

DEPÓSITO LEGAL

O SÉCULO
ILUSTRADO

ANO XXIX • N.º 1492 • 6 DE AGOSTO DE 1966 • SAI TODOS OS SABADOS • PREÇO 2\$50



UMA PONTE PARA O FUTURO

REPORTAGEM GRÁFICA NESTE NÚMERO

FOTOS DE E. GAGEIRO

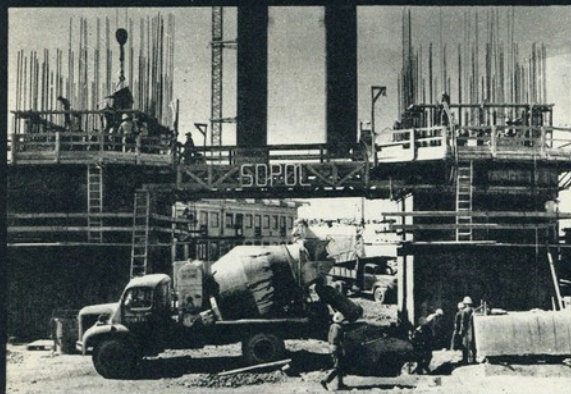
UMA PONTE PARA O FUTURO



EM 10 DE JANEIRO DE 1963 FOI COLOCADO NO RIO TEJO O CAIXÃO FLUTUANTE QUE SERVIU DE BASE À TORRE NORTE DA PONTE



POUCOS MESES MAIS TARDE O PILAR JÁ SE ERGUIA. A OBRA COMEÇAVA A TOMAR FORMA



ENTRETANTO, JUNTO À ALCANTARA INICIAVA-SE A CONSTRUÇÃO DO PRIMEIRO PILAR DO VIADUTO QUE VIRIA A TER UM QUILOMETRO DE COMPRIMENTO, À ALTURA DE 60 METROS



À POUCA E POUCA O LISBOETA OBSERVAVA O CRESCIMENTO DOS PILARES DO VIADUTO

A ESTRUTURA

FINALMENTE a ponte sobre o rio Tejo, a maior obra de engenharia efectuada no nosso País, é hoje inaugurada. Com esse melhoramento sofrem profundas alterações as ligações entre as duas margens que se processavam de forma lenta e ultrapassada para as exigências do nosso tempo. A sua construção foi acompanhada pelo público devido às constantes reportagens dos jornais que relatavam as diversas fases da obra, obra essa que crescia com grande rapidez e que se traduziu, no final, em seis meses de adiantamento sobre o prazo previsto para ser utilizada. A necessidade de uma ponte em Lisboa desde há muito tempo que se fazia sentir e com a sua construção abrem-se novas perspectivas para a vida económica do País, mormente nas regiões do Sul que, desta maneira vêem facilitada uma possível industrialização que, tudo o que parece indicar, se avizinha. Verdadeira ponte aberta para o futuro.

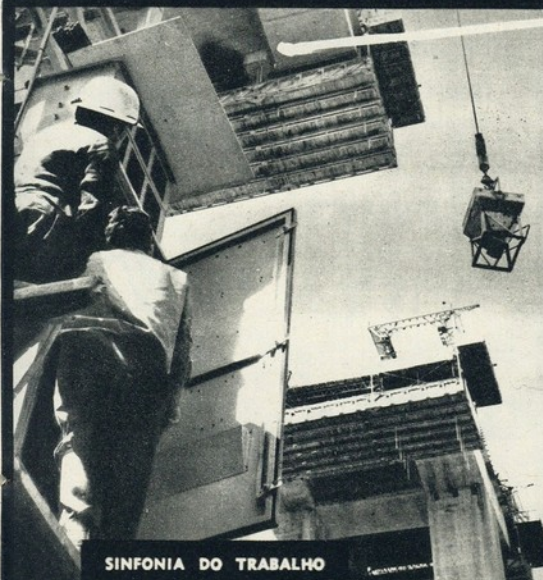
ela representa um esforço que não é de mais encarecer. Para que os nossos leitores façam uma ideia tão aproximada quanto possível sobre a obra, fornecemos aos nossos leitores algumas informações respeitantes à ponte e que poderão ser lidas num volume que o Ministério das Obras Públicas editou sobre a sua actividade.

As torres metálicas apresentam uma altura acima do nível da água de 190,5 metros. A profundidade do pilar que suporta a torre sul abaixo do nível da água é de 80 metros e a do pilar norte é de 35 metros, e cada uma destas torres foi montada em cerca de três meses. Os maciços de amarração dos cabos distam 2277,64 metros, pesando o da margem Norte 162 000 toneladas. Os dois cabos principais da pon-

(Continua na página 33)



OS DIAS SUCEDIAM-SE E QUASE SEM SE DAR POR ISSO AS OBRAS ADIANTAVAM-SE AOS PRAZOS ESTIPULADOS



SINFONIA DO TRABALHO



E A PERSPECTIVA DO RIO TEJO SOFRIA ALTERAÇÕES



O ASPECTO DA CIDADE TRANSFORMAVA-SE. O VIADUTO ALTERAVA POR COMPLETO A PANORÂMICA DE LISBOA



VALE DE ALCANTARA E CAMPO-LIDE. NOVA ETAPA DAS OBRAS. AS LIGAÇÕES RODOVIÁRIAS



FINALMENTE SURCIAM AS PRIMEIRAS SEÇÕES DO TABULEIRO...

...E A COLOCAÇÃO DA ÚLTIMA



COM PRODÍGIOS DE EQUILÍBRIO OS OPERÁRIOS PROCEDERAM ÀS DIVERSAS FASES DE ACABAMENTO DO TABULEIRO

UMA PONTE PARA O FUTURO



JÁ CONCLUÍDA A PONTE AINDA PRECISA DE UM OU OUTRO RETOQUE



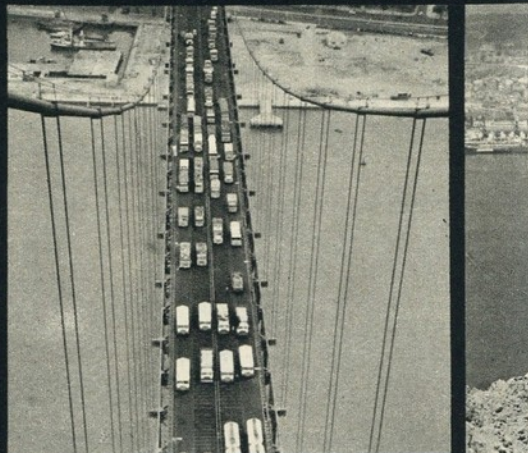
E AQUI A TEMOS. EM POUCO MAIS DE TRÊS ANOS E COM SEIS MESES DE AVANÇO SOBRE O PRAZO ESTABELECIDO. A MAIOR OBRA DE ENGENHARIA REALIZADA NO NOSSO PAÍS ESTÁ CONCLUÍDA



A ÚLTIMA PINTURA



OS ENSAIOS DE RESISTÊNCIA...



...DERAM RESULTADOS POSITIVOS. A PONTE ESTÁ PRONTA PARA SER UTILIZADA POR MILHARES DE CARROS DIARIAMENTE



VIADUTOS E NOVAS ESTRADAS CRUZAM ACTUALMENTE O VALE DE ALCÁNTARA

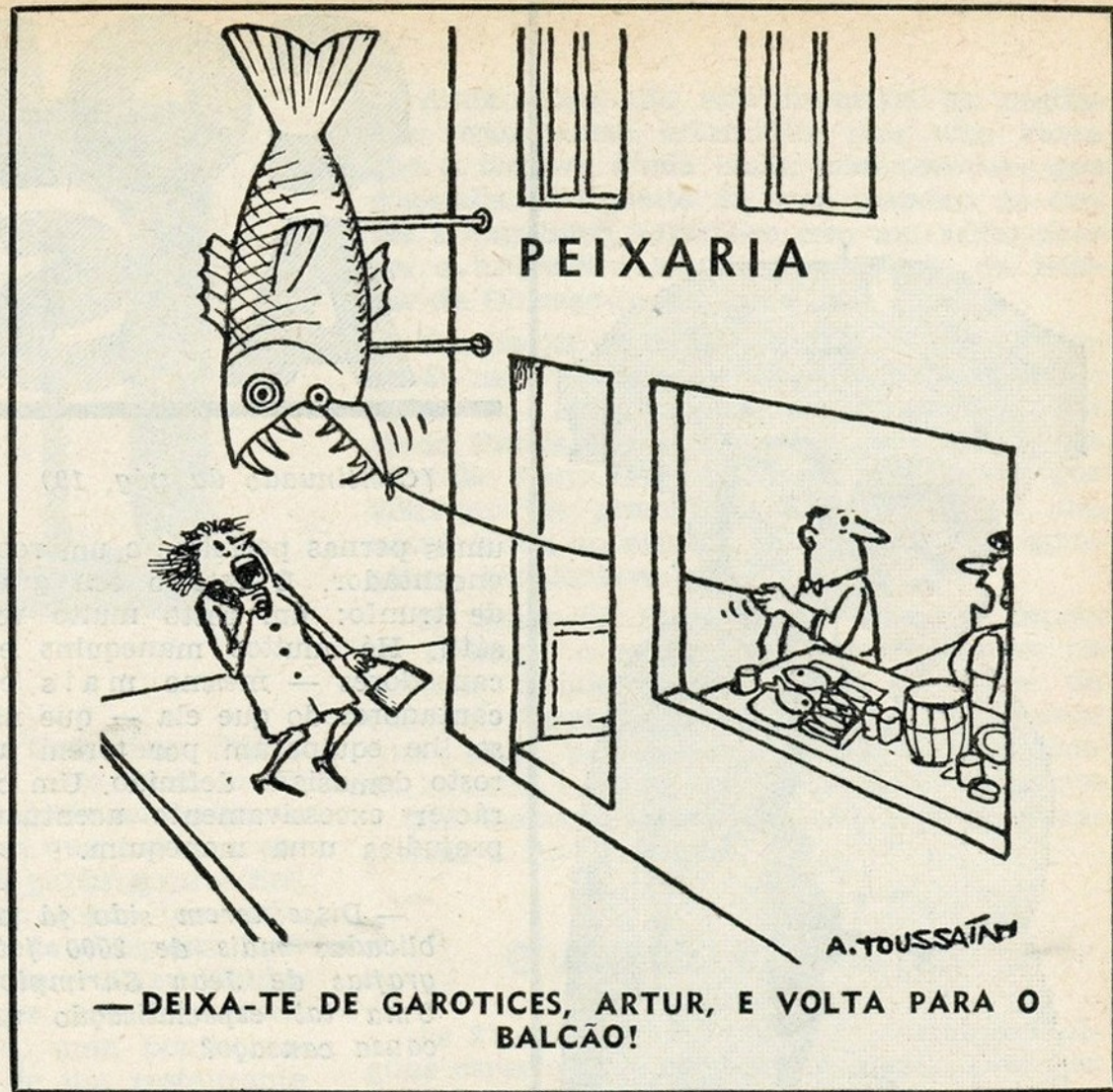


A PONTE ESTÁ CONCLUÍDA. O CAMINHO A PERCORRER ENTRE AS DUAS MARGENS DO TEJO É AGORA MAIS FÁCIL E MAIS RÁPIDO



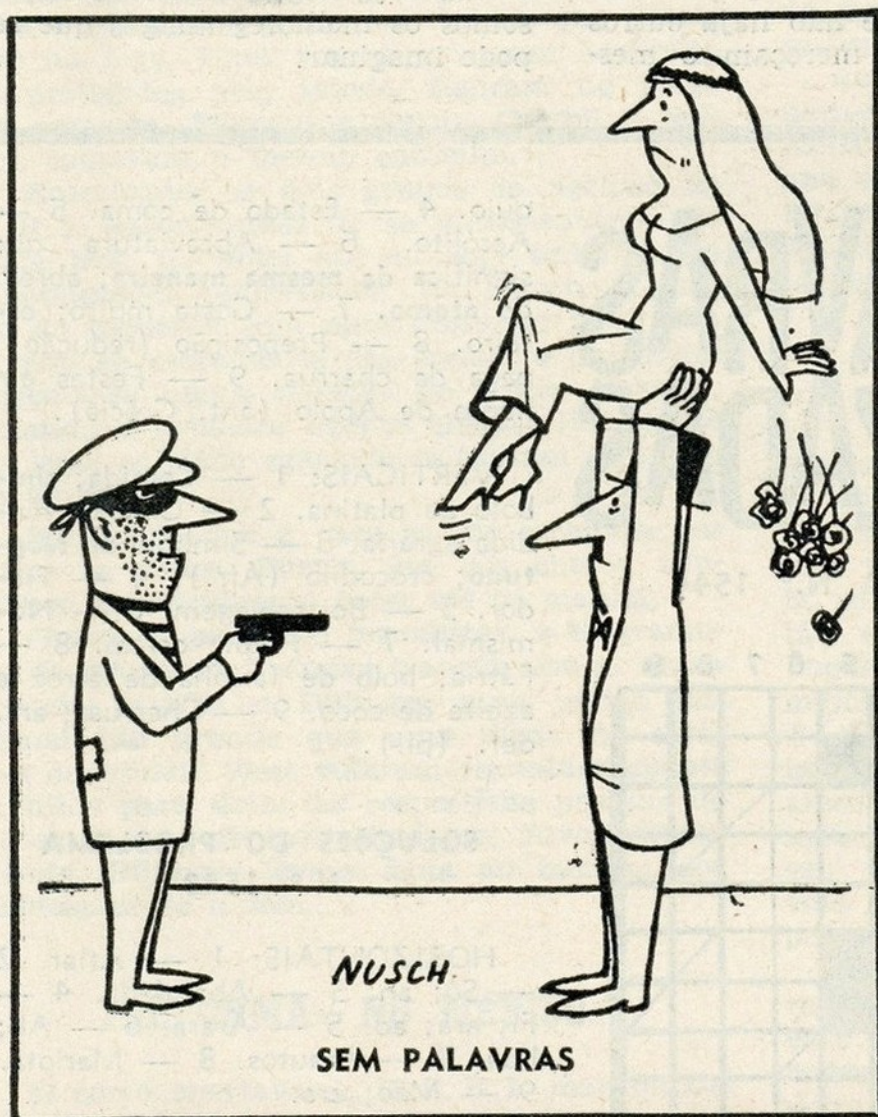


SEM PALAVRAS



— DEIXA-TE DE GAROTICES, ARTUR, E VOLTA PARA O BALCÃO!

HUMOR



NUSCH

SEM PALAVRAS



NUSCH

SEM PALAVRAS

(Continuado da pág. 20)

UMA PONTE PARA O FUTURO

te a que estão ligados os pendurais que suspendem a viga de rigidez têm o peso total de 8000 toneladas. Um dos aspectos mais impressionantes destes cabos diz respeito ao comprimento dos fios — 11 248 arames de aço — que é de 54 196 quilômetros. Cada cabo tem o diâmetro de 56,6 centímetros e os arames têm cada um cinco milímetros de diâmetro.

Suspensa por cabos pendurais ligados aos cabos principais e apoiada nos maciços de amarração nos pilares da margem e nas duas torres do rio a viga de rigidez mede 2277,64 metros. Trata-se de uma viga rotulada, sendo contínua entre maciços de amarração e é constituída por uma estrutura prismática de secção rectan-

gular com 21 metros de largura e 10,65 de altura.

O vão principal mede 1012,88 metros e os dois laterais sobre o rio são iguais, medindo cada um 483,42 metros; na margem norte há ainda dois vãos de 99,64 metros cada e na margem sul um vão de 98,64 metros. É sobre esta viga que assenta o tabuleiro destinado à faixa de rodagem para o tráfego rodoviário. A largura da referida faixa é de 16 metros, podendo comportar quatro vias de circulação com 3,5 metros tendo ao meio um separador sobrelevado. A altura da rodovia é de 80 metros e numa fase que está prevista para o futuro haverá ainda

um tabuleiro ferroviário para via dupla que ficará assente no interior da viga de rigidez.

A construção da ponte deu origem a uma série de novas ligações rodoviárias, a principal das quais é o viaduto do lado norte com uma extensão de cerca de um quilómetro composto por 12 tramos de vãos entre 76 e 74,20 metros em duplas consolas, constituindo o último destes com 52,5 metros a transição para os dois tramos finais de 32 e 24 metros em viga contínua. A altura máxima do viaduto é de 70 metros. O volume de betão armado e pré-esforçado empregado foi de 37 500 m³.

Entretanto, na mesma mar-

gem o acesso rodoviário desenvolve-se na encosta poente do vale de Alcântara numa extensão de 2659 metros com características de auto-estrada estabelecendo ligações com a Avenida Duarte Pacheco e com a Avenida de Berna (prolongamento).

Na margem sul existe uma nova auto-estrada de onze quilómetros que termina perto do Fogueteiro. Logo a seguir à praça da portagem foi construído um nó em forma de trevo a partir do qual ficam ligadas a Costa da Caparica e Almada. Para a praia o caminho a percorrer não leva mais de dez minutos, terminando de vez com o tormentoso problema causado por uma estrada em mau estado, perigosa e que obrigava à perda de muito tempo.