



Movimento Património, Memória e Futuro

Encontro de cidadãos



Os comboios no Barreiro



O passado, o presente e o futuro



1- O encontro de cidadãos sobre os comboios no Barreiro

(29-6-2006)

Conclusões

- A. O Passado**
- B. O Presente**
- C. O Futuro**
- D. A Discussão**

2-Oportunidades para o futuro.

- 1) Estação ferro -fluvial do Barreiro.**
- 2) Oficinas dos Caminhos-de-Ferro**
- 3) Rotunda da Oficinas**
- 4) Núcleo Museológico, “Homem Ferroviário”**
- 5) Ligação ao ramal industrial e preservação de material circulante**
- 6) Bairro Ferroviário (palácio do Coimbra)**
- 7) Casa dos Ferroviários**
- 8) Linha do Sado / electrificação / comboio regional**
- 9) TGV/CAV, 3ª Travessia do Tejo**
- 10) MST – Metro Sul do Tejo**
- 11) PDM – Estudo global da área de afectação ferroviária**
- 12) Protocolo CMB/ CP-REFER**
- 13) Comemorações dos 150 anos dos comboio no Barreiro**





1. ENCONTRO DE CIDADÃOS SOBRE OS COMBOIOS NO BARREIRO; O PASSADO O PRESENTE E O FUTURO

Na abordagem proposta pela mesa do encontro foram debatidos à vez, embora de forma integrada, as questões do Passado, do Presente e do Futuro dos Caminhos-de-Ferro no Barreiro:

A. O PASSADO



Preservar o património, a memória da história dos caminhos-de-ferro no Barreiro (farão 150 anos em 2009/2011) é manter a vida, a funcionalidade, a fruição do (proposto) Centro Histórico Ferroviário do Barreiro, assente em seis pilares fundamentais e interligados:

1. Primitiva estação ferroviária actualmente a funcionar como oficina de manutenção do material diesel (EMEF), com perspectivas futuras de apoio ao material de alta velocidade.
2. A Estação Ferro - Fluvial antiga, inaugurada em 1884 segundo projecto do engenheiro militar Miguel Paes, a funcionar actualmente como terminal da Linha do Sado e durante mais de 100 anos, terminal histórico da Linha do Sul e Sueste.
3. A Rotunda das Oficinas criada em apoio às máquinas a vapor, actualmente funcionando em apoio ao material diesel, à qual poderia ficar ligado um núcleo museológico sobre o “Homem Ferroviário” (ou o “Trabalhador Ferroviário”) a criar.
4. Aproveitamento do mais antigo ramal industrial do país ainda em funcionamento, o Ramal da Quimiparque, para visitas/viagens históricas / pedagógicas/ turísticas à área do antigo Complexo Industrial da CUF. Para esse efeito deverá ser preservado algum material diesel restante.
5. Preservação do Bairro Ferroviário do palácio do Coimbra em estado de habitabilidade e com valências adequadas para que se mantenha vivo.
6. Preservação arquitectónica da “Casa dos Ferroviários”, continuando a funcionar o histórico Sindicato dos Ferroviários e criando as valências ocupacionais que viabilizem a sua recuperação.





B. PRESENTE



Constatou-se e denuncia-se o abandono a que parte das instalações ferroviárias estão votadas, consequência da retirada de valências ao Barreiro em termos operativos e oficinas, que tem significado a perda de postos de trabalho e a perda de competitividade sobretudo na chamada Linha do Sado:

1. Uma questão central em que houve praticamente unanimidade é a conclusão urgente e já reiteradamente prometida da electrificação do troço Pinhal Novo - Barreiro.
2. Como consequência, outra questão que reuniu consenso, é a renovação da Linha do Sado (Barreiro/Praias Sado), com a necessária modernização das estações e apeadeiros que servem as populações abrangidas dos concelhos do Barreiro, Moita, Palmela e Setúbal.
3. Ainda decorrente da electrificação/modernização do troço Pinhal Novo - Barreiro, foi defendida a recuperação para o Barreiro do terminal dos comboios regionais do Alentejo e Algarve, como durante 150 anos, em ligação fluvial (hoje rápida e moderna), à baixa de Lisboa.
4. Como corolário da electrificação referida poderá ser modernizado e ampliado o transporte de mercadorias para o parque empresarial que já hoje alimenta uma parte das matérias primas do complexo químico do Barreiro/Lavradio e escoar os produtos aqui produzidos, reenviados para diferentes destinos.

C. FUTURO



Diagrama da RAVE

Só interessa cuidar do património e da memória se houver vida no presente e perspectivas de futuro. O paradigma deverá ser assegurar no presente os interesses da população e da economia regional, projectando para o futuro as iniciativas que melhorem a qualidade de vida dos portugueses em geral e da região do Barreiro em particular.

1. Assumindo-se como centralidade em termos de transporte ferroviário, porque se mantém a importância da plataforma /interface privilegiada na ligação entre a capital, o grande rio e o Sul do país (razão que trouxe os comboios há 150 anos para o Barreiro), exige-se para toda a área de afectação ferroviária no Barreiro um estudo global no âmbito do PDM, equacionando toda a problemática e suscitando um pedagógico contributo dos barreirenses;
2. Assim, sugere-se a elaboração de um protocolo entre a CMB e a CP/REFER (a exemplo do que foi feito com a Quimiparque) que potencie a realização de todas as





recomendações atrás enunciadas e que viabilize a definição da ocupação do espaço ferroviário e dos projectos perspectivados para o futuro;

3. Nomeadamente o 3º atravessamento do rio Tejo, segundo o projecto Chelas/Barreiro, para a passagem do comboio de alta velocidade (TGV). Concomitantemente a futura linha deverá Ter uma valência regional de transporte de passageiros e mercadorias que sirva o Barreiro e os concelhos limítrofes.
4. Noutra dimensão, a definição clara da 2ª fase do projecto Metro Sul do Tejo, deverá possibilitar a ligação mista-ferro-rodoviária por uma ponte que finalmente, aproxime os concelhos do Barreiro e Seixal.
5. Aproveitando o “know-how” existente no Barreiro em matéria de transportes ferroviários e rodoviários municipais, no âmbito do futuro protocolo Autarquia/CP/REFER, propor à Escola Superior de Tecnologia a criação de uma licenciatura em “Transportes”.

D. A DISCUSSÃO

Durante a discussão foram feitas as seguintes considerações, sugestões, alertas, que se registam apesar de muitas vezes não terem merecido consenso:

- Criação do museu nacional ferroviário no Barreiro;
- Museu ferroviário do Barreiro integrado num futuro museu da ciência e da tecnologia, abarcando também as áreas da arqueologia industrial, da química e do têxtil, etc;
- Foi feita a proposta, geralmente aceite, a apresentar a quem de direito, de se promoverem as comemorações dos 150 anos dos comboios no Barreiro (1859- 2009);
- Foi feita a proposta de classificação de interesse concelhio do bairro ferroviário (Palácio do Coimbra) e da casa dos ferroviários, com vista à sua adequada preservação e ou reconstrução;
- A Linha do Sado modernizada deve manter-se como serviço público em benefício das populações;
- Em termos de transporte ferroviário o Sul sempre foi menosprezado, nunca tivemos as condições de Lisboa nem sequer da Linha do Norte. É altura de investir seriamente aqui.
- Até porque os pressupostos que trouxeram os comboios há 150 anos para o Barreiro se mantêm.
- No passado distante a ferrovia foi estruturante para o desenvolvimento industrial. Nos últimos 30 anos o sucessivo poder político actuou ao sabor de jogos e interesses, o Barreiro e a população mais antiga do arco ribeirinho do Tejo foi por isso prejudicada;
- Privilegiou-se o transporte rodoviário em detrimento do transporte ferroviário (foram encerradas 800 estações a nível nacional!);
- Privilegiou-se a privatização das linhas rentáveis em detrimento do interesse das populações e hoje não há quem assuma as responsabilidades;





- Os investimentos tem de ter urna actividade económica de suporte, é necessário haver/garantir passageiros para os comboios (exemplo Mina de Neves Corvo);
- A grande perspectiva do 3º atravessamento do Tejo e do TGV não pode fazer olvidar a importância de serviços suburbanos públicos e de qualidade;
- A realidade da 3ª travessia do Tejo, colocará a questão do modelo de desenvolvimento económico para o Barreiro, discutido e participado pela população.
- Com a 3ª travessia haverá uma linha tradicional porque os TGV's serão , 5 ou 6 por dia. É necessário definir ligações locais e regionais, transporte de mercadorias, numa perspectiva de desenvolvimento integrado da Península de Setúbal.
- Com a 3ª travessia, o terminal da linha do Sul ficará naturalmente para Lisboa, tomando-se necessário no Barreiro planificar os corredores de atravessamento e planear o desenvolvimento urbanístico, de molde a garantir que os comboios tenham pessoas, condição “sine qua non”.
- TGV é urna sigla francesa, dever-se-á adoptar a sigla CAV, Comboio de Alta Velocidade.
- Conforme foi sugerido pela Sr.ª Secretária de Estado, deverão ser as Oficinas do Barreiro a dar apoio ao material do CAV, garantido assim o futuro dos postos de trabalho.
- As oficinas não poderiam ser adaptadas para a construção do CAV?
- Constituindo o metropolitano um transporte urbano para pequenos percursos e baixas velocidades, não poderá confundir-se com o comboio, transporte vocacionado para grandes deslocções e maiores velocidades. A ligação por ponte Barreiro/Seixal assume-me por isso como uma velha e justa aspiração.
- O MST deverá ter um novo projecto com anel até à Siderurgia, devendo ser estudados no Barreiro os corredores de atravessamento e impondo-se políticas urbanísticas que tenham isso em conta
- Existe a intenção da CP/REFER de fazer urna nova estação terminal ao lado da actual, para terminus da Linha do Sado e para ficar mais próxima da zona de embarque nos catamarãs.

Trata-se de um investimento controverso de todo inaceitável porque, o abandono da actual estação será a sua morte a prazo. Beneficiar a estação histórica do Barreiro criando um adequado corredor de acesso, será mais correcto, custará muito menos e não apagará a memória.

- Na sua actual redacção o PDM prevê novas construções na área do bairro ferroviário (palácio do Coimbra) o que poderá levar ao seu desaparecimento. Sugere-se que tal situação seja reformulada, por forma a preservar e classificar aquele conjunto urbano de características tão singulares no contexto da memória ferroviária do Barreiro.





2. Oportunidades para o futuro

1) Estação Ferro - Fluvial do Barreiro.



Quando foram inauguradas as viagens Barreiro Vendas Novas em 1861, e logo a seguir Barreiro-Setúbal no mesmo ano, os passageiros que desembarcavam na primitiva estação (hoje Oficinas do Caminho de Ferro), eram obrigados a fazer a pé dois penosos quilómetros até ao embarcadouro do Mexilhoeiro onde começava a carreira fluvial para Lisboa.

O génio empreendedor do engenheiro militar Miguel Paes resolveu a situação dinamizando a construção de uma estação adequada em terrenos conquistados ao rio, inaugurada em 1884, das mais antigas no seu estilo donairoso e modesto de “art deco” autêntico ex-líbris da vila, hoje cidade do Barreiro.

Funcionou desde então com as suas duas valências até à inauguração do novo terminal fluvial em 1994, mantendo-se como terminús das linhas do Sado, do Alentejo e do Sul até 2004. Relativamente bem conservada, continua hoje a receber os comboios do Sado e assim deverá continuar no futuro, viva e revigorada com a justa reconquista do terminal regional da linha do Alentejo (quicá do regional do Algarve). Essa é a melhor garantia da preservação deste património ferroviário imperdível!

2) Oficinas dos Caminhos-de-Ferro



Quando soa alto e bom som a buzina do “Caminho de Ferro”, significa que vem chuva e tempo do quadrante Sul, bons dias para a agricultura e para as reservas hídricas e maus dias para a pesca no rio Tejo.

É assim desde 1859, quando foram construídas as Oficinas (primitiva estação) no sítio onde hoje continuam vivas, activas, gerando trabalho e riqueza, embora tenham perdido valências e mão-de-obra nos últimos anos.

Depois de terem sido consideradas em 1886, “excepcionais” oficinas empregando 500 operários, de terem funcionado simultaneamente como gare terminal dos primeiros comboios durante mais de 20 anos, (sendo assim mais antiga que a



estação de Sta. Apolónia, do mesmo estilo arquitectónico), porque não continuarem a ser as Oficinas, com maiúscula, onde se repara o histórico material diesel e onde se poderá reparar o futurístico material de alta velocidade?

Competências não faltam, a tecnologia pode ser renovada, o espaço pode ser reinventado. com a necessária formação/renovação da mão de obra altamente capacitada,





poderá continuar a assegurar a vitória para o Barreiro dos desafios do futuro, como sempre assim foi!

3) A Rotunda



A Rotunda ou “cocheira das máquinas”, foi construída em 1886. Com a sua característica estrutura arquitectónica em planta semi-circular, constituiu na época uma das obras de maior vulto do complexo ferroviário do Barreiro. Comportava alojamento para 20 locomotivas a vapor e através de um mecanismo, o “charriot”, era ali que as máquinas faziam as manobras de inversão. Actualmente constitui um exemplar raro deste tipo de construção ferroviária.

Com os tempos a Rotunda de máquinas modernizou-se, passando a albergar o material ferroviário diesel e actualmente, constitui o depósito de máquinas do Barreiro.

Tendo em conta que o Barreiro foi sempre considerado a “Catedral do Diesel” pelos ferroviários, é do maior interesse preservar a velha Rotunda e dota-la com locomotiva, tractor e automotora, em estado de marcha, para no futuro se organizarem viagens históricas, quer pelas linhas do Sul e Sueste, quer pelo interior do antigo ramal industrial da CUF no Barreiro.

4) Núcleo Museológico “Homem Ferroviário”



A história do Barreiro contemporâneo confunde-se com a história do desenvolvimento industrial português, iniciado em meados do séc. XIX, com a introdução dos caminhos-de-ferro. Desde essa época o Barreiro foi alvo de transformações profundas, cujas marcas estão bem vivas na cultura e na mentalidade das gerações do presente.

Neste contexto interessa preservar para o futuro o legado da cultura ferroviária, como um dos pilares fundamentais da identidade cultural dos barreirenses.

A realidade ferroviária faz parte da história e da memória do Barreiro e, nessa perspectiva, a criação de um Núcleo Museu do Homem Ferroviário que tenha em conta a vertente histórica e antropológica das suas vivências quotidianas, dos ofícios, saberes e profissões; o património arquitectónico, cultural e industrial nos seus diferentes aspectos, é um objectivo desejável e possível de alcançar, com a conjugação de esforços entre a autarquia e as empresas ferroviárias.

5) Ligação ao ramal industrial e preservação de material circulante



Terá pesado na decisão de Alfredo da Silva em relação à localização de um novo complexo industrial no Barreiro, em 1907, a existência de uma ligação ferroviária à linha do Sul e Sueste, na então empresa de cortiça proprietária dos terrenos primordiais, Bensaúde e C.^a.

Em 1909 arrancava a primeira fábrica de extracção de óleos de bagaço de azeitona e em 1910 a primeira fábrica de ácido sulfúrico, fundamental para a produção de adubos em pó, os





primeiros feitos em Portugal numa escala industrial.

Nessa altura iniciava-se a exploração da vasta rede ferroviária interna que chegou a ter 20 quilómetros de extensão nos anos 50, período áureo do transporte ferroviário. Começou a funcionar em 1910 com quatro pequenas locomotivas a vapor que durante muitos anos percorreram diariamente o complexo industrial com o seu apito característico que avisou gerações e gerações da presença da formidável concentração industrial.

É longa a história de 96 anos deste ramal, ex - CUF, ex - Quimigal e hoje propriedade da Quimiparque, ainda utilizado diariamente para receber matéria prima da refinaria de Sines (resíduo de alta viscosidade) e para expedir amoníaco, embora já muito encortado por efeito do encerramento nas década de 80/90 de muitas fábricas - clientes do antigo complexo químico, hoje transformado em parque empresarial.

Essa história plena de acontecimentos, factos, memórias, vivências, aprendizagens, poderá ser fruída culturalmente e aproveitada pedagogicamente se ligada à preservação de material circulante ferroviário diesel, na efectivação de viagens de turismo cultural ou de estudo pedagógico.

6) Bairro ferroviário (palácio do Coimbra)



A construção de bairros operários ou bairros de empresa no Barreiro inseriu-se numa estratégia política levada a cabo pelo chamado «Estado Novo» com um duplo objectivo: por um lado fixar a mão-de-obra junto ao local de trabalho e por outro dominar e apaziguar uma população potencialmente rebelde e avessa ao regime.

Neste contexto político e social surgiram no Barreiro os bairros de empresa da CUF e da CP .

O Bairro Ferroviário do Barreiro foi construído pela Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses (CP) entre 1933 e 1935. Trata-se de um conjunto urbanístico composto por 23 moradias, localizado no Largo do Palácio do Coimbra e Rua da Bandeira.

É constituído por duas tipologias de habitação, uma destinada ao «pessoal graduado» outra destinada ao «pessoal braçal», as quais possuem algumas características distintivas que evidenciam o estatuto sócio-profissional dos seus moradores.

O bairro da CP encerra em si as memórias e vivências dos ferroviários, ligadas ao quotidiano mas também a greves e lutas no tempo da ditadura salazarista, especialmente o episódio de 1935, quando um operário das oficinas dos Caminhos de Ferro de Sul e Sueste colocou uma bandeira vermelha no alto da chaminé das oficinas.

Estas habitações encontram-se já em grande parte desocupadas mas, a sua requalificação como residências estudantis poderia ser uma solução a adoptar no âmbito da Escola Superior de Tecnologia do Barreiro.

A valorização e classificação como Imóvel de Interesse Municipal deste núcleo edificado é muito importante para a preservação da memória e da cultura ferroviária no Barreiro.





7) Casa dos Ferroviários

A Casa dos Ferroviários representa um marco na cultura e na memória histórica da classe ferroviária barreirense.

O edifício foi projectado para teatro e «exploração de um animatógrafo» na Vila do Barreiro, e abriu as suas portas como “Teatro República” em 10 de Outubro de 1920.



Em 1922 a sua proprietária, D. Amélia Clímaco, vendeu o “Teatro República” à Sociedade Industrial, Tipográfica e Teatral de Ferroviários (SITTF), pela quantia de 22 contos de reis. Esta sociedade era constituída exclusivamente por ferroviários, sócios do Sindicato do Pessoal dos Caminhos de Ferro do Sul e Sueste. A SITTF irá ceder as instalações ao Sindicato Ferroviário e é a partir dali que a associação vai desenvolver as suas actividades.

Desde Março de 1920, que o Jomal Sul e Sueste lançara uma “Campanha Pró-Casa dos Ferroviários”, com a emissão de 12 mil acções no valor global de 70 contos, a subscrever pelos sócios, para a sua edificação.

Em Setembro desse ano já possuíam parte do dinheiro, porém, devido à greve iniciada nesse mês que se prolongou por mais de 60 dias, da qual resultaram prisões e despedimentos de muitos trabalhadores ferroviários, o Sindicato viu-se na contingência de auxiliar com esse dinheiro grande número de famílias dos activistas sindicais atingidas pela miséria.

Assim em 1922 quando se efectua a compra e inauguração da Casa dos Ferroviários esta representou o corolário de uma série de acções e esforços levados a cabo pelos ferroviários, incluindo descontos nos seus magros salários e outras contribuições para a “Pró-Casa”. O edifício adquire então a sua actual designação: “Casa dos Ferroviários”.

Actualmente o edifício da “Casa dos Ferroviários” está muito degradado. A sua requilificação, no contexto do Barreiro Antigo, e integração numa provável “Rota do Património Industrial Ferroviário” seria desejável, contribuindo assim para a preservação da memória e da cultura ferroviária no Barreiro.

8) Linha do Sado sua electrificação e o comboio regional



Durante largos anos o Barreiro foi o ponto de início e de chegada dos comboios com destino a Setúbal/Praias Sado, Alentejo e Algarve, beneficiando das relativamente boas ligações fluviais a Lisboa.

O advento da passagem do comboio pela ponte 25 de Abril veio, por decisão unilateral da CP/Refer e sem que fossem considerados os interesses das populações locais, retirar ao Barreiro a importância que até aí tinha tido.

Por outro lado, a entrega da concessão à Fertagus da exploração da linha Lisboa/Pinhal Novo/Setúbal veio introduzir um factor de retardamento da electrificação do troço Barreiro/Pinhal Novo, representando assim um inqualificável atraso na renovação tão necessária desta linha, inserido na política mais vasta de encerramento e desactivação de estações,





apeadeiros e linhas de caminho de ferro, diminuindo ou dificultando, e assim justificando “inviabilidade” económica da exploração.

Não é essa a óptica do Movimento Património Memória e Futuro, ainda que fossem apenas razões sentimentais, já seriam suficientes para sustentar os seus pontos de vista e propostas:

- 1 – A tão rápida quanto possível conclusão da electrificação da linha Barreiro/Praias Sado, no troço Barreiro/Pinhal Novo.
- 2 – A manutenção desta linha suburbana no contexto da política social de transporte público de passageiros na península de Setúbal.
- 3 – A reintrodução dos comboios regionais para o Alentejo e Algarve tendo como ponto de partida e chegada a actual estação ferro-fluvial do Sul e Sueste no Barreiro.
- 4 – A tomada de medidas por parte da CP/Refer no sentido de aproximar o comboio aos novos núcleos populacionais já existentes e em desenvolvimento, nomeadamente no concelho da Moita e Barreiro.
- 5 – A criação da Autoridade Metropolitana de Transportes.

9) A Alta Velocidade e a terceira travessia do Tejo



É cada vez mais evidente que, a haver o desenvolvimento do projecto da Alta Velocidade (vulgo TGV), existirão zonas de passagem no concelho do Barreiro.

Independentemente das soluções técnicas que venham a ser adoptadas, parece óbvio que algumas importantes impactos podem ocorrer no espaço territorial do Barreiro e, conseqüentemente, no que às linhas e estações ferroviárias dizem respeito.

Assim, seria de todo o interesse para as populações e para a região que se aproveitasse o facto para proceder à tão necessária renovação das infra-estruturas ferroviárias e viárias, como seria desejável que esta nova travessia não fosse nem exclusivamente ferroviária e, ainda menos, que se resumisse à linha de Alta Velocidade.

No contexto da sua estrutura interna, a CP e a Refer dispõem de diversos centros de competências. No Barreiro há longos anos que existem oficinas e know-how essencialmente ligados ao material de tracção diesel.

Assim sendo e no que às oficinas diz respeito três questões se podem colocar e todas elas interligadas.

A primeira diz respeito à continuação e renovação das actuais oficinas de apoio/manutenção do material diesel,

A segunda entronca-se com a necessidade de criar novas valências e competências no domínio do equipamento de tracção eléctrica.

A terceira e em articulação com as anteriores decorre das vantagens que para o Barreiro teria o futuro apoio à Alta Velocidade aproveitando e potenciando o que já existe ao nível da EMEF.

Sendo certo que, quer do ponto de vista económico quer do ponto de vista ambiental, o futuro passará pela significativa redução da utilização do diesel, é indispensável que se tomem medidas de formação e reconversão profissional com vista não só à manutenção dos postos de trabalho como até ao seu aumento.

Sucedendo assim que a 3ª travessia do Tejo e a Alta Velocidade podem e devem representar uma oportunidade e um desafio para o concelho e a região.





Paralelamente e tendo em conta a larga experiência e know-how existentes há décadas no Barreiro em matéria de transporte urbanos de passageiros e de transportes ferroviários de passageiros e mercadorias, o Movimento Património Memória e Futuro sugere que, no âmbito da Escola Superior de Tecnologia, se estude a viabilidade da criação de formações médias e superiores no domínio dos transportes.

10) MST – Metro do sul do Tejo



Pelas suas próprias características de transporte urbano e suburbano de passageiros e no qual ressaltam a sua razoável velocidade, a sua segurança e o seu traçado claramente urbano, o MST constitui uma importante mais valia no transporte de grandes massas de pessoas.

O facto da actual fase do projecto se ficar por uma zona do concelho do Seixal volta a colocar a possibilidade, já prevista de resto, e aproximar e servir melhor as populações dos concelhos do Barreiro e Moita.

Não sendo propriamente um “concorrente” do comboio, o MST até ao Barreiro e desde que mantendo a sua natureza de serviço de carácter social, poderia constituir um importante contributo para a melhoria das acessibilidades e da mobilidade de uma parte significativa das populações do chamado arco ribeirinho.

Já hoje se tornou claro que os grandes investimentos em infra-estruturas devem privilegiar o transporte público em detrimento do transporte individual. Tanto pelos ganhos de natureza estritamente económica seja pelos ganhos em matéria de segurança, de ambiente e de fiabilidade, impõe-se que o MST chegue até ao Barreiro.

Longe vão os tempos em que existia uma ligação ferroviária entre o concelho do Barreiro e o concelho do Seixal. Tratava-se de uma ligação mais curta e mais cómoda para os utentes.

O MPMF defende:

1 – A concretização da “2ª fase” do MST com a chegada ao Barreiro.

2 – A possibilidade reintroduzir a ligação Barreiro/Seixal, nomeadamente em ponte rodo/ferroviária sobre o rio Coina.

11) PDM – Estudo global da área de afectação ferroviária





Na sua redacção actual o plano director municipal do concelho do Barreiro, aprovado em 1992, admite, através das chamadas unidades operativas de planeamento e gestão, a possibilidade de uso dominante para habitação da zona delimitada pelas oficinas da CP, a Av. da República e a rua Miguel Bombarda e a dominada Linha do Sul e Sueste.

Ainda que tudo esteja dependente de um plano de pormenor, poder-se-ia chegar ao limite de 365 fogos e 1095 habitantes. Previne contudo...” A preservação dos edifícios e das estruturas ferroviárias com interesse patrimonial podendo integrar uma unidade museológica - museu da ciência e tecnologia.”

Passaram muitos anos sobre a tal regulamentação e o pensamento sobre o valor patrimonial dos sítios históricos e sobre a importância da nossa memória colectiva, evoluiu no sentido da revisão de conceitos e na defesa de soluções programadas e sustentadas.

Estando em curso os trabalhos preparatórios de revisão do PDM, impõe-se que sejam ouvidos todos os interesses em presença num processo de auscultação, participação e envolvimento que assegure o justo equilíbrio entre os interesses de natureza histórica, patrimonial, cultural e social e os interesses da natureza económica.

Impõe-se pois em sede de revisão do PDM, um estudo global da área de afectação ferroviária que preserve a memória histórica - ferroviária, que viabilize os projectos futuros de médio e longo prazo (TGV/CAV e MST) e que integre a rentabilização económica dos terrenos no interesse das partes e em benefício da cidade.

12. Protocolo CMB-CP/REFER



A discussão e a aprovação dos instrumentos de ordenamento do território e da planificação do uso dos solos são claramente competências da CMB e restantes órgãos autárquicos barreirenses (Assembleia Municipal e Juntas de Freguesia).

É inquestionável porém, que sendo a planificação e a programação urbanística as grandes acções definidoras do modelo de desenvolvimento que se pretende para o concelho, e por outro lado deverá ser simultaneamente o seu motor, teremos de concluir da necessidade de duas grandes contribuições que poderão ser a chave do êxito dum processo

necessariamente complexo:

- A contribuição pública dos barreirenses motivados para discussões com objectivos claros e precisos em que as opções sejam ouvidas e tidas em conta
- A contribuição das entidades, organismos, empresas, etc., co-interessados em áreas e projectos específicos. É assim, a exemplo do que foi feito com a Quimiparque, que deverá ser feito um Protocolo CMB-CP/REFER, tendo em conta tudo o que de relevante já foi apontado atrás.

13. Comemorações dos 150 anos do Comboio no Barreiro



É importante assumir como muito interessante para o Barreiro a efectivação de tais comemorações.

Para além do natural interesse das iniciativas a programar para assinalar a efeméride, a grande motivação para comemorar as memórias de 150 anos de actividade, que significam o nascimento do Barreiro contemporâneo e





preenche as vidas de milhares de ferroviários barreirenses, será a consubstanciação das ideias/propostas que vimos enumerando:

1. Definição e criação do “Centro Histórico Ferroviário do Barreiro”, com as várias componentes já enunciadas
2. Consolidação e recuperação das valências actuais da Linha do Sado, Linha do Alentejo e Linha Regional do Sul, com as modernizações prometidas pela CP/REFER
3. Consideração dos projectos futuros (TGV/CAV e MST), no âmbito das suas componentes regionais, no que ao futuro do Barreiro concerne.

mpmf@barreiroweb.com

