a missão de “Projetar a formação de carris de ferro para o transporte das mercadorias do novo surgidouro para a cidade, e vice-versa” (Portaria de 3 de abril de 1852). Numa outra portaria da mesma data, criava uma comissão local (presidida pelo Intendente da Marinha, com Juiz do Tribunal Comercial, representantes da Associação Comercial e da Câmara Municipal), com a incumbência de “propor as medidas necessárias para ministrar socorro aos navios que se achem em perigo à entrada ou saída da barra do Douro”.

Ordenando a construção de um porto artificial a articular com obras na barra do Douro, perigosa e a necessitar de um serviço especial de salva-vidas, as decisões políticas que decorrem do naufrágio marcam, assim, o início de um processo que iria desembocar no futuro porto de Leixões, face ao reconhecimento da inadequação do porto do Douro para a emergente navegação a vapor, limitação que o referido naufrágio e outros que se seguiram colocavam em evidência.

Decorreriam, porém, 4 décadas para a inauguração dos diques externos da foz do Leça (1892) que constituiriam o porto de abrigo e mais cerca de cinco décadas (1940) para a inauguração da Doca n.º 1, que, escavada para o interior do território, iniciava o processo do designado porto comercial, processo claramente longo e polémico.

2. O porto do Douro, com uma perigosa barra, com o banco de areia e fortes rebentações, a que se seguia um labiríntico canal de navegação, pejado de múltiplas penedias emersas e imersas, suas restingas e sucessivos depósitos por arrasto da corrente fluvial, tinha na corporação local de pilotos, institucionalizada em 1584, o segredo para conduzir as embarcações de forma a contornar os múltiplos obstáculos à navegação. Mas nada controlava a tendência do Cabedelo para crescer num movimento instável e estrangular o canal de passagem, nem a corrente impetuosa do rio em ocasião de cheias, com movimentos repentinos e imprevistos, produzindo naufrágios. Ultrapassar essas dificuldades de navegação e criar condições de acostamento eram problemas recorrentes na história da cidade (Loureiro, 1904: 241-244).

Nestas circunstâncias portuárias sempre se valorizavam os “Leixões”, a três milhas da foz do Douro, que Adolfo Loureiro apresenta como “grupo de rochedos, que emergia do Oceano defronte da foz do Leça”, constituindo um “recife que dava abrigo aos ventos do N. até NW, aos navios que, a coberto dele, tinham um bom surgidouro em 6, 7 e 8 braças de água (13 a 17,6m)”, com sucessivas sugestões para aproveitar/ampliar este ancoradouro natural” (Loureiro, 1904: 204). Desde muito cedo, os poderes se cruzaram em torno dos problemas da barra do Douro, uma história longa e complexa que envolveu três núcleos de poder, que nem sempre se entenderam: o poder central, afastado, mas com jurisdição sobre o rio e o porto; os negociantes, que utilizavam o porto e sofriam com ele; a câmara municipal do Porto, representando os interesses da cidade, mas sem jurisdição sobre o rio (nem sobre a Foz, couito ligado aos beneditinos, só integrado na cidade em 1836, com as reformas liberais).

Adolfo Loureiro, em “Os Portos Marítimos de Portugal”, dá-nos o histórico das intervenções no Douro desde os finais do século XVIII, inicialmente sob a direção de Reynaldo Oudinot, seguido de Luís Gomes de Carvalho (entre 1790-1819), bem como dos registos hidrográficos produzidos, sublinhando a ausência de um plano geral nas poucas intervenções antigas, obedecendo a “comodidades particulares” ou ditadas pelos estragos das cheias, com o porto do Douro a enfermar de múltiplas irregularidades, umas derivadas do curso do rio e das correntes, outras por ausência de estruturas (ausência de estaleiros, docas, planos inclinados, cais acostáveis), a que acresciam os problemas da barra e do estrangulamento do canal de navegação por assoreamento.

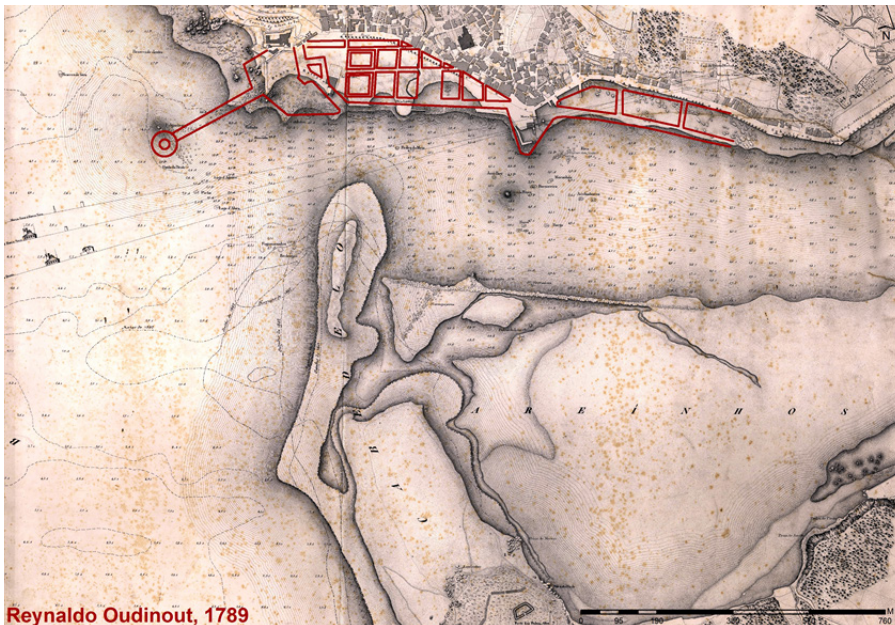
Os planos começaram a surgir então nos finais do século XVIII, podendo-se visualizar os seus delineamentos a partir das estampas apresentadas por Adolfo Loureiro no seu Atlas I, anexo à obra referida. Trata-se de projetos de alinhamento das margens do Douro através de paredões (uns apenas da margem direita, outros das duas margens) e obras na barra (com várias sugestões para os molhes) alguns fazendo desaparecer parte do cabedelo. Estes projetos de intervenção limitada no Douro foram desenvolvidos entre 1779 e 1881,

e surgiam por vezes articulados já com o projeto de um porto artificial em Leixões (como era o caso de Espregueira e Nogueira Soares):

- Monteiro Salazar, 1779;
- Reynaldo Oudinot, 1789;
- Luís Gomes de Carvalho, 1820;
- Andrea Sheerbon, 1838;
- Joseph Gibbs;
- Bigot, 1843-1844;
- William Freebody, 1854;
- Manuel Afonso de Espregueira, 1866;
- Afonso Joaquim Nogueira Soares, 1881.

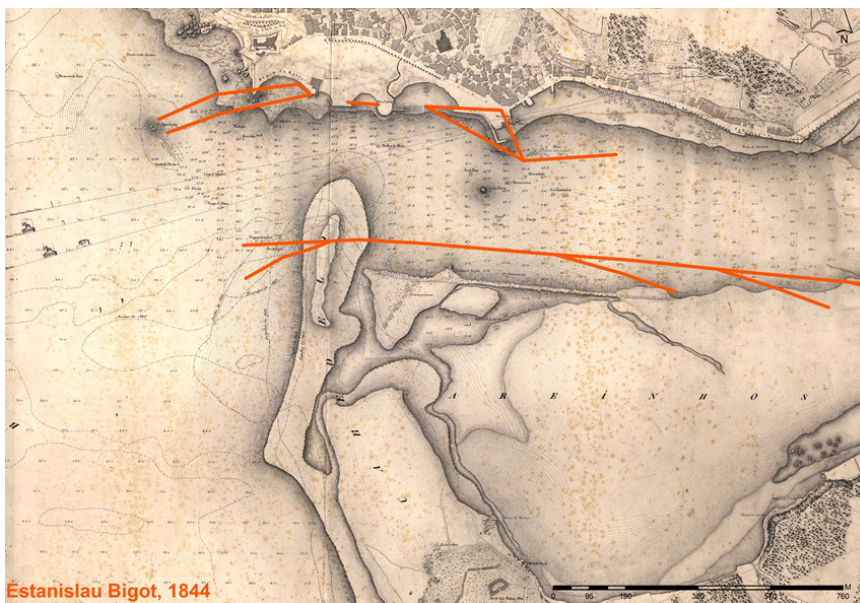
Vários destes projetos são, naturalmente, desenvolvimentos dos anteriores. Sublinhe-se, por isso, o de Reynaldo Oudinot (Fig. 1), o primeiro a concretizar-se (então a cargo da Companhia da Agricultura e Vinhas do Alto Douro e sob a fiscalização de Francisco de Almada e Mendonça), embora só terminasse muito após a sua morte, conferindo o aspeto que passou a marcar a Foz, através da construção do molhe que ligou o Castelo da Foz às pedras Felgueiras e do paredão da Cantareira – “já solicitado pelos homens do mar em 1681” (Loureiro, 1904: 250), bem como obras a montante da Cantareira. Sendo depois chamado para a Ilha da Madeira (1803), em face de uma catástrofe (inundações de aluvião no Funchal, com centenas de mortos), Oudinot ali veio a falecer em 1807. A obra na Foz foi interrompida em 1805 por via da guerra europeia e o seu posterior alastramento à Península, incluindo o Porto. Os trabalhos só foram retomados em 1816, mas com alterações, já sob a direção de Luís Gomes de Carvalho, que antes acompanhou Oudinot.

**Figura 1. Projeto para a barra do Douro de Reinaldo Oudinot, 1789.**



Fonte: Adaptado de Loureiro (1904) e Extrato do Plano Hydrographico da Barra do Porto, F. Folque, Lisboa, 1871

**Figura 2. Projeto para a barra do Douro de Bigot, 1844**



Fonte: Adaptado de Loureiro (1904) e Extrato do Plano Hydrographico da Barra do Porto, F. Folque, Lisboa, 1871

Sublinhe-se que o projeto de Bigot (1843-1844) (Fig. 2) serviu de base à proposta de uma companhia a organizar por Jacinto Dias Damásio, cidadão brasileiro (dupla que já contratara o porto da Figueira da Foz), pedindo a concessão das obras por 40 anos, em troca de um imposto especial para as obras, 5% do rendimento da alfândega do Porto e 1,5% sobre o valor das mercadorias importadas pela barra do Douro. Chegou a ser lavrado contrato provisório de adjudicação, em 4.3.1844, dependente das Cortes para aprovação dos impostos. Foi contestado pela Associação Comercial do Porto, considerando-o lesivo no financiamento, não sendo aprovado na Câmara dos Pares, até porque sucederam novos conflitos sociais (Maria da Fonte e Patuleia).

Já depois do naufrágio do vapor Porto, em 1852, suscitaram-se projetos a técnicos estrangeiros, por parte dos responsáveis da comissão (Belchior Garcês, Sebastião Calheiros e Plácido de Abreu). Freebody apresentou dois projetos (Fig. 3) um para o Douro e outro já para Leixões, e foi solicitado a apreciação destes projetos a John Rennie.

**Figura 3. Projetos de Freebody: Douro, 1854 (esquerda) e Leixões, 1855 (direita)**



Fonte: Adaptado de Loureiro (1904) e Extrato do Plano Hydrographico da Barra do Porto, F. Folque, Lisboa, 1871

Na discussão pelo Conselho de Obras Públicas, em 30.4.1857, foi indicada a necessidade de quebramento dos rochedos perturbadores do canal de navegação, através de explosão, tarefa que foi iniciada a partir de um empréstimo estatal de 150 contos de réis, sendo para o efeito contratado em Inglaterra John Fletcher, que traria equipamentos e técnicos adequados.

Adolfo Loureiro refere ainda outros projetos que não cartografa, como os de Knox, Chelmiki, Batalha, H. Lazeu, Léo de La Peyrouse ou, entre outros, de Robert Messer.

No entanto, nos tempos imediatos ao naufrágio, localmente, ainda não se considerava o tempo como um fator competitivo determinante, pelo que as forças vivas da cidade do

Porto apostaram longamente na equação de um sistema portuário assente num porto de abrigo ao qual pudessem recorrer os navios que, em situações de temporal, se vissem impedidos no acesso à barra do Douro, esperando ali pela melhoria de tempo. Entretanto, projetaram-se obras de melhoria nas estruturas de acolhimento do rio Douro.

Finalmente, chegou em 1866, o projeto de Manuel Afonso de Espregueira, encarregado de estudar o binómio Douro – Leixões. Do projeto para as obras do Douro, foram aprovadas as propostas para a margem direita. Mas, na sua apreciação, diz Adolfo Loureiro: “quanto maiores fossem os melhoramentos do porto do Douro, mais necessário se tornaria o de Leixões. E isto, que parecia um paradoxo, não o era, pois que a maneira de aproveitar melhor o porto do Douro, consistia em facultar aos navios que o frequentassem lugar onde se acolhessem e ficassem seguros, enquanto não pudessem entrar no porto” (Loureiro, 1904: 300).

Esse projeto seria retomado a partir de 1869 pelo novo responsável das Obras da Barra do Douro, eng. Afonso Joaquim Nogueira Soares, que as dirigiu até 1892. Nogueira Soares apresentou um projeto global em 1873, depois sucessivamente retocado e culminado em 1883. Daí resultaram obras como o molhe do Norte, que, equacionado por Oudinot, ainda estava nos fundamentos, o aterro do Passeio Alegre, o varadouro da Cantareira, o molhe de Carreiros, continuação do quebramento de rochedos, etc.

Estava definido um projeto para o sistema portuário Douro-Leixões, com este último como porto de abrigo. A construção da nova Alfândega em Miragaia, a partir dos finais de 1859, e o início da construção do ramal da Alfândega, iniciado em 1881, pareciam consolidar o Porto como centro comercial e portuário, do qual não se queria abdicar.

Como se dizia no parecer de 13.3.1880, dos engenheiros Silvério Augusto Pereira da Silva e Adolfo Loureiro em discussão com Afonso Joaquim Nogueira Soares, “assente em princípio que o novo porto de Leixões é o complemento do do Douro, entende, contudo, a comissão que não devem ser paralisadas as obras tendentes a melhorar a barra e o porto atual, muito principalmente enquanto se não resolve a construção daquele, e durante os respetivos trabalhos” (Loureiro, 1904: 313).

Com efeito, a solução Leixões tinha uma nova decisão governamental, datada de 19.2.1864, que nomeava Manuel Afonso de Espregueira para estudar os melhoramentos da barra e a construção do porto artificial em Leixões ou noutra lugar nas proximidades do Porto, este, nos termos desse diploma, “com os estabelecimentos marítimos adequados a um grande tráfego e navegação regularmente acessível em todo o estado de mar às embarcações que o demandarem, sem os riscos e incertezas a que atualmente se acham expostas, apto finalmente para servir de escala aos barcos do vapor que passam ao longo da costa de Portugal “. Ou seja, Leixões afastaria desde logo, os “barcos de vapor que passam

ao largo da costa”, isolando o Porto desta navegação transatlântica que cada dia ganhava mais importância.

3. Nesse quadro, a estrutura de Leixões tornou-se um foco de polémicas, dada a possibilidade de a potenciar como porto comercial, devidamente apetrechado. Mesmo antes das obras se iniciarem surgiam posições a favor e contra. A referida comissão técnica do Ministério das Obras Públicas tendente a apreciar as propostas de Afonso Joaquim Nogueira Soares, embora contra a opinião deste, afirmaria:

“Sendo indubitável que, quaisquer que sejam os sacrifícios que se façam, não conseguirão dar à barra do Douro, as condições de acessibilidade, segurança e navegabilidade exigidas por uma navegação de primeira ordem, será sempre o porto de Leixões a solução necessária da questão, que tanto interessa o país e a cidade marítima do Porto, da qual o novo porto de Leixões será o complemento” (Loureiro, 1904:316).

Mas havia opiniões contrárias e os interesses comerciais da cidade do Porto eram poderosos e estavam ativos. As opiniões divergentes sobre a eventualidade de Leixões como porto comercial tinham como objetivo impedir que essa evolução viesse a marginalizar as estruturas do Douro e a promover o abandono e declínio da cidade do Porto como entreposto comercial. Cidade historicamente ancorada no rio Douro, poderia o Porto perder a matriz identitária com a transferência das suas estruturas portuárias e concomitante dinâmica para Leixões, a cerca de 10 km, já em plena orla marítima e integrando outro concelho limítrofe? Ora a transferência portuária foi o desafio que se colocou à urbe, quando os acontecimentos revelaram que, definitivamente, o porto fluvial do Douro e, sobretudo, o respetivo canal de navegação de ligação à barra deixavam de cumprir, em plenitude, a sua função histórica, dada a dificuldade de circulação de um novo tipo de embarcações, os vapores, mais longos, mais pesados, de maior calado, os quais, por via disso, sofreriam frequentes naufrágios. Nessa medida, os navios maiores de passageiros só escalavam portos com condições previamente asseguradas, passando por isso ao largo da costa portuense (Alves e Dias, 2001).

Surgem então projetos de contestação à construção portuária de Leixões que pretendiam centrar toda a atenção no Douro, de forma a não permitir a deslocação do movimento comercial do rio e da cidade, por iniciativa dos comerciantes do Porto apresentados como alternativas aos projetos oficiais.



São propostas de fortes e amplas intervenções na foz do rio Douro:

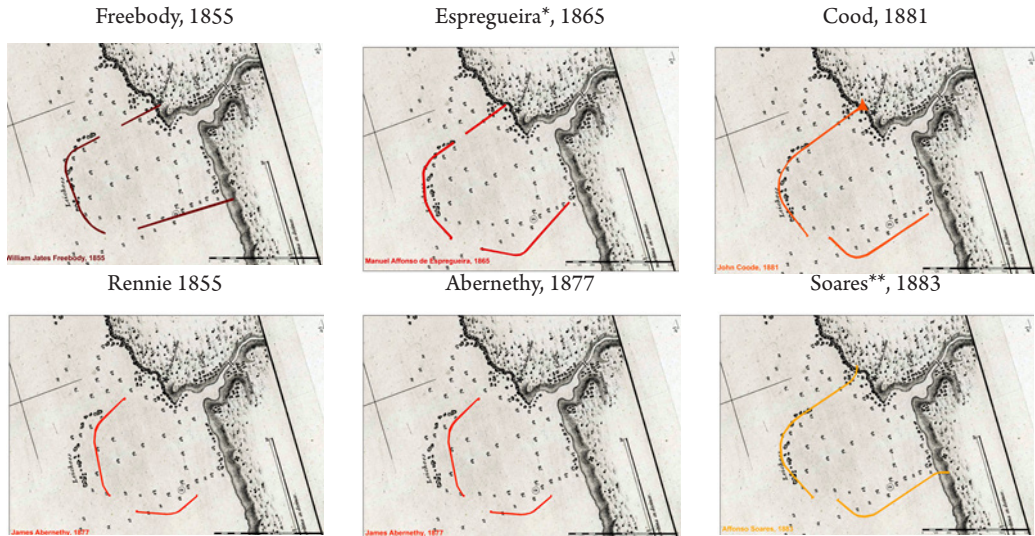
- William Terry (1878-1879) que propunha um porto a sul do Douro, projeto apresentado por Eduardo Moser;
- Carlos Marnay (1879), que propunha um novo canal de entrada para o Douro;
- Russel Aitkins (1880);
- John Cood, 1881;
- Projeto de um engenheiro civil português (?);
- Augusto Falcão, 1890;
- Artur Machado Guimarães, 1903.

Sublinhe-se que, a partir de 29.10.1891, as obras passaram a ser da responsabilidade de uma Junta Administrativa das Obras da Barra do Douro (as de Leixões passaram para a Companhia das Docas), composta por 3 diretores (representante da Associação Comercial do Porto, chefe do departamento marítimo do Norte e o engenheiro que superintendia nas obras, seguindo regulamento aprovado em 26.4.1892). A proposta do eng. Artur Guimarães insere-se já neste quadro, seguindo de perto o plano de Nogueira Soares, com novos cortes de rocha até á profundidade de 6 metros no rio Douro, dragagem em larga escala, novos cais e regularização da corrente em alguns pontos.

Como reconhece Loureiro, “é quase impossível determinar as obras do Douro, que em diversas épocas foram executadas no Porto, e o seu custo. Por vezes foram empreendidas ou para satisfazer uma necessidade urgente, ou graças a influências poderosas” (Loureiro, 1904: 353)

Entretanto, a solução de Leixões como porto de abrigo fazia o seu caminho, em paralelo, aproveitando-se a estrutura natural da foz do Leça. Os projetos iniciais, desenvolvidos após as portarias de 1852 relacionadas com a procura de soluções após o naufrágio do vapor Porto, apresentam semelhanças (Fig. 4). Tratava-se de usar como suporte as amplas penedias exteriores ao estuário para o envolver com diques, criando uma bacia externa, divergindo essencialmente no número de entradas e suas amplitudes:

**Figura 4. Alguns dos projetos para o porto de Leixões**



\* na sequência da Portaria de 19.2.1864, que o incumbiu de projetar o porto artificial.

\*\* que constituirá a base futura do porto de abrigo.

Fonte: Adaptado de Loureiro (1904)

O projeto de Afonso Joaquim Nogueira Soares seria o definitivo, pois foi elaborado enquanto responsável pela repartição das Obras da barra, que englobava Douro e Leixões. Vários outros projetos ou simples propostas de adjudicação parcelares foram apresentados ao governo para Leixões:

- William and Mancel, 1866;
- Frederic Youle, 1866;
- George Hastings. 1875, com canal entre a Meia laranja e o castelo do Queijo;
- James Hodges, proposta de contrato que seguia o projeto Espregueira, acrescentado de caminho de ferro de Leça ao Porto;
- Francisco Xavier Pacheco, médico, 1875, proposta de uma doca na Alfândega e um canal navegável para Leixões;
- Eduardo Lyon, 1875, proposta para canal entre a Sr.<sup>a</sup> da Luz e Leça;
- César Bruschetti, 1876, construção do Porto e canal de Leça ao Porto;
- Brito de Barros & C<sup>a</sup>, 1876, canal partindo do Ouro até à praia ao norte do Castelo do Queijo;

- Abernethy, 1877, que apresenta três projetos de portos, dois para Leixões e um para Carreiros, todos ligados ao Douro por um canal.

O projeto final de 1883 de Afonso Joaquim Nogueira Soares, subsequente a vários do mesmo autor e que tomava como ponto de partida o projeto de John Cood, de 1881, viria a ser aprovado pela comissão ministerial (Silvério Augusto Pereira da Silva e Adolfo Loureiro), com pequenos ajustes. A comunicação de Leixões com a cidade do Porto deveria fazer-se por caminho de ferro do litoral à Foz e depois marginal ao Douro até à Alfândega, com ligação a Campanhã, e haveria futuramente ligação direta do porto com a estação de Ermesinde (não admitindo as propostas de canal). O porto deveria ser de refúgio e comercial, logo deveria compreender estruturas acessórias para este efeito, a apresentar mais tarde. Projeto e alterações ficaram consagradas na Lei de 26.7.1883 que autorizava o governo à construção por empreitada apenas do porto de abrigo, preconizando a continuidade dos estudos sobre a ligação ao porto. O concurso abriu em 23.10.1883 e as obras de construção iniciaram-se em 1884 (era de 16 de fevereiro de 1884 o termo do contrato adjudicação da construção do porto artificial de Leixões à firma francesa Dauderni & Duparchy por 4489 contos).

Com os meios técnicos da época, a construção e manutenção do porto de abrigo foi um trabalho ciclópico, de que foram agentes os célebres guindastes Titans, o caminho de ferro para as pedreiras de S. Gens e homens, muitos homens. Os problemas surgiram essencialmente depois da obra realizada, como evidenciam as chamadas “avarias dos molhes” em 1892, 1896, 1897, 1899, com fortes danos causados pelos temporais ou mesmo alguns sinistros com navios ancorados no interior.

Por despacho ministerial de 13.5.1888, veio a ordem para proceder ao projeto de instalações comerciais, ficando-se à espera das obras dos molhes para depois verificar a tranquilidade interior e proceder às respetivas adaptações. As propostas enviadas por Nogueira Soares eram tímidas, aproveitando essencialmente núcleos de terreno junto ao molhe sul, conforme se pode observar nas imagens da planta portuária.

A discussão suscitada sobre a adaptação de Leixões a porto comercial foi acesa. Lembrava Loureiro que seria melhor a criação de um porto comercial na bacia do Leça, com ampla superfície molhada, tranquila e abrigada, com vias férreas, armazéns, depósitos. Seria cara e morosa, mas era para a bacia do Leça que se apelava (Loureiro, 1904:518-523).

Falecido Nogueira Soares (23.3.1893), foi criada uma outra comissão por portaria de 25.8.1893 para avaliar as instalações comerciais, uma vez que o porto de abrigo deixava as embarcações expostas a ondulações e ressacas. O plano apresentado por João Tomás da Costa e João José Pereira Dias propunha duas docas, uma de marés e outra de flutuação,

com possibilidade de abrir no futuro duas novas docas já no interior da bacia do Leça. Importava também a ligação por caminho de ferro, prolongando provisoriamente, em via estreita, o ramal de S. Gens até Campanhã, à espera de uma ligação mais efetiva às linhas do Minho e Douro, assegurando ligação a Espanha e à Alfândega. Haveria ainda um Lazareto e um quadro de quarentenas. Mas não se avançou de imediato para as obras (entretanto a cargo da Companhia das Docas do Porto e dos Caminhos de Ferro Peninsulares, por lei de 29.8.1889, que assumira esse encargo e a exploração comercial).

4. Respondendo à ACP, em 29.10.1891, o governo transferiu a responsabilidade das obras do Douro para uma Junta de Administração das Obras de Melhoramento da Barra do Douro, passando-se, assim, a operar em separado as estruturas do Douro e de Leixões, através de duas entidades administrativas distintas: confrontam-se dois modelos de gestão, dois tipos de objetivos, duas opções de desenvolvimento portuário, em clara rivalidade, situação que salta para a opinião pública e para a imprensa.

Face à inoperância da Companhia das Docas, nova comissão, constituída por representantes das forças vivas da cidade, foi criada em 26.9.1900 para estudar a questão comercial de Leixões e uma outra oficial (30.4.1902) composta por engenheiros (Espregueira, João Tomás da Costa, Artur Machado Guimarães, von Haffe, Adolfo Loureiro) para estudar de novo os vários planos e apresentar uma nova solução.

Em face da sucessão das comissões havia quem não acreditasse na concretização, tanto mais que a Companhia das Docas não avançava com as obras, argumentando que a alteração de planos implicaria a renegociação dos termos da lei contratual de 1889, dando razão aos opositores de Leixões. Henrique Kendall sistematiza-nos esses grupos opositoristas, que perderiam com um porto novo e funcional: a corporação dos pilotos da barra; a classe dos armadores de navio à vela; os consignatários de pequenos barcos a vapor que ligavam o Porto às outras cidades da Europa; os arrais das barcaças que ganhavam a vida na carga e descarga dos navios que não podiam atracar aos cais; algumas casas de comércio (Andresen, Araújo) que tinham situações dominantes de comércio (quase monopolistas) no Porto para certos tipos de mercadorias e destinos; e a “turma dos espíritos meticolosos”, para quem os custos da obra e encargos de juro representavam a ruína da cidade e do país, não faltando ainda os que vislumbravam na inércia a conspiração de Lisboa (Kendall, 1904).

A proposta para Leixões de João Tomás da Costa e João José Pereira Dias, em 1893, era considerada uma solução acanhada, com cais insuficientes para a dimensão dos modernos navios, sendo que desde 1891 o porto era muito procurado e, por ocasião de temporais, já não cabiam todas as embarcações que a procuravam, sobretudo as de pesca. “Para onde poderia ser alargado?” Foi para responder a este desafio que a Companhia das Docas solicitou a Adolfo Loureiro um novo projeto, que seria apresentado nos finais de 1907.

É com este projeto, publicado em 1908 (Loureiro e Viegas, 1908), que se aponta para uma decidida penetração no vale do Leça, propondo a construção de três docas interiores, fixando a futura matriz portuária de Leixões, embora com ajustamentos posteriores (Assunção, 1912; Machado Júnior, 1915).

A cheia de dezembro de 1909, arrasando as embarcações ancoradas no Douro, poderia dar mais força à alternativa de Leixões. Mas em vão: em janeiro de 1910, uma nova comissão liderada pela ACP, das quais foram afastados os engenheiros que tinham estudado o problema, voltava a insistir no Douro, deixava cair o projeto Loureiro/Viegas, considerado megalómano e excessivo em instalações, defendendo uma solução minimalista que salvaguardasse essencialmente o porto de abrigo, remetendo-se toda a atenção e metade das verbas previstas para a melhoria do porto do Douro, o que não deixaria de suscitar animosidade dos defensores de Leixões, como José Fernando de Sousa (Sousa, 1912).

Esta insistência no Douro levantava queixas da área regional envolvente, com uma atividade económica gradualmente crescente (veja-se a têxtil no Vale do Ave), mas coartada por falta de condições portuárias para ligação ao exterior (poderíamos falar aqui do imposto das barreiras, verdadeiro imposto fronteiro da cidade com a sua região).

5. Nessa conjuntura em que se pedia “obra”, surge o poder republicano, através da revolução de 5 de outubro de 1910. A substituição dos agentes políticos e a esperança de mudança fazem da opção pelo porto comercial de Leixões a grande reivindicação do “povo do Norte”. A poderosa Associação Comercial vê o seu poder questionado, pela enumeração de outras associações com direito a verem a sua opinião reconhecida, bem como pela reivindicação pelo Estado do simbólico Palácio da Bolsa, considerada obra paga pelos contribuintes.

Surgem, assim, novas e velhas crispções, mas as medidas legislativas tendentes à concretização de Leixões ocorrem num quadro complexo, pois aos problemas locais juntam-se as dificuldades financeiras derivadas de uma conjuntura económica nunca vista, ocorrida com a Primeira Guerra Mundial e as suas múltiplas consequências.

Por inspiração do governador civil do Porto e chefe republicano, Paulo Falcão, o decreto de 7 de fevereiro de 1911, do ministro do Fomento, Brito Camacho, institucionalizou, uma *Junta Autónoma das Obras da Cidade*, presidida pelo presidente da Câmara Municipal do Porto, regulando a sua composição, atribuições e funcionamento, extinguindo-se a anterior Junta Administrativa das Obras de Melhoramento da Barra do Douro.

A Junta Autónoma das Obras da Cidade ficava com poderes demasiados, como mais tarde ela própria reconhecerá, a saber:

a construção e instalação de cais, pontes e maquinismos de carga e descarga, linhas de serviço, armazéns gerais, abertura de ruas, edificação de bairros, transportes e quaisquer outras obras e instalações ou serviços convenientes à retificação e melhoramento da barra e do rio Douro, a jusante da ponte D. Luís I, e à reforma da cidade do Porto, dentro da área da Estrada da Circunvalação, e ainda, além desta, nas freguesias de Aldoar e Nevogilde, no que constituir prolongamento ou completamento das mesmas obras, instalações ou serviços;

a conservação, exploração e aproveitamento de todas as instalações, obras e serviços que vier a montar dentro dos limites das suas atribuições.

Em termos de constituição, a Junta alargou a sua representatividade, integrando outros cargos oficiais e outros representantes dos interesses económicos, cabendo a presidência à Câmara Municipal do Porto (até 1914, assumida pelo engenheiro Francisco Xavier Esteves, enquanto presidente da Comissão Administrativa Municipal). Era, na realidade, uma transferência de poderes para a municipalidade, com a participação de novas influências da sociedade civil, com as obras da barra integrados num quadro mais geral de obras urbanas, retomando uma anterior ideia de destruição dos bairros ribeirinhos (Barredo e Miragaia) para a construção das instalações portuárias.

Nova cheia em 1911, com graves prejuízos, ajudaram a interiorizar a ideia de que não bastava o voluntarismo dos republicanos do Porto, pois todos os técnicos se pronunciavam a favor da construção do porto comercial de Leixões e contra a posição favorável aos comerciantes da ribeira do Douro. Vieram ministros ao Porto, dialogaram e daí resultou a Portaria de 27 de janeiro 1912, pela qual o ministro encarregava a Junta Autónoma de apresentar o plano de melhoramentos para Leixões com vista aos usos comerciais, o plano da operação financeira afim e o plano de administração para o funcionamento posterior do porto. E mandava agregar à Junta o presidente da comissão administrativa do concelho de Matosinhos e os representantes das velhas associações – Comercial do Porto, Industrial Portuense e Centro Comercial do Porto, bem como da Companhia das Docas do Porto e Caminhos de Ferro Peninsulares e o diretor da Alfândega do Porto. Do estudo da comissão ficou a decisão de retomar o chamado “projeto Loureiro/Viegas”, elaborado em 1907/1908, com algumas alterações (a variante do engenheiro Henrique Assunção, que eliminava as pontes girantes). E, entre outras medidas, a integração na cidade do Porto da área de Matosinhos envolvente da zona portuária, solução milagrosa que acabaria com as críticas de levar o porto para fora da cidade. E, apresentando um novo plano de ação, abdicou das obras na cidade, passando a concentrar-se apenas nas obras portuárias, sugerindo uma nova designação – *Junta Autónoma das Instalações Marítimas do Porto*

(*Douro-Leixões*), assumindo as competências das obras das duas margens do rio Douro, desde a ponte de D. Luís até à sua foz e outras convenientes para a navegabilidade, as obras no porto de Leixões e outras obras da costa que pudessem fazer parte das instalações marítimas. Apresentado o plano ao governo (25.11.1912), fazia-se eco público desta alteração funcional da Junta, que valorizava Leixões e secundarizava o porto do Douro, o que ocasionou uma ampla discussão pública (artigos, brochuras, conferências, abaixo-assinados), com defesas por técnicos ligados aos transportes e ataques pelos ligados aos comerciantes do Porto (Andresen, Calém), que acusavam Xavier Esteves de não defender os interesses do Porto.

6. A solução que autonomizava os serviços portuários, através da criação da Junta Autónoma das Instalações Marítimas do Porto (Douro – Leixões), após mais estudos por nova comissão, foi proposta ao parlamento, sendo transformada em Lei, aprovada em 23.4.1913, no governo de Afonso Costa, com o ministro do Fomento, António Maria da Silva. Esta lei estabelecia desde logo o compromisso de resgate com a Companhia das Docas e as inerentes obrigações financeiras. Para além das medidas financeiras, uma das bases da Lei procurava resolver o problema da saída do porto da Cidade:

Base 5 – Convertidas em lei as presentes bases, o Governo decretará a anexação, ao concelho do Porto, das freguesias de Matosinhos e Leça da Palmeira, Guifões e Santa Cruz do Bispo, pertencentes ao concelho de Matosinhos e parte ou totalidade das freguesias de Custóias, Perafita e S. Mamede de Infesta, que fiquem dentro da nova estrada de circunvalação do primeiro daqueles concelhos. Esta anexação só se tornará efetiva quando estiver feita a escavação e os cais da doca nº 1.

Esta decisão de fazer avançar as obras em Leixões e sua adaptação a porto comercial era apresentada como uma grande realização republicana face à estagnação monárquica (mereceu a visita de Afonso Costa e A. Maria da Silva ao Porto, com homenagem no Palácio da Bolsa). Estava traçado caminho a seguir, mas as dificuldades ainda seriam muitas. Sucederam-se depois os planos financeiros, as dificuldades derivadas da Grande Guerra (1914-1918) e da emergente inflação galopante conjugada com a desvalorização cambial, impedindo a abertura de concursos públicos, apesar do respetivo programa ter sido ultimado em 1916/1917, cujas especificidades técnicas mostravam várias adaptações posteriores, sobretudo ao nível de equipamentos. A incapacidade para avançar criou problemas e críticas, dado ter-se iniciado o processo de expropriações e demolições nas adjacências do estuário do rio Leça, mas sem continuidade durante largo tempo.

Também em 1917 foi apresentado pela Junta um *Projeto Geral dos Melhoramentos do Porto do Douro*, que incluía os novos arruamentos que iriam substituir os “velhos e insalubres bairros do Barredo, Fonte Taurina e Reboleira”, bem como um plano inclinado para reparação de navios, a erguer na zona do Ouro.

Depois de atualizações dos cadernos de encargos, nova legislação foi aprovada no pós-guerra (Lei n.º 1028, de 20 de agosto de 1920) e, no ano seguinte, surgiu a brochura com as condições para a arrematação da empreitada da construção comercial (Junta Autónoma, 1921), sendo aberto concurso internacional entre 18.11.1921 e 20.2.1922, que foi declarado deserto.

Ainda em 1922, o Parlamento aprovou uma proposta de um grupo de deputados para a construção do caminho de ferro de Leixões a Contumil e Ermesinde, para garantir ligação às linhas do Minho, do Douro e do Norte.

Novo concurso abriria em 1923, iniciando-se as obras do Porto comercial no ano seguinte, depois interrompidas por incumprimento do empreiteiro, com rescisão de contrato em 1929.

Nesta altura, já vigorava a Ditadura Militar, saída do golpe militar de 28 de maio de 1926, que alterou de novo os poderes com efeitos na Junta, tendo-se, entretanto, publicado o decreto n.º 4781, de 4 de dezembro de 1926, que promulga a chamada “lei dos portos”, estruturando uma nova organização portuária nacional e a definição de uma linha hierárquica. A Junta Autónoma das Instalações Marítimas foi suspensa por despacho de 23 de julho de 1928 e objeto de um inquérito administrativo (sendo posteriormente ilibada de culpas), mas substituída por uma comissão administrativa. Surgiram então novos debates sobre as obras prioritárias a realizar: um novo quebra-mar exterior para proteger da ondulação ou as estruturas comerciais? Neste quadro, um novo ministro do Comércio e Comunicações, João Antunes Guimarães (anterior membro da Comissão Administrativa nomeada para Leixões), num longo Despacho de 19 de setembro de 1930, estabelece a prioridade das obras a realizar, afirmando, nomeadamente: “Urge abrigar a sua entrada, proteger eficazmente a atual bacía, aumentar-lhe o fundeadouro em profundidade e extensão, construir a primeira fase do seu porto comercial, sem esquecer a secção piscatória, e completá-lo com suficientes meios de transporte terrestre que o liguem convenientemente a todo o vasto hinterland”.

Pelo decreto n.º 20842, de 23 de janeiro de 1932, foi extinta a Junta Autónoma das Instalações Marítimas do Porto (Douro-Leixões), sendo criado em sua substituição a Administração dos Portos do Douro e Leixões (que viria até aos nossos dias). Neste ano, retomam-se as obras segundo as instruções do governo central, após novo concurso, integrado agora no Programa de Melhoramentos das Comemorações do Duplo Centenário, de forma a



que o porto comercial de Leixões, com a abertura da Doca n.º 1 se viesse a inaugurar oficialmente em 4.7.1940. O que aconteceu, esquecendo-se a integração do porto e áreas envolventes na cidade do Porto. E o porto do Douro foi sendo secundarizado, não obstante algumas pequenas obras de quebrar pedra, dragagens e outros trabalhos de manutenção. Em novembro de 1942, a Junta Nacional da Marinha Mercante determinava que as companhias de navegação deixavam de receber carga no rio Douro, invocando as dificuldades da barra, só a aceitando em Leixões, ficando no esquecimento o tão desejado sistema portuário.

Leixões seguiria o seu plano de desenvolvimento, depois apoiada em novo desenho para as outras docas, o referenciado Plano Schreck, de 1955, implementado no quadro dos Planos de Fomento. Mas a nostalgia pelo Douro persistiu, como se revela pela proposta, de 1969, do Eng. Espregueira Mendes, que apontava para uma larga estrutura, com um amplo cais a proteger Leixões e Douro, projeto algo megalómano que reservaria para área portuária toda a frente atlântica do Porto e Matosinhos.

7. Em resumo: as exigências da navegação internacional emergentes com o vapor, a que se acrescentavam os problemas específicos da barra, invalidaram o porto do Douro como porto internacional, conferindo-lhe uma ação residual, apesar do seu papel histórico. Para minorar o problema, defendeu-se a criação de um porto de abrigo em Leixões, completar ao do Douro, com comunicações de ligação. O desenvolvimento portuário e os problemas (custo, espaço, destruição urbana, regime fluvial) inerentes a uma estrutura renovada no Douro inviabilizaram essa solução, catapultando Leixões para um papel central e o Douro para um lugar subsidiário, num processo doloroso vivido por sectores da sociedade portuense como uma forma de abandono da Cidade (Sousa e Alves, 2002).

## Bibliografia

Alves, Jorge Fernandes; Dias, Emílio Brogueira (2001). O Fio de água. O Porto e as obras portuárias. *Revista da Faculdade de Letras – História*, Porto, III série, vol. 2, 2001, p. 93-106

Alves, Jorge Fernandes; Torres, José Lima (2002). *Douro e Leixões – A vida portuária sob o signo do bilhete postal*. Porto: Edições ASA.

Junta Autónoma das Instalações Marítimas do Porto (Douro-Leixões) (1921). *Serviços do porto de Leixões. Arrematação da empreitada da construção do porto comercial, segundo os projetos superiormente aprovados*. Porto: Junta Autónoma.

Kendall, Henrique C. de Meireles (1904). *Conferência sobre as condições marítimas da barra do Douro e sobre o projetado porto artificial em Leixões, realizada perante a Sociedade de Geografia Comercial do Porto em 8 de fevereiro de 1882*. Porto: s/e.

Loureiro, Adolfo; Viegas, António dos Santos (1908). *Porto de Leixões. Projeto do melhoramento do porto de abrigo e criação de um porto comercial anexo*. Lisboa: Imprensa Nacional.

Loureiro, Adolpho (1904). *Os Portos Marítimos de Portugal*, I volume, Lisboa: Imprensa Nacional.

Sousa, Fernando de; Alves, Jorge Fernandes (2001). *Leixões – Uma história portuária*. Matosinhos: APDL.

Sousa, J. Fernando (1912). *Douro e Leixões. A questão dos portos comerciais*. Porto: Junta Autónoma das Obras da Cidade.