



MUNICÍPIO DO BARREIRO

ASSEMBLEIA MUNICIPAL

DELIBERAÇÃO

N.º 64/2024

Reunião Ordinária da Assembleia Municipal realizada em 26 de setembro

RECOMENDAÇÃO

Tornemos irreversível o Compromisso do Governo da Construção da TTT

As necessidades sociais e económicas da Travessia do Tejo, há muito que foram identificadas e é, pois, neste contexto que devemos refletir sobre a problemática da construção da Ponte Barreiro/Chelas.

O Geógrafo Orlando Ribeiro escreveu que *“desde os fins do século XIII (1284) está documentada existência de barcos de carreira entre Lisboa e a Outra Banda, taxando-se o transporte de pessoas, mercadorias e animais”*. Tal terá ocorrido com a intervenção “autoridade” conjunta de Lisboa e Almada.

Parafraseando a notável Rainha D. Maria II, em 1851, nas Cortes, *contamos com o nosso Governo para “o aumento e facilidade das vias públicas, e dos meios de comunicação, é o que mais reclama as nossas atenções e cuidados”*.

Assim, já naquelas épocas se sentiam as necessidades de transporte de bens e pessoas entre as margens do Tejo.

Na sequência da intervenção da Rainha *“A Ponte da Praia do Ribatejo, mandada construir por D. Pedro V, e cujo serviço se iniciou no dia 7 de novembro de 1862, quase um ano após a sua malograda morte, ocorrida a 11 de novembro de 1861, foi substituída em 1887.*

A mobilidade conseguida com a referida Ponte permitiu confirmar a sua importância económica e social: *“O gelo deixou de descer da serra, a caminho de Constância e da Barquinha, para abastecer “Café do Gelo” / “Martinho da Arcada”, e o sal de subir de Alcochete e Vila Franca a bordo de embarcações ribeirinhas com as suas velas ao vento.” (In mediotejo-net).*

Entretanto após a ideia do engenheiro português Miguel Pais, em 1876, para o primeiro projeto de “construção de uma ponte, essencialmente de cariz ferroviário, surge a concretização da ponte sobre o rio Tejo, na região de Lisboa, ligando a Capital a Almada, com a estratégia de transformar Lisboa num “grande cais da Europa” para escoar mercadorias no continente europeu e para servir também de ligação para o oceano Atlântico, com inauguração a 6 agosto de 1966.

Finalmente em 1991 foi criado pelo Decreto-Lei n.º 14-A/91, de 9 de janeiro o **Gabinete da Travessia do Tejo em Lisboa (GATTEL)**, com a finalidade de realizar, coordenar e controlar a atividade de promoção da construção da nova travessia rodoviária do Tejo na região de Lisboa, face à circulação diária de cerca de 380 000 pessoas entre as margens do Tejo.

Na prossecução dessas atribuições, o **GATTEL** desenvolveu os estudos que conduziram à localização daquela nova travessia rodoviária no traçado Chelas Barreiro.

Aconteceu que contrariando o Parecer do GATTEL e do PROTAML, que propuseram o traçado Chelas /Barreiro, na perspetiva da importância económica e social e como peça essencial para o desenvolvimento do Plano Ferroviário Nacional, o governo PSD de então, na pessoa do Ministro das Obras Públicas, optou pela Travessia Beato/Montijo, contrariando inclusivamente o Ministro do Planeamento, por razões que a razão desconhece, e assim se adiou a construção da infraestrutura que poderia ter impulsionado o desenvolvimento económico dum região e com elevado potencial para a recuperação do Barreiro como polo dinamizador.

E assim foi construída a Ponte Vasco da Gama, em três anos, inaugurada a 29 de março de 1998, dois meses antes da Expo'98. O valor total da obra rondou os 897 milhões de euros.

Reconhecendo que terá sido uma má opção para o País adiar a Ponte Chelas Barreiro, o Governo Presidido pelo PM António Guterres, aprova a **Resolução do Conselho de Ministros 97/2000** para a constituição de uma **Equipa de Missão**, com vista ao lançamento do concurso para a conceção, construção e exploração do referido empreendimento.

Consequentemente em 14 setembro 2001 é publicado o anúncio para o Concurso Público para a elaboração de um estudo integrado de avaliação preliminar da III Travessia do Tejo no Corredor Chelas /Barreiro.

Em novembro de 2009, a Travessia foi, entre outros projetos públicos, aprovada por um programa do governo apresentado na Assembleia da República.

Em janeiro de 2010, a *Rede Ferroviária de Alta Velocidade anunciou que os consórcios TAVE Tejo e Altavia Tejo transitaram para a fase de negociação do concurso público internacional, para a concessão das infraestruturas ferroviárias de alta velocidade no troço entre Poceirão e Lisboa; neste troço estava incluída a construção da Terceira Travessia do Tejo, com o objetivo de ligar o Barreiro à capital. Neste mês, também foi divulgada a vontade da Câmara Municipal do Barreiro, de acompanhar o desenvolvimento deste projeto, de modo a salvaguardar os interesses do concelho e reduzir os impactos da sua construção.*

Salvaguardando a importância económica e social para o Concelho em grande parte, devido à crise económico-financeira pela qual Portugal passou a atravessar desde 2010, o projeto foi "congelado".

Finalmente, eis que em 14 maio 2024, o Governo decidiu construir a ponte que fará a terceira travessia do Tejo em Lisboa (TTT) entre Chelas e o Barreiro. A ponte será simultaneamente ferroviária e rodoviária.

Independentemente da repetição do muito que já foi afirmado e escrito sobre as mais valias desta infraestrutura, há uma afirmação incontestável que é a Terceira Travessia do Tejo no corredor Barreiro Chelas será a trave mestra do **PLANO FERROVIÁRIO NACIONAL**.

Assim, após vários estudos, a “*golpada em 1995*”, e várias in/decisões governamentais podemos considerar mais consolidada esta última decisão do Governo.

Contudo, consideramos importante, tal como foi divulgada em 2010, que se mantenha a *vontade da Câmara Municipal do Barreiro, de acompanhar o desenvolvimento deste projeto, de modo a salvaguardar os interesses do concelho e reduzir os impactos da sua construção*, pelo que deverá ser reafirmada esta vontade com a concretização de ações concretas por parte do Executivo que impeçam um eventual novo abandono ou “esquecimento”.

Assim, a Assembleia Municipal do Barreiro delibera recomendar à Câmara as seguintes medidas para que possam tornar irreversível o compromisso Governamental da construção da *Terceira Travessia do Tejo Barreiro/Chelas*:

- **Que proponha junto do Ministério das Infraestruturas a inclusão de elementos da Autarquia no acompanhamento dos trabalhos junto da IP, que foi mandatada pelo Governo para *concluir os estudos necessários para a construção da Terceira Travessia do Tejo em Lisboa e da Ligação de Alta Velocidade (LAV) de Lisboa a Madrid***».
- **Que sejam programadas ações de esclarecimento junto das populações do Concelho, sobre as alterações que surgirão da construção, nomeadamente acessibilidades.**

Aprovada por maioria.

Barreiro, 26 de setembro de 2024

O Presidente da Assembleia Municipal do Barreiro,



André Alexandre Pinotes Batista