



PLANO ESTRATÉGICO DO PORTO DE LEIXÕES 2025-2035

Posicionamento da Junta de Freguesia de Leça da Palmeira relativamente à expansão do Terminal de Contentores Norte

O Porto de Leixões constitui um pilar incontornável do desenvolvimento económico, social e territorial do Norte de Portugal e, em particular, do concelho de Matosinhos, onde se insere. A sua atividade sustenta cadeias logísticas de relevância nacional e internacional, movimentando dezenas de milhões de toneladas de carga todos os anos, com impacto direto no comércio externo e na competitividade das empresas da região. A centralidade desta infraestrutura traduz-se também na criação de valor económico e emprego, que demonstram a densidade económica e a vitalidade empresarial fortemente alavancadas pelo Porto de Leixões.

O Porto de Leixões é uma infraestrutura decisiva para a coesão territorial e para a economia portuguesa, para a inovação logística e para a internacionalização do tecido empresarial do Norte. É, por isso, legítimo que um porto com esta relevância ambicione modernizar-se, reforçar a sua eficiência e crescer de forma sustentável, acompanhando as exigências das cadeias logísticas globais.

No entanto, esse desenvolvimento, positivo enquanto objetivo nacional, não pode ocorrer sacrificando a qualidade de vida das populações, a integridade urbana de Leça da Palmeira, a sua paisagem, os seus equipamentos comunitários e a relação histórica da cidade com o mar. Crescer, sim, mas crescer de forma equilibrada, integrada e respeitadora do território que acolhe o porto e das pessoas que nele vivem.

A Junta de Freguesia de Leça da Palmeira manifesta, através do presente documento, a sua posição claramente desfavorável relativamente ao projeto de Ampliação e Reorganização do Terminal de Contentores Norte do Porto de Leixões, apresentado no Plano Estratégico do Porto de Leixões 2025-35. Esta posição resulta de uma análise rigorosa dos documentos técnicos submetidos no âmbito da Avaliação de Impacte Ambiental (EIA), submetido a consulta pública, que evidenciam que o projeto introduz transformações profundas num território que, há décadas, equilibra a proximidade ao porto com a vivência urbana, comunitária e marítima própria de Leça da Palmeira.



Ao longo de mais de um século, Leça desenvolveu uma relação singular com o espaço portuário: uma relação de coexistência, de identidade e de complementaridade. A marina, os clubes náuticos, os espaços desportivos e a frente costeira foram-se afirmando como referências estruturantes da vida social, cultural e turística da freguesia. O projeto em avaliação, porém, rompe com esse equilíbrio histórico, ao substituir atividades de fruição pública por um crescimento portuário intensivo que absorve áreas até agora destinadas à prática desportiva, ao lazer, à navegação de recreio e ao encontro da comunidade com o mar.

A análise do EIA revela a existência de impactos ambientais, territoriais, sociais, culturais e económicos que, pela sua natureza, magnitude e carácter cumulativo, comprometem de forma irreversível a identidade territorial de Leça da Palmeira, a qualidade de vida da sua população e o equilíbrio entre porto e cidade que deve orientar qualquer processo de expansão portuária.

O projeto, ao prever a ampliação do terrapleno e do cais do atual Terminal de Contentores Norte, bem como a inclusão de um terminal ferroviário apto a receber composições de 750 metros, conduz inevitavelmente à eliminação física da Marina Porto Atlântico, equipamento estruturante da vida marítima, turística, cultural e desportiva de Leça da Palmeira. O próprio EIA reconhece expressamente que a nova infraestrutura se sobrepõe, em toda a sua extensão, à atual marina, sem que exista qualquer projeto apresentado, calendarizado, financiado ou tecnicamente definido para garantir a sua realocação em condições de equivalência funcional.

A APDL aponta a possibilidade de deslocação da marina para o Molhe Sul ou mesmo para áreas externas ao concelho, como o Douro, mas tal solução, além de genérica e incerta, implicaria, na sua versão atual, a redução comprovada da capacidade de 239 para apenas 170 embarcações, de acordo com o parecer da Câmara Municipal de Matosinhos, representando assim uma perda efetiva de oferta náutica. Outras soluções em estudo merecerão análise no tempo devido.

A eliminação da marina traduz-se numa perda grave e irreversível de estruturas essenciais ao recreio, ao turismo e ao desporto — incluindo clubes históricos que há décadas consolidam a relação entre a população e o mar — constituindo uma rutura profunda na ligação porto–cidade, rutura essa que o próprio Plano Estratégico da APDL reconhece que deve ser reparada e reforçada, mas que o presente projeto aprofunda ao recentrar toda a fruição marítima no Molhe Sul, afastando-a de Leça da Palmeira. Esta perda não é apenas simbólica ou cultural: tem um impacto económico direto no tecido local.



A marina é um polo gerador de fluxos contínuos de visitantes, praticantes de vela e utilizadores ocasionais que alimentam diariamente o comércio de proximidade, em especial o setor da restauração, que constitui uma das marcas identitárias e diferenciadoras de Leça da Palmeira. Os restaurantes situados na envolvente da marina beneficiam historicamente de um movimento qualificado e estável, composto por navegadores, equipas de manutenção, turistas náuticos, clubes desportivos e visitantes atraídos pela paisagem marítima e pela centralidade deste espaço. A sua eliminação implicará, inevitavelmente, a redução destes fluxos, fragilizando negócios que dependem de forma substancial desta dinâmica e comprometendo uma parte relevante da economia local que encontrou, na marina, uma fonte constante de procura, vitalidade e identidade.

O impacto visual previsto é igualmente de extrema relevância. O EIA admite a ocorrência de impactes negativos *significativos a muito significativos* resultantes da intrusão visual dos pórticos de cais, do empilhamento massivo de contentores e da alteração permanente do perfil costeiro. Estas estruturas serão claramente visíveis a partir da praia e marginal de Leça da Palmeira, das Piscinas das Marés, da Casa de Chá da Boa Nova e de toda a frente urbana, alterando de forma irreversível a perceção da paisagem. As medidas de mitigação propostas — essencialmente cromáticas ou de volumetria ligeira — revelam-se insuficientes face à magnitude da intervenção.

O ruído visual e sonoro decorrente da operação ampliada constitui outro impacto cumulativo relevante. O EIA reconhece o incremento inevitável de fontes sonoras associadas ao aumento de tráfego marítimo, rodoviário e ferroviário, e admite a necessidade de barreiras acústicas de grande porte na Av. Dr. Antunes Guimarães, agravando a descaracterização da frente urbana. Paralelamente, as estimativas de tráfego rodoviário apontam para cerca de 800.000 camiões/ano em 2040 caso o projeto avance, contra menos de 600.000 num cenário sem expansão. A ausência de soluções estruturantes como a terceira travessia sobre o porto agravará ainda mais a dependência da A28 e penalizará residentes e transportes públicos.

O impacto ambiental direto sobre a qualidade da água das praias e do estuário do rio Leça é igualmente preocupante. O EIA identifica níveis vestigiários de contaminação em sedimentos e reconhece que as dragagens necessárias à construção e manutenção do terminal provocarão ressuspensão de partículas e aumento da turbidez, afetando ecossistemas aquáticos já pressionados. A ausência de um programa de descontaminação e reabilitação do estuário do Leça revela uma lacuna crítica.



Também o património edificado e simbólico da freguesia se encontra exposto a riscos que não devem ser desvalorizados. A proximidade da obra e das operações ampliadas ao Forte de Nossa Senhora das Neves e ao histórico “Titã” coloca estes elementos perante ameaças resultantes de vibração, alteração do solo e aumento da exposição a cargas funcionais que não foram dimensionadas para suportar.

Finalmente, é relevante afirmar que o projeto em estudo não demonstra, de forma robusta, que a sua necessidade seja proporcional aos impactos que acarreta. Os dados de movimentação de contentores não evidenciam um crescimento capaz de justificar uma intervenção tão intrusiva, e existem alternativas estratégicas — nomeadamente soluções de crescimento em direção ao mar profundo — que permitiriam ao Porto de Leixões reforçar a sua capacidade competitiva sem sacrificar os valores territoriais, culturais e ambientais que caracterizam Leça da Palmeira.

Perante estes elementos, a Junta de Freguesia de Leça da Palmeira considera que o projeto, tal como apresentado, não salvaguarda os princípios fundamentais de sustentabilidade ambiental, justiça territorial, equilíbrio porto–cidade e preservação dos interesses coletivos. Pelo contrário, acarreta perdas irreversíveis para a comunidade, compromete património material e imaterial, agrava problemas estruturais de mobilidade e deteriora a paisagem e a identidade de Leça da Palmeira. Assim, emite parecer desfavorável à Ampliação e Reorganização do Terminal de Contentores Norte do Porto de Leixões.

Leça da Palmeira, 30 de janeiro de 2026

Pela Junta de Freguesia,

Plácido Santos

Presidente da Junta