

O Lançamento da linha férrea

sobre a "Ponte Salazar,"

DEVE VERIFICAR-SE
EM FUTURO PRÓXIMO

Discurso do ministro Arantes e Oliveira na cerimónia da inauguração

«Vive hoje a Nação portuguesa um dia de glória com a conclusão deste empreendimento, grandioso na sua envergadura e nos benefícios que dele se podem esperar para todo o País. A aspiração de muitas gerações, insatisfeita durante quase um século de repetidas tentativas, tornou-se finalmente realidade — nesta magnífica realidade que temos diante de nós».

Depois de saudar o Chefe do Estado e o Presidente do Conselho afirmou:

— Vão passados precisamente noventa anos sobre a data em que o engenheiro Miguel Pais, a cuja memória rendemos a homenagem devida ao técnico distinto e ao esforçado pioneiro, apresentou à Associação dos Engenheiros Civis Portugueses a primeira sugestão de atravessamento do estuário do Tejo por meio duma ponte que haveria de prolongar até Lisboa as comunicações do Sul e do Sueste do País. Se não logrou êxito esta primeira tentativa, pertence-lhe pelo menos o mérito de ter despertado um interesse por este problema que depois não mais se extinguiu. Que assim é, comprovam-no os numerosos estudos ou simples alvitres que desde então foram dedicados a este tema, mantendo sempre bem viva na Nação a consciência da sua actualidade e da sua importância».

Evocação de Duarte Pacheco

Falou dos estudos levados a cabo e lembrou que «só em 1933 se registou a primeira iniciativa do Governo, por intermédio do ministro Duarte Pacheco, traduzida no conhecido projecto da ponte entre o Beato e o Montijo, que só o condicionalismo adverso criado pela iminência de última Grande Guerra impediu que fosse levado por diante».

E prosseguiu:

— Desde então não mais perdeu o Governo o comando sereno e ponderado do importante assunto, atento à oportunidade de retomar a sua consideração. Tal oportunidade viria a resultar, por um lado da pressão das circunstâncias criadas pelo próprio desenvolvimento geral do País e da visão cada vez mais nítida das conveniências do seu progresso, por outro lado da crescente maturidade da Nação para defrontar os maiores problemas e para vencer as dificuldades técnicas e financeiras que são sua inerência fatal».

Outros nomes que se recordam

— Assim — disse — chegámos à fase que hoje se dá por encerrada tão auspiciosamente e cuja característica muito notável está no método e na segurança exemplares com que se trabalhou durante treze anos, que tantos são os que nos distanciam da data da portaria dos ministros das Obras Públicas e das Comunicações de então, engenheiros José Fre-

derico Ulrich e Manuel Gomes de Araújo, criando em 1953 a comissão de estudo presidida pelo engenheiro Barbosa Carmona em cujo valiosíssimo relatório apresentado três anos depois, na síntese do engenheiro Guimarães Lobato, se apoiou a decisão do Governo de dar execução ao grande empreendimento e cabe aqui sublinhar a contribuição decisiva do prof. Marcello Caetano, como ministro da Presidência, para o bom encaminhamento final dos propósitos do Governo».

O eng.º Arantes e Oliveira historiou depois as fases do concurso aberto em 27 de Abril de 1959 e o começo dos trabalhos em 10 de Janeiro de 1963.

— Esta — disse — em rápida síntese, a história da grande obra que neste momento tenho o alto privilégio de entregar à Nação; história exemplar em que é possível assinalar um desvio do bom rumo, apesar das vicissitudes e das dificuldades que, no mais elevado grau, inevitavelmente concorrem nos empreendimentos desta natureza e envergadura, situados na fronteira do progresso técnico e da capacidade de realização do homem».

Louvor aos que trabalharam

O ministro dedicou-se depois a louvar quantos desenvolveram o seu meritório esforço em prol daquela realização ou que a financiaram — as organizações técnicas e financeiras norte-americanas e nacionais, o Laboratório Nacional de Engenharia Civil, a Câmara Municipal de Lisboa, a Administração-Geral do Porto de Lisboa, a Junta Autónoma de Estradas — sem esquecer o anterior e o actual ministros das Finanças e os seus colegas das Comunicações e das Corporações, «aos quais esta realização tanto ficou devendo» e referiu que «temos, porém, de reservar um lugar muito especial na expressão destes sentimentos para o Gabinete da Ponte sobre o Tejo, organismo constituído expressamente no Ministério das Obras Públicas para dar execução à decisão do Governo e em boa hora confiado à direcção do engenheiro José do Canto Moniz, cuja brilhante actuação nesta obra tem o mais justo prémio no prestígio que conquistou perante a Nação e no conforto moral que hoje há-de sentir, e com ele os seus distintos colaboradores, ao ver cumprida com tão assinalável êxito a sua árdua missão».

Um novo instrumento de progresso

O ministro falou depois da fundação da ponte como organismo de progresso económico e social e disse:

— As razões que, há cerca de um século, adjudicaram à obra do atravessamento do troço marítimo do Tejo o interesse da Nação tornaram-se com o andar do tempo cada vez mais evidentes. Já nos nossos dias, o surto do progresso geral do País e a valorização industrial e urbanística da orla sul do estuário, aumentaram fortemente a premência do problema, revestindo-o de aspectos críticos que tenderiam a tornar-se insustentáveis em futuro próximo se entretanto

não tivesse sido possível assegurar a sua resolução. A verdadeira importância económica da obra está longe, todavia, de confinar-se nos aspectos mais espectaculares de todos bem conhecidos. É que a justificação de empreendimentos desta natureza e desta envergadura não pode buscar-se apenas na ponderação das necessidades reveladas. É preciso ir mais longe e ler no futuro a expressão real dos interesses do País e das conveniências do seu progresso, para se poderem avaliar com justeza a sua oportunidade e o seu merecimento. Temos assim que, hoje como há cem anos, a assimetria do desenvolvimento das duas zonas do País separadas pelo grande estuário continua a ser uma realidade saliente, em prejuízo de grande parte da área e da população metropolitanas».

E prosseguiu:

— Lançado já, em hora alta da história do nosso desenvolvimento económico, o Plano de Rega do Alentejo, está assim em vias de resolução o primeiro destes problemas essenciais. Faltava porém modificar aquele desfavorável condicionalismo geográfico para se poderem considerar definitivamente encaminhados no seu bom rumo os destinos da grande província. Este será certamente um dos mais importantes papéis que irão ser desempenhados pela ponte agora concluída, sobretudo depois de lançado sobre ela o caminho de ferro, como esperamos que aconteça em futuro próximo e para o que ficam perfeitamente preparadas as estruturas da grande obra.

«Deste tão importante benefício irá participar a província algarvia para cujo desenvolvimento, tão prometedoramente orientado, não poderá deixar de prestar valiosa contribuição e encurtamento, no espaço e no tempo, da distância à capital. Mais perto de nós, e votada certamente a uma rápida evolução, temos esta Península de Setúbal para a qual a partir de hoje se irão rasgar novas e prometedoras perspectivas de valorização dos seus excepcionais recursos, até agora a bem dizer em estado potencial».

Nova tarefa — o canal Tejo - Sado

— Para nascente e para norte da auto-estrada cujo primeiro troço fica construído e que virá a prolongar-se até ao Algarve e à fronteira — acentuou — ficarão criadas as melhores condições para a instalação de grandes centros industriais, que se não de valorizar ainda com a construção das novas comunicações por estrada e por caminho de ferro já planeadas, com a reestruturação do porto de Lisboa, que a ponte irá provocar, e com a construção do canal Tejo-Sado».

E acrescentou:

— Para poente e para sul do mesmo eixo fundamental iremos ver mobilizada, em ritmo veloz, a singular vocação desta zona para o desenvolvimento turístico, subordinado embora à cadência de execução das infra-estruturas indispensáveis como complemento natural da grande Ponte, e de que o primeiro elemento é constituído pela auto-estrada transversal que, graças à notável diligência da Junta Autónoma de Estradas, se torna possível considerar hoje também inaugurada».

Visão do futuro

O sr.º eng.º Arantes e Oliveira disse ainda:

— Concluindo, direi que não é preciso nenhum esforço de imaginação para prever o que será, dentro de poucos anos, toda esta área tão prendada pela Natureza — agora trazida para a vizinhança imediata de Lisboa. Para que tão aliciantes perspectivas sejam aproveitadas não deixarão de surgir, como já estão surgindo em escala crescente, as iniciativas particulares. Só haverá agora que orientá-las da melhor forma para que delas se extraia o desejado proveito. O Estado e as Câmaras Municipais terão aqui uma missão importante que começou, aliás, a ser cumprida não só com a legislação especial já promulgada, como também com a

aprovação do Plano Director do Desenvolvimento da Região de Lisboa, apenas dependente do duto parecer da Câmara Corporativa, e dos planos urbanísticos complementares que estão elaborados para as áreas mais sensíveis situadas na vasta zona de influência da ponte, incluindo a Serra da Arrábida — precioso tesouro que temos de proteger a todo o custo. Eis rapidamente esboçada a transcendente importância desta obra para o futuro da Nação. Graças a ela não mais este Tejo será um obstáculo ao progresso e ao engrandecimento de uma parte importante do País — um senão que até aos nossos dias ensombrava a sua tão gloriosa história e os seus tão valiosos predicados».

Depois de pedir e agradecer a bênção do sr. cardeal-patriarca para «esta obra e para os homens que a realizaram, incluindo a falange dos operários que, mais uma vez, aqui exemplificaram por forma admirável as suas tão apreciadas qualidades, com sacrifício, para alguns, da própria vida», o ministro disse que «esta grande obra, verdadeiro padrão do progresso da técnica ao serviço da humanidade, ficará para os vindouros como o mais eloquente símbolo da era de engrandecimento, cujo 40.º aniversário o País este ano comemora, e que trouxe à Nação um espírito novo, tornando possível dar corpo a obra como esta, que antes se tinham como meros sonhos irrealizáveis».

O nome da ponte

E, a terminar, o ministro disse:

— Aos sentimentos bem legítimos de orgulho nacional, de confiança nas nossas próprias possibilidades e de fé inabalável nos nossos destinos que esta obra despertará em todos os portugueses, não poderia, porém, deixar de ficar associado o sentimento de gratidão, expressivamente traduzido no nome por que doravante esta ponte será designada, em interpretação da vontade nacional, que ao ministro responsável competia atender, no uso de indeclináveis prerrogativas.

Que os benefícios para o País desta grandiosa obra possam vir a corresponder à distinção que lhe confere tão alto patrocínio, são os votos bem sinceros com que termino».

Material de Caminho de Ferro

▶ NO SALÃO INTERNACIONAL DA TÉCNICA, EM TURIM

De 22 de Setembro a 4 de Outubro realiza-se em Turim o XVI Salão Internacional da Técnica, que ocupa uma área de 120 mil metros quadrados. Participarão 2.400 expositores de 18 nações, incluindo os maiores mercados europeus, os E. Unidos, o Japão e a Rússia. Este importante certame divide-se em oito sectores que englobam todos os géneros da mecânica, das matérias plásticas, dos electro-domésticos, material para a construção civil e material de caminho de ferro. Realiza-se, também em Turim outro certame: o Salão Internacional da Montanha, dedicado ao turismo alpino e seus desportos, com a participação de numerosas estações turísticas de montanha, da Itália e de outros países. Realizar-se-ão ainda numerosos congressos e convénios que contribuirão para animar ainda mais os dois importantes certames e a vida-ambiente de Turim, neste Outubro com o pitoresco colorido dos Alpes.