

1. IDENTIFICAÇÃO DO BEM.

Designação: Estação de Passageiros no Porto de Leixões

Localização: Avenida Dr. Antunes Guimarães, Área de jurisdição da APDL, Leça da Palmeira.

Proprietária: APDL.

Categoria: Monumento.

Graduação do interesse cultural: Interesse municipal.

2. CONTEXTUALIZAÇÃO

Em julho de 1884 dá-se início à construção dos molhes do Porto de Leixões. Em 1892, verifica-se a entrega provisória da obra e, em 1895, com a sua entrega definitiva, concretiza-se o primeiro ciclo da construção da estrutura portuária que viria, numa primeira fase, a completar o Porto do Douro e, posteriormente, a substituí-lo. Numa época em que os grandes vapores, haviam tomado o lugar dos veleiros e se tornou impraticável o acesso dos novos navios ao Porto do Douro, por assoreamento da barra, a necessidade extrema de um porto viável, levou a que, já a 9 de novembro de 1886, Leixões recebesse o primeiro vapor e nos oito anos seguintes, antes da entrega definitiva da obra, entrassem no porto 2 308 navios e embarcassem 30 275 passageiros.



Porto de Leixões, 1892

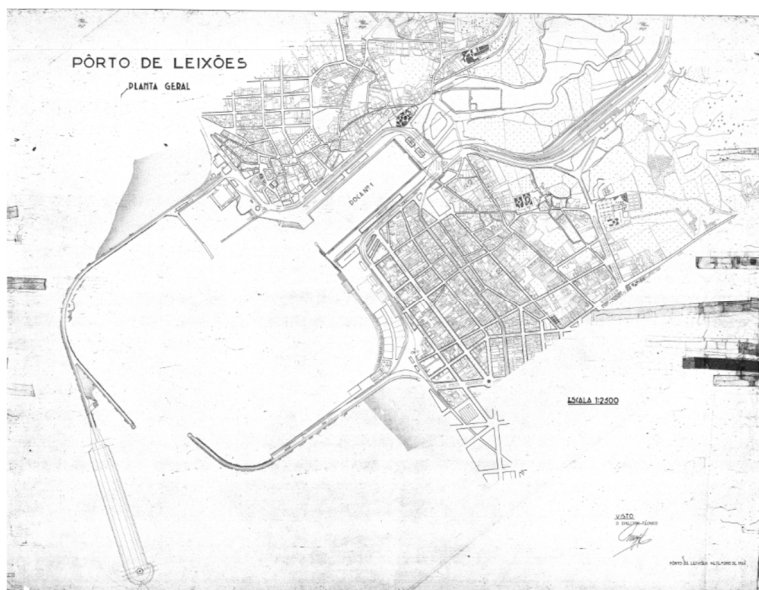
Em 1908 é apresentado o plano dos engenheiros Adolfo Loureiro e Santos Viegas, cujo objetivo era dotar o porto de novas infraestruturas, alargando a zona portuária para o interior sobre a foz do Rio Leça, com a construção de docas que garantissem as funções comerciais do porto.

Este plano foi estruturante para o futuro do porto, embora a obra tenha decorrido de forma lenta, pois só em 1940 se deu a inauguração da Doca n.º 1 - cinco décadas depois da inauguração dos molhes exteriores do porto.



Projeto de 1907, de Adolfo Loureiro e Santos Viegas

Com a conclusão da construção da doca n.º 1, quase todo o movimento comercial que ainda decorria no porto do Douro é transferido para o Porto de Leixões.



Planta Geral do Porto de Leixões 1944 _ Arquivo da APDL

Em 1955, surge o “Plano Geral de Ampliação do Porto de Leixões”, da autoria do Engenheiro Diretor Henrique Schreck, apresentado ao governo com o título “Ampliação do Porto Comercial de Leixões – Plano Geral”. Tratou-se de um plano ambicioso com um desenho do porto muito semelhante à sua forma atual.

Nos anos que se seguiram a Segunda Guerra Mundial, numa conjuntura de crescimento económico, verificou-se um aumento exponencial do movimento de mercadorias. Esta realidade teve como consequência para as instalações comerciais do Porto de Leixões - que no início da década de 1950 estavam limitadas à Doca nº1 e ao cais acostável do molhe sul – uma situação de manifesta insuficiência para as necessidades.

O Plano considerava as seguintes funções portuárias:

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

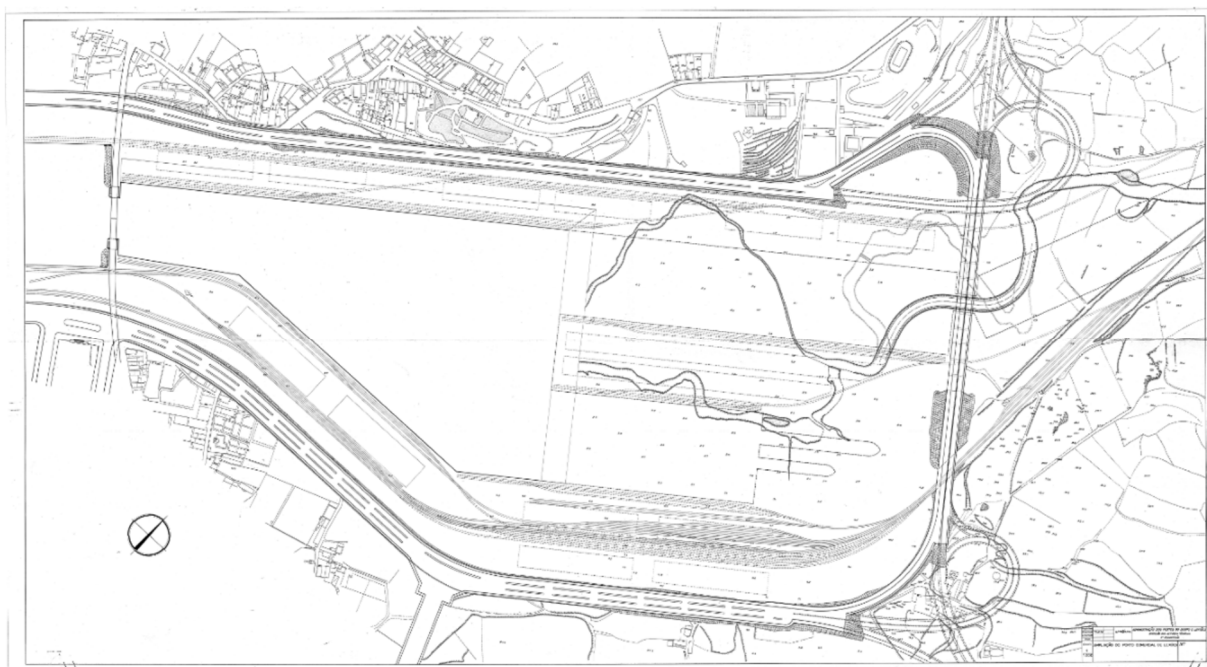
O Plano de Henrique Schreck foi elaborado utilizando todo o processo anterior de construção do porto e os conhecimentos adquiridos, ajustando as soluções às novas necessidades. Foi aumentada significativamente a capacidade das docas em relação à capacidade prevista nos projetos anteriores: duma capacidade de um milhão de toneladas para quatro milhões, podendo atingir as seis mil toneladas, se modernizadas tecnicamente.



1955, Ampliação do porto comercial de Leixões, Henrique Schreck

O Plano procurava uma articulação das diversas valências referidas com as exigências de segurança, economia de custos e operacionalidade. As cargas a granel ocuparam a zona mais interior da doca, considerando as poeiras levantadas na carga e na descarga, a necessidade de instalações especiais e do recurso ao caminho de ferro para o transporte das mercadorias. As instalações para passageiros, essencialmente dirigidas à emigração, foram localizadas junto às zonas destinadas às mercadorias para o Ultramar e América, sendo estes os destinos preferenciais do emigrantes que recorriam ao transporte marítimo.

Estes critérios de localização na distribuição dos diferentes serviços foram articulados com as condições técnicas de profundidade e largura das docas, a possibilidade de rotação dos navios e a extensão disponível de cais acostável.



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

O Plano continha já a escolha da localização na Doca 1 Norte do edifício da Estação de Passageiros e das restantes áreas da zona de passageiros do porto.

A conceção e a construção da Estação de Passageiros no Porto de Leixões, decorreu entre os anos de 1955 e 1960, tendo sido inaugurada em 8 de abril de 1961.

A empreitada da Doca n.º 2, iniciou-se em 1956, compreendendo obras de grande complexidade, com escavações, estruturação dos cais, construção da ponte móvel (inaugurada em 1959), construção do viaduto na Via Rápida e avenidas circundantes, trabalhos de

deslocação de instalações de água, energia elétrica e telecomunicações entre Matosinhos e Leça da Palmeira. O cais Norte entrou em atividade em 1967. As obras do porto de pesca foram iniciadas em 1959, tendo entrado ao serviço em 1963, dotando de condições técnicas adequadas aquele que há muito era o maior porto de pesca da sardinha a nível internacional.

É, neste contexto de construção contínua e de grande dinamismo do Porto de Leixões que Francisco Figueiredo projeta o edifício da Estação de Passageiros. Num porto polivalente, que para além da receção e expedição de mercadorias, receção e embarque de passageiros e das atividades acessórias a que já fizemos referência, se adequou a porto de pesca. Mais tarde, acrescentou mais uma secção portuária com a inauguração da doca de recreio em 1992.

3. A ESTAÇÃO DE PASSAGEIROS



3.1. FUNCIONALIDADES

Em termos funcionais a Estação de Passageiros foi dividida nas seguintes zonas, conforme é exposto na memória descritiva do projeto, datada de 5 de abril de 1955 e assinada por Francisco Figueiredo e Fernando Távora:

- zona de passageiros;
- zona de serviços da Alfândega;
- zona de bagagens;

3.1.1. ZONA DE PASSAGEIROS E DE SERVIÇOS DE ALFÂNDEGA

A **zona de passageiros** tem acesso pela frente norte da estação, voltada à Avenida do Dr. Antunes Guimarães, e pela frente sul da estação, voltada à doca. Parte do volume interior da zona de passageiros tem dois pisos.

O 1.º piso (rés do chão) constitui-se por:

- Uma área ampla destinada a sala de espera e de acesso ao balcão de verificação.
- Ladeando a entrada na zona sul na zona de passageiros, voltada à doca, foram instalados dois gabinetes da Polícia Internacional (um, primeiro, com *guichet* de atendimento); outro isolado e com porta de comunicação com o primeiro.
- Na zona central, fixaram-se as instalações sanitárias, acessíveis por um corredor situado na retaguarda das escadas de acesso ao andar.
- Ladeando a entrada norte, instalaram-se o balcão de atendimento das agências de viagens e duas cabines telefónicas integradas na zona de público.

As escadas de acesso ao 2.º piso localizam-se na zona central. Foram concebidas duas escadas retas paralelas, com sentidos de subida/ descida contrários. Ambas têm dois lanços iguais divididos por um patamar. Os patamares localizam-se à mesma cota e apresentam-se alinhados. Uma das escadas, que parte da área da entrada sul, é adossada ao corredor de acesso às instalações sanitárias no rés do chão e conduz à sala de 3.º classe, na área norte do andar, voltada à Avenida Dr. Antunes Guimarães e ao núcleo antigo de Leça da Palmeira. A outra escada, que parte da área da entrada norte, conduz à sala de 1.ª e 2.ª classes, na área sul do andar, voltada à doca.

O 2.º piso constitui um mezanino destinado aos passageiros composto por duas salas às quais fizemos referência - a sala de 3.ª classe e a sala de 1.ª e 2.ª classes, com acesso do rés do chão, a partir das escadas respetivas. Estas duas salas são separadas pelos sanitários do 2.º piso, que servem exclusivamente a sala de 1.ª e 2.ª classe e pela cozinha que serve, obviamente, as duas salas. Da sala de 1.ª e 2.ª classes tinha-se acesso direto à zona de serviços da Alfândega que ocupava um volume, ao nível do andar, que configurava uma caixa acoplada ao mezanino, na área sul do edifício, estendendo-se até à zona de bagagens, ligada a esta por uma escada de caracol. Esta “caixa” compunha-se por uma secretaria, um gabinete reservado, uma arrecadação e um vestiário.

3.1.2. ZONA DE BAGAGENS

A zona de bagagens é muito ampla ocupando metade da área (e volume) do edifício, tendo sido destinada ao armazenamento de bagagens verificadas e não verificadas, ao modo da época. Entre esta zona de bagagens e a zona de passageiros foi instalado o balcão de verificação a toda a largura da nave que integra uma parede que serve de suporte a um painel artístico com uma composição em pastilha. De acordo com a memória descritiva do projeto original, este elemento destina-se a “dar maior intimidade ao espaço reservado para passageiros.” Na realidade, participa numa melhor definição e delimitação da zona de bagagens e da zona de passageiros. Sobre o balcão de verificação foi instalada uma rede de ferro para ser possível o isolamento da zona de bagagens quando necessário.

3.2. CONCEÇÃO E CONSTRUÇÃO

O edifício tem cerca de 20 metros de largura (19,50 m entre eixos dos pilares dos topos), por cerca de 42 metros de comprimento (41,60 m entre os eixos dos pilares dos topos), num total de cerca de 840 m² de implantação. Estruturalmente compõe-se por um amplo espaço em nave, construído por uma sequência de nove asnas de madeira que descarregam sobre a própria base do edifício, criando oito tramos. As suas fundações foram executadas em betão ciclópico, a estrutura e o revestimento de paredes em madeira de pinho e a cobertura em fibrocimento.

A implantação retangular do edifício é conformada pela junção de dois quadrados: um, correspondente à área poente e, outro, à área nascente. Este último apresenta-se dividido em duas áreas de dimensões iguais: uma área com dois pisos no topo nascente, à custa da definição do mezanino; outra área (sem mezanino) com um piso a toda a altura que continua a nave da restante área do edifício. A altura do edifício (da sua cumeeira) é de cerca de 11 metros.

Acrescentada ao mezanino foi construída a área com aparência de caixa, onde estavam instalados os serviços da Alfândega.

A estrutura dos pavimentos elevados (na zona com dois pisos) e das divisórias interiores foi construída em madeira de pinho, com exceção das paredes que limitam o corpo das instalações sanitárias, cozinha, copa e os gabinetes da Polícia Internacional, que foram construídas em tijolo, bem como o pavimento da cozinha, copa e instalações sanitárias do 2.º piso que foi construído em betão armado.

O pavimento do 1.º piso (rés do chão) recebeu uma base em betonilha sobre a qual foram executados acabamentos vários:

- Nas zonas de bagagens e parte da zona de passageiros foi revestida com a betão asfáltico, com juntas em cimento branco;
- Um percurso marcado, em modo de passadeira larga, com um revestimento a cubos de basalto negro e de calcário branco, liga as duas entradas norte e sul dos passageiros. É sobre este percurso que pousam as escadas que dão acesso ao piso superior.
- O pavimento das instalações sanitárias foi revestido com marmorite.
- Nas restantes áreas do 1.º piso (instalações das agências de navegação e polícia internacional) os respetivos pavimentos foram revestidos a madeira de pinho.
- As escadas, que se localizam no topo da área de mezanino, de ligação dos dois pisos, foram construídas em madeira.

O pavimento no 2.º piso das áreas destinadas aos passageiros, quer da sala de 1.ª e 2.ª classes, quer da sala de 3.ª classe, foi revestido com madeira de pinho. Na cozinha e nos sanitários o pavimento foi revestido com marmorite. O pavimento de toda a área dos serviços da Alfândega foi revestido com madeira de pinho.

Vários tipos de madeira foram igualmente utilizados em revestimentos (forro ou contraplacado): casquinha, na parede exterior do corpo dos serviços de Alfândega, limba nas paredes interiores do mesmo corpo, sucupira nas cabines telefónicas.

As caixilharias e portas exteriores foram executadas em madeira de casquinha e as portas interiores em contraplacado de madeira de tola; no mobiliário fixo foram utilizadas madeiras diversas como de pau cetim e de sucupira.

4. A CLASSIFICAÇÃO DO IMÓVEL

A Estação de Passageiros no Porto de Leixões é uma construção em estrutura de madeira de raro valor arquitetónico e construtivo. É uma obra prima de construção em madeira em que este material desempenha um papel estrutural e de acabamento. A madeira sendo um material muito presente na construção popular à época, é neste edifício invocada nessa sua qualidade, mas essa invocação é propositiva, na medida em que é inovadora.

O edifício é, em si, uma demonstração das potencialidades da madeira como material para erguer edifícios e criar espaços mágicos. Há aqui uma continuidade invulgar entre o modo de construir e as características qualitativas do espaço resultante.

O edifício da Estação de Passageiros no Porto de Leixões foi construído entre os anos de 1955 e 1960, correspondendo precisamente ao período em que decorreu o Inquérito à Arquitectura Regional Portuguesa, do qual resultou a obra a Arquitectura Popular em Portugal, cuja 1.ª Edição foi publicada em 1961, pelo Sindicato Nacional do Arquitectos. As preocupações simultâneas de interpretação da arquitetura portuguesa e da modernidade patentes neste edifício, são as mesmas que estimulavam os arquitetos do Inquérito e da época.

É contemporâneo do Pavilhão de Ténis da Quinta da Conceição (1956-1960) de Fernando Távora, com utilização dos elementos estruturais em madeira como peças de afirmação arquitetónica e criadoras de espaço.

Considerou-se de incluir na classificação do imóvel o armazém contíguo a nascente uma vez que este armazém já existia à data da construção do edifício da Estação de Passageiros, tendo sido determinante na conceção arquitetónica deste. A inclusão desse armazém no imóvel a classificar é importante pelo enquadramento que oferece ao edifício da Estação de Passageiros, em face da escala do porto na sua totalidade e em especial do espaço da Doca n.º 1. Acresce a este fundamento o facto deste armazém ser o único existente num conjunto de seis armazéns originais que integravam as instalações da doca n.º 1.

5. PASSADO RECENTE E PRESENTE

O edifício continua a funcionar como estação de passageiros, mas recebendo navios mais pequenos de transporte, essencialmente de turismo. Foi estabelecida uma separação física entre parte da área de rés do chão destinada ao embarque e desembarque de passageiros e o restaurante instalado no andar. Em 2005 foi realizada uma intervenção com vista à instalação desse restaurante com funcionamento autónomo no andar do edifício. A intervenção incluiu a criação de um acesso que impede a entrada na área portuária, tendo sido criado um corredor exterior isolado paralelo ao muro de vedação confinante com a Avenida Dr. Antunes Guimarães, com entrada por portão existente integrado nesse muro de vedação. Esse corredor conduz a um corpo construído nessa altura composto por acessos verticais (escada e elevador) e um passadiço encerrado que conduz ao interior do edifício.

O acesso ao nível do andar pelo passadiço referido foi construído em área afastada do edifício da estação de passageiros e sobre o armazém contíguo.



6. SOBRE O AUTOR, ARQUITETO FRANCISCO FIGUEIREDO

Francisco Manuel de Matos Braamcamp Figueiredo nasceu no dia 23 de abril de 1924, na freguesia de Lordelo do Ouro, no Porto. Faleceu no dia 30 de outubro de 2019, no Porto, com 95 anos de idade.

Em 1942, com 18 anos, realizou a prova de admissão ao curso de Arquitetura da Escola de Belas Artes do Porto, que frequentou entre setembro de 1942 e agosto de 1949. Em agosto de 1949, começa o seu estágio profissional com o Arquiteto José Vieira de Oliveira que termina a 1 de agosto de 1951. Neste mesmo ano, apresentou em 9 de julho a prova para o *Concurso de Obtenção do Diploma de Arquitecto (CODA)*, com o projecto “Uma Casa de Férias” obtendo a classificação de 18 valores.

Francisco Figueiredo, foi colega de curso de Fernando Távora, e com ele dividiu o espaço de trabalho durante a década de 1950 e até meados da década de 1960 – primeiro, no sexto andar do edifício Atlântico, na Praça de D. João I, depois, no n.º 98 da Rua do Duque de Loulé - embora trabalhassem de forma independente. Realizam uma viagem em conjunto a Marrocos no início da década de 1950. Casa com Maria Augusta Pimentel Pinto de Freitas, em 1954, com quem viria a ter três filhos.

Francisco Figueiredo tem uma obra extensa que excede, entre obras e projetos, um total de 90. Em Matosinhos os trabalhos que realiza têm quase sempre a colaboração de Fernando Távora, de forma direta ou indireta. Em 1953 organizaram em conjunto a Exposição Comemorativa do 1.º Centenário da elevação de Matosinhos a Vila. Em 1955, colaboraram no “Plano Geral de

Ampliação do Porto de Leixões”, da autoria do Engenheiro Diretor Henrique Schreck. Em 1956, Francisco Figueiredo realiza o projeto do “Posto de Turismo de Matosinhos”, com a colaboração de Álvaro Siza. Nesse mesmo ano a convite de Fernando Távora colabora no projeto do “Parque Municipal da Quinta da Conceição”. Entre 1955 e 1959, colabora no projeto da Ponte Móvel do Porto de Leixões, nomeadamente no desenho dos comandos, inaugurados em 1959 com a abertura da ponte ao trânsito.

Em 1961 é inaugurado o edifício da Estação de Passageiros, com projeto da sua autoria, imóvel em causa nesta proposta de classificação. Nesse mesmo ano realiza o seu projeto para o “Salão Paroquial de Leça da Palmeira”, mas a escolha vai para o projeto de Bruno Reis. Elabora, ainda em 1961, um projeto para uma torre de escritórios e armazéns para a Doca n.º 2 do Porto de Leixões, o qual não veio a ser realizado.

Em 1962, colabora no projeto dos elevadores e escadas para a Ponte Móvel do Porto de Leixões.

Francisco Figueiredo realizou diversas obras pelo país, das quais destacamos:

- a) O edifício do “Centro de Acção Social” para as Minas do Pejão, em Oliveira do Arda, Castelo de Paiva, em 1950/52;
- b) Piscina no Parque das Termas do Gerês, em 1971;
- c) Recuperação e ampliação do edifício da Caixa Geral de Depósitos, na Avenida dos Aliados e Rua do Bonjardim, no Porto, em 1985/ 1997;
- d) Edifício da Fundação Cupertino de Miranda, na Avenida da Boavista, no Porto, em 1986/ 1996.

Realizou diversos projetos para habitações unifamiliares, incluindo a sua na Rua de Fez, em 1957/ 1959.

Matosinhos, 3 de janeiro de 2024

António Maia.

FONTES E REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

I - Fontes Diversas

Elementos do projeto recolhidos por gentileza do Sr. Arquiteto Pedro Almeida, técnico das Infraestruturas de Portugal, e pelo Professor Carlos Moura Martins.

II - Fontes Impressas

Monografias

MENDES, Isaura José (2020). *Francisco Matos B. Figueiredo – Contributos para o (re)conhecimento da sua obra*. (Tese de Mestrado não publicada) Faculdade de Arquitectura da Universidade do Porto, Portugal.

PEREIRA, Paulo Jorge Leite (2020). *O Porto de Leixões – Do Património Industrial à Memória. As obras do Porto de Leixões e a evolução do tráfego marítimo*. (Tese de Mestrado não publicada) Escola Superior de Educação do Politécnico do Porto, Portugal.

Artigos em periódicos

ALVES, Jorge Fernandes; DIAS, Emílio Brogueira (2001). O Fio de Água – O Porto e as Obras Portuárias (Douro-Leixões). *Revista da Faculdade de Letras da Universidade do Porto, História, III Série, vol. 2*, pp. 093-106.

III - Bibliografia

KEIL DO AMARAL, Francisco; AAVV. *Arquitectura Popular em Portugal, 1961*. 2.^a Edição. Lisboa; Associação dos Arquitectos Portugueses, 1980. ISBN 9789729766879

SILVA, Luís Pedro. *Terminal de Cruzeiros de Leixões*. Lisboa; Uzina Books, 2016. ISBN 978-989-8456-86-1

SOUSA, Fernando de; ALVES, Jorge Fernandes. *Leixões, Uma história Portuária*. Edição da APDL, S.A. – Administração dos Portos Douro e Leixões, S.A., 2002.

Câmara Municipal de Matosinhos, 3 de janeiro 2024.

Pela Comissão do Património Arquitectónico e Histórico:

isabel flores, Conceição Pires, Maria João Rodrigues, António Maia