

PLANO DEFINITIVO DE URBANIZAÇÃO  
de nove Salitre Operários de Barreiro  
que a

Companhia União Fabril  
pretende mandar construir junto das  
suas fábricas

MEMORIA DESCRITIVA

## PLANO DEFINITIVO DE URBANIZAÇÃO

do novo Bairro Operário de Barreire  
que a

Companhia União Fabril  
pretende mandar construir junto das  
suas fabricas

### MEMORIA DESCRITIVA

O plano definitivo de urbanização do Bairro Operário a edificar no Barreire a que se refere a presente memoria descritiva, foi elaborado de harmonia com as directrizes fixadas no respectivo ante-plano aprovado superiormente e com as condições expressas na proposta que em 22-2-1947 apresentamos relativa a sua execução

Cumpre-se este trabalho nas seguintes peças:

#### Plano geral de Urbanização:

- a)- Planta de apresentação na esc. de 1:1000
- b)- Plano director dos trabalhos na esc. de 1:1000
- c)- Perfil transversal-tipo na esc. de 1:100
- d)- Personeiros de lances, cancelleiros e bebedouros
- e)- Memoria descritiva e justificativa

#### Elementos topograficos "relativos á 1ª e 2ª fase de execução"

- 1)- Planta dos alinhamentos na esc. de 1:1000
- 2)- Planta geral na esc. de 1:1000
- 3)- Perfil longitudinal
- 4)- Perfil transversal
- 5)- Calculo do volume de terras
- 6)- Memoria descritiva

Conforme permoneiramente já foi descrito quando da apresentação do respectivo ante-plano, a referida Barreire será edificada num vasto terreno situado a Sueste das Fabricas de Barreire, onde a C.U.F. já possui uma grande parcela de terreno denominada "Quinta da Fente". Esta propriedade é atravessada a meio pela Caminho de Ferro do Sul e Sueste junto ao apeadeiro de Lavraie.

A superficie total do Bairro abrange aproximadamente 35 hect. e é limitada em todo o seu perimetro pelas vias de grande transito, constituídas pelas variantes do E.N.11, integradas no plano de urbanização do Vale de Barreire.

Segundo o programa estabelecido pela C.U.F., acotina-se este Bairro a center cerca de 700 alojamentos para operários e 20 moradias para pessoal superior.

A Norte da via férrea, na parcela do terreno mais fértil da Quinta da Fente, encontra-se localizadas a zona deportiva, envolvida por 3 lances e núcleo residencial destinadas a habitação de pessoal superior.

A superficie restante do Bairro, que se desenvolve a Sul da via férrea, é reservada para habitação do pessoal operário, chefes de fabrica, encarregados, etc, distribuídas-se as suas residências por 12 grandes blocos e 8 de menores dimensões, destinadas a habitação colectiva, 7 grupos de alojamentos dispersos em erão continua, 19 habitações geminadas e 45 moradias unifamiliares.

Todas estas edificações, dispersas segundo a melhor orientação, concentram-se separadas por amplas zonas verdes, constituídas legumeiras colectivas ou individuais, conforme os casos.

Em frente do apeadeiro de Lavraie, na parte de passagem obrigatória para as fabricas, centralizarão-se os principais serviços colectivos do Bairro, constituídos pela centra sívica, cultural e administrativa, zona comercial e recreativa, toda disposta em volta da praça principal de aglomeração.

No centro do Bairro, no tópo da arteria principal que parte do apeadeiro de Lavrasia, localizou-se um grupo escolar, constituído pelos edifícios destinados ao ensino primário de cada sexo e pelas residências dos professores. Junto a esta grupo escolar, com acesso por uma pequena praça, foi localizada a capela do Bairro, com habitação anexa para o pároco.

Finalmente, proximo da passagem de nivel, tambem com acesso de acesso obrigatório ás fôrças, encontra-se localizada e edificada de uma creche recreio por um amplo logradouro.

As comunicações internas do Bairro, que se concentram absolutamente permanentemente nos elementos topograficos de plano, fazem-se por intermédio duma vasta rede de arterias que permitem a ligação rapida entre todas as zonas. Estas arterias dividem-se em vias de transito e em vias residenciais.

As primeiras, destinadas ao transito de veiculos, desenvolvem-se com absoluta independencia das restantes arterias, tendo-se procurado reduzir ao minimo as pentes de inserção com as futuras variantes á E.N.11.

Estas arterias possuem as seguintes perfis transversais - tipo:

- Alameda "B" de acesso á praça do centro civico e ao apeadeiro = 20,00 de largura (5,5 - 9,0 - 5,5)
- Alameda "C" de acesso ao centro escolar e á capela = 20,00 de largura (4,0 - 3,0 - 6,0 - 3,0 - 4,0)
- Rua de penetração "D, E, F, P e Q" = 12,00 de largura (3,0 - 6,0 - 3,0)
- Rua "U" de acesso ao centro do esportes = 10,00 de largura (2,0 - 6,0 - 2,0)
- Rua "G" de transito e residencial "sem Norte" = 10,00 de largura (1,5 - 1,2 - 6,0 - 1,3)
- Rua "J e K" de transito e residencial = 10,40 de largura (1,5 - 1,2 - 5,0 - 1,2 - 1,5)
- Ruas "H, I, L, M, N, O e Z" de transito e residencial = 5,0 de largura.

As vias residenciais destinam-se exclusivamente ao transito de pedones e acesso directo aos varias tipos de habitação disseminadas pelo Bairro. Eventualmente, porém, estas arterias poderão dar passagem, em casos de fôrça maior, aos veiculos dos bombeiros, auto-móveis, transportes de mobilias, etc, etc, tendo-se previsto para esse fim, nas vias de tipo "funil de acesso", um terminal adequado ao retorno dos veiculos.

A largura na origem destas arterias é de 3,00 e o seu perfil transversal - tipo, junto aos bloco residenciais, possui um passeio com 1,50 de largura e acesso na origem por uma faixa de relva e/1,00 de largura.

Para a execução das terraplenagens e construção dos principais arruamentos, foram previstas zonas livres de trabalhos, conforme se pode verificar mais permanentemente na memoria anexa dos elementos topograficos, correspondentes a 1ª fase dos arruamentos incluídos na antiga extrema dos terrenos pertencentes a C.U.F. e a 2ª fase dos arruamentos desenvolvendo-se sobre terrenos a adquirir.

Do traçado das variantes á E.N.11, despendidas no plano com as letras A, T, V, X e Y, apenas a primeira foi implantada no terreno para efeito de estudos de conjunto das variantes. Atendendo, porém, a que essa importante arteria faz parte dum plano de conjunto da rede reservatória do Barreiro, que ainda não foi superiormente aprovada, encontrando-se, portanto, o seu estudo sujeito á pequenas rectificações de traçado, especialmente no que diz respeito á passagem superior de C.F., convirá deixar para a última fase de construção as edificações localizadas na sua margem, o fim de facilitar á Junta Autonomo das Estradas a elaboração definitiva de referencia estaca.

O sistema de pavimentação a adoptar nos principais arruamentos do Bairro, destinadas ao tráfego de veículos, será o normal maciço protegido por duas camadas de bituminação asfáltica, sobre a camada superficial de betão bituminoso. Os passeios serão revestidos com empedrado à portuguesa, tendo laje de cantaria, ou por um sistema que julgamos mais económico substituído por lajes prefabricadas com betão vibrado, sempre ser ao mesmo material em laje.

As redes de esgotos, bem como as de abastecimento de água e de electricidade, deverão ser colocadas em condutas visitáveis dispostas sob os passeios.

Lisboa, 4 de Agosto de 1951.

O arquiteto

*Henrique da Silva*