# INAUGURADA EM AMBIENTE FESTIVO

# A PONTE SALAZAR —novo e importante instrumento de progresso

O país está em festa e alegres os corações de todos os portugueses por alguma coisa que mais os une: a ponte sobre o Tejo, a «Ponte Salazar». Quem assistiu à sua inauguração sentiu a presença daquela massa imponente como uma coisa viva. Foi preciso assistir para captar o fluído eléctrico que sempre emana de uma multidão que vive emoções profundas. É preciso ser português para através de uma alma «sui generis» transplantar essa emoção para a estrutura metálica, invertendo a operação do cientista que coloca um órgão artificial num corpo humano.

Uma ponte é, sempre, um símbolo. Símbolo de uma união; corpo dessa mesma união; aliança de aço entre povos, entre amigos, entre regiões. Poucas realizações materiais haverá que melhor signifiquem a parte espiritual dessas mesmas realizações.

A novel Ponte Salazar é produto do desejo de muitos milhares de pessoas através de muitas gerações. É ,por isso, um monumento à vontade humana, a daqueles que morreram sem a ver, mas cujo desejo foi a sua verdadeira infraestrutura; dos que vivem para lhe acarinhar o berço e dos que virão depois e a pisarão num caminho que esperamos seja o de realizações de igual simbolismo espiritual.

Ontem, nasceu a ponte. Muitos milhares de pessoas foram assistir ao bom sucesso. Não indaguemos do horóscopo da recém-nascida. Ele está nos nossos corações e na nossa determinação de percorrer um caminho impoluto e ascensional. Ela, confiante, abriu-nos, ontem, os braços. A nós compete não a desiludirmos.

## A PONTE É UMA FESTA, UM DIA INESQUECÍVEL

Lisboa acordou ontem diferente. Havia mais bulício e mais animação. Às 7 horas, já os acessos á ponte se iam coalhando pouco a pouco de carros inteligentemente orientados pela P. V. T., como se desde há muito fosse conhecedora dos segredos das novas vias.

A manhã esguera-se radiosa. Nem uma nuvem no horizonte porque o Sol também não quis faltar á festa de Lisboa.

Centenas de pessoas utilizavam os «cacilheiros» a fim de tomarem as camionetas postas gratuitamente á sua disposição para o transporte ás zonas sobranceiras ao Largo da Portagem, na margem sul, onde iam ter lugar as solenidades.

Na ponte, o movimento era ininterrupto. De grande utilidade foram as dezenas de filiados da Mocidade Portuguesa que se encarregaram de afixar os livres-transítos nos pára-brisas dos veículos que passavam, pára-choques contra pára-choques, afunilando-se para entrarem na embocadura da ponte.

Por volta das 9 horas, o aspecto do Largo da Portagem era já imponente. Atrás das tribuna de honra e bancadas laterais, ia-se formando um gigantesco parque automóvel, verdadeira exposição de carros de todas as marcas.

A tribuna e bancadas não estavam ainda repletas mas o ritmo de chegadas prometia uma superlotação.

## ATÉ O CRISTO-REI SERVIU DE POSTO DE OBSERVAÇÃO

As encostas de terra batida que ladeiam a Praça da Portagem, ofereciam um aspecto sobremodo curioso. De facto, a encosta que do sopé do monumento ao Cristo-Rei, desce, em socalcos até á Praça da Portagem, tinha sido ocupada por filas sucessivas de povo, oferecendo o impressionante aspecto de um enorme anfiteatro grego. Do outro lado a encosta era limitada no topo por uma rede de arame que continha uma extensa fila de populares recortando-se contra o azul do céu. Guardas da G. N. R. a cavalo e a pé patrulhavam dos dois lados. Houve quem comparasse o aspecto daquele espectáculo ao dos exércitos medievais, dispostos em fila e preparando-se para o embate bélico...

Outros haviam escolhido a plataforma superior do monumento ao Cristo-Rei como posto de observação. Acertada medida, pois gozaram dali um espectáculo singular, visto de um ângulo capaz de ainda mais realçar a sua grandiosidade.

*O momento em que, carregando um botão, o chefe do Estado inaugurava a ponte*

## ASPECTO DA TRIBUNA DE HONRA

A tribuna de honra, coberta com um vasto toldo vermelho, possuia dois estrados anexos, onde estavam montados microfones e outra aparelhagem.

Aí, assim como na zona central, se iriam desenrolar os momentos culminantes da cerimónia. A fila frontal de cadeiras, onde se destacava, ao meio, a do chefe do Estado, e, lateralmente, as destinadas ao cardeal-patriarca e comitiva e às senhoras de maior destaque, eram também forradas a vermelho.

Sobre cada uma delas repousava um exemplar do recente número da revista «Manchete» contendo uma desenvolvida reportagem sobre Portugal. Meninas da melhor sociedade serviam de arrumadoras. A sua simpatia e gentileza era realçada pelo modo como estavam vestidas: saia e chapéuzinho de um laranja escuro, cor igual à da ponte, blusa creme e sapatos brancos. Delas se pode dizer que alegraram muito a tribuna.

A ladear a tribuna, encontravam-se delegações de operários das várias empresas que trabalharam na grande obra, todos ostentando capacetes de trabalho, e representantes de todos os municípios do Continente e Ultramar com as respectivas bandeiras, além de delegados de 50 sindicatos de todo o mundo português, também com os seus estandartes. À frente destes últimos, do lado esquerdo da tribuna, foram, mais tarde, postar-se representantes de todas as alas da M. P. do país, com os seus guiões.

## A GRANDIOSA CERIMÓNIA FOI ORIENTADA ATRAVÉS DE MEIOS RÁDIO

À medida que, desembocando da ponte, os veículos de todas as categorias iam convergindo na Praça da Portagem, as dificuldades de orientação do tráfego motorizado e humano iam lògicamente aumentando. Contudo, nunca se registou sualquer atropelo ou confusão. Para tal, foi condição necessária e suficiente o esforço do pessoal do Gabinete da Ponte, com particular relevância para o director e subdirector e outros dirigentes, que estabeleceram, entre si, um perfeito sistema de informações e coordenação de movimentos por meios rádio de grande utilidade durante o desenrolar da cerimónia.

## PRESENTE EM FORÇA — A JUVENTUDE COLORIU A GRANDE PRAÇA

Enquanto a tribuna e as bancadas laterais se iam enchendo lentamente, também a grande Praça de Portagem se ia revestindo de aspectos impressionantes dados pelas delegações de jovens de várias corporações e organismos.

Um batalhão da M. P. com banda, bandeira e guiões de todas as alas deu entrada no recinto e despertou muita curiosidade. Os filiados dispuseram-se em grandes cordões ao longo do U formado pela praça, num total calculado em 1 500 a que se juntaram setecentas moças da M. P. F. de todo o país.

Dos lados da praça, formavam, ainda, uma delegação dos Bombeiros Voluntários de Almada e Trafaria, representantes da Escola Naval, Academia Militar, Casa Pia, Escuteiros, e Cruz Vermelha.

No centro do U, rodeando o largo troço ajardinado, alinhavam-se gaiolas com os pombos que iriam ser libertados no momento próprio.

Por volta das 10,15, vinda do lado de Almada, deu entrada na praça a força militar que iria prestar guarda de honra ao chefe do Estado.

## UMA OVAÇÃO ESPECIAL AO GARBO DOS PÁRA-QUEDISTAS

A guarda de honra era composta por um batalhão misto de 500 homens da Marinha, Exército e Aeronáutica, com bandeira, banda e fanfarra, sob o comando do capitão-tenente Loureiro Barbosa.

Marchando após a banda, que executava marchas, a força desfilou encabeçada por uma companhia de impecáveis fuzileiros navais, com os uniformes brancos. Seguia-se-lhe um destacamento de Caçadores 5, com o guião, e, finalmente, uma força de pára-quedistas, em uniforme de combate, fazendo ressoar o solo sob o tacão das botas, no seu característico passo-de-ganso, o que entusiasmou a assistência que lhes tributou uma prolongada salva de palmas.

A força acabou por se imobilizar do lado esquerdo da tribuna, com a frente para o centro da praça.

## CHEGADA DO CARDEAL-PATRIARCA E DO PRESIDENTE DO CONSELHO

Entretanto, havia já chegado ao local o Patriarca de Lisboa, cardeal Gonçalves Cerejeira, acompanhado pelo arcebispo de Mitilene, cónegos D. João de Castro (Nova Goa) e António Gonçalves Pedro, monsenhor Honorato Monteiro e beneficiado Eugénio dos Santos.

Os recém-chegados foram cumprimentados por muitas individualidades.

Cerca das 10 horas chegou à Praça da Portagem o presidente do Conselho, que se dirigiu ao edifício dos serviços de portagem para descansar alguns momentos. Ali foi cumprimentado pelo director do Gabinete da Ponte, eng. Canto Moniz. Eram 10 e 22 quando o presidente do Conselho se dirigiu para a tribuna, onde foi recebido, à saída do automóvel, pelo chefe do Protocolo do Estado e pelo ministro das Obras Públicas, acompanhado pelos quais se dirigiu para o seu lugar.

O general Muñoz Grandes levantou-se para o cumprimentar e felicitar. D. Duarte Nuno levantou-se também da cadeira especial em que estava sentado para ir cumprimentar o presidente do Conselho e, nesse momento, foi anunciado pelos altifalantes que o chefe do Estado, vindo de Sesimbra, onde pernoitara, acabava de entrar nos acessos da ponte.

## ATÉ À MEIA NOITE DE HOJE não se «medem» carros nem se pede dinheiro..

**Até à meia-noite de hoje, o trânsito, exclusivamente destinado a veículos de quatro rodas, é gratuito.**

## CHEGADA DO CHEFE DO ESTADO

Às 10,30, um toque de clarim anunciou a chegada do chefe do Estado, acompanhado dos oficiais da sua Casa Militar, esposa, filhas, netos e genro. Enquanto no mastro de honra subia o pavilhão presidencial, uma charanga da Marinha executava o Hino Nacional, e uma bateria de Artilharia, postada no topo da colina esquerda, dava a salva da praxe.

Após a revista à guarda de honra o presidente da República subiu ao plinto para assistir ao desfile, acompanhado pelo ministro da Defesa Nacional. Ao entrar na tribuna, o sr. almirante Américo Tomás foi saudado por uma grande salva de palmas, recebendo, em seguida, os cumprimentos das principais individualidades nacionais e estrangeiras no momento em que, em formação cerrada, uma esquadrilha de jactos T-2 evolucionava sobre o local, e helicópteros do Exército, transportando jornalistas, pairavam nas proximidades.

## AS PRINCIPAIS ENTIDADES PRESENTES NA TRIBUNA DE HONRA

A ladear o sr. almirante Américo Tomás, estiveram, à direita, os presidente do Conselho, presidentes da Assembleia Nacional e do Supremo Tribunal de Justiça, vice-presidente do Conselho de Espanha, ministro dos Transportes da Austria, ministro das Obras Públicas de Espanha, presidente do Export Import Bank de Washinton, ministros portugueses da Defesa Nacional, da Justiça, do Exército, dos Negócios Estrangeiros, da Educação, das Comunicações e da Saúde, secretários de Estado da Agricultura e da Indústria, e subsecretários de Estado do Tesouro e do Exército; à esquerda estiveram os ministros das Obras Públicas, presidente da Câmara Corporativa, ministro dos Transportes da Alemanha, ministro das Obras Públicas do Brasil, ministro da Agricultura de Espanha, ministros portugueses de Estado, do Interior, das Finanças, da Marinha, do Ultramar, da Economia e das Corporações, secretários de Estado da Aeronáutica e do Comércio e subsecretários de Estado da Presidência do Conselho, do Orçamento, das Obras Públicas, da Administração Ultramarina e do Fomento Ultramarino, da Administração Escolar e da Juventude e Desporto.

Em cadeira especial, à direita, ficou o cardeal-patriarca de Lisboa que procederia à bênção da ponte. À esquerda no enfiamento da primeira fila da tribuna principal ficou a sr.ª D. Gertrudes Tomás, ladeada pelas esposas do presidente da Assembleia Nacional e do ministro das Obras Públicas e do presidente do Supremo Tribunal de Justiça e do eng.º Canto Moniz.

Na mesma tribuna estavam os membros do corpo diplomático, os chefes dos Estados-Maiores das três armas, antigos membros do Governo e outros convidados portugueses e estrangeiros. Também junto à primeira fila, na tribuna principal, tomaram lugar os presidentes das câmaras municipais de Lisboa e de Almada e da «United States Steel Corporation», e o eng.º Canto Moniz, director do Gabinete da Ponte, arcebispo de Mitilene e núncio apostólico. Em lugar também especial sentou-se o sr. D. Duarte Nuno de Bragança, tendo junto de si o sr. conde de Almada e Abranches.

## UMA HORA ALTA DA VIDA NACIONAL — palavras do eng.º Canto Moniz

Às 10.45, a cerimónia inicia-se com a audição do coro misto «Stella Vitae», dirigido pelo dr. Alberto Alemão, na célebre composição de Haendel «Aleluia».

Profundo silêncio desce sobre a praça. Mesmo a multidão que enche os socalcos das colinas adjacentes silencia, penetrada da profunda beleza e religiosidade do momento.

A voz do locutor anuncia o início dos discursos e o ministro das Obras Públicas declara aberta a sessão, em nome do chefe do Estado.

Fala então, em primeiro lugar, o director do Gabinete da Ponte sobre o Tejo.

Depois de saudar o chefe de Estado, o presidente do Conselho, o ministro das Obras Públicas e o cardeal-patriarca, o sr. eng.º José Canto Moniz observou encontrarem-se todos ali a viver «uma hora alta da vida nacional», uma vez que se ia inaugurar «a maior obra pública que jamais se realizou em Portugal, uma obra pela qual a Nação ansiava há quase um século, pois, de facto, já vão passados quase cem anos desde que surgiu a primeira ideia concreta para vencer o Tejo, em Lisboa».

Mais adiante, afirmou o sr. eng.º Canto Moniz: «É com a maior satisfação que damos pràticamente por concluída a nossa tarefa com 6 meses de avanço sobre a data prevista, reduzindo-se, assim, de 51 para 45 meses o tempo de construção da ponte e do conjunto dos seus acessos rodoviários que comportam 15 km de auto-estrada e 32 estruturas de betão armado e, ainda, um dos maiores viadutos do Mundo do seu género.

Para realizar este empreendimento tivemos de escavar e transportar 6.5 milhões de metros cúbicos de solos e rochas, de fabricar e moldar, em fundações e estruturas, cerca de 300 000 metros cúbicos de betão e de fabricar e montar 80 000 toneladas de aço, utilizando o trabalho de 1 825 000 homens-dia. Na construção da ponte sobre o Tejo foram tomadas excepcionais cautelas para prevenir os acidentes e reduzir ao mínimo o tributo em estropiamentos e vidas com que a Humanidade paga sempre as suas grandes realizações. Embora os resultados obtidos sejam dos melhores registados nos anais das grandes obras públicas perdemos 4 homens nos trabalhos de construção e para esses companheiros de trabalho que deram as suas vidas por esta obra vai o preito da nossa saudade e da nossa melhor homenagem».

O director do Gabinete da Ponte agradeceu, seguidamente, a todas as entidades que deram o seu concurso para o êxito daquela realização, não esquecendo a Imprensa, e tendo palavras especiais para o sr. ministro das Obras Públicas, terminou por este voto: «Desejamos que esta obra seja considerada como um verdadeiro símbolo da confiança que nós, portugueses, temos em nós próprios para planear e realizar as nossas obras, por maiores que elas sejam, em todas as circunstâncias da vida nacional».

## «A VIGA CONTÍNUA MAIS COMPRIDA DO MUNDO...»

O sr. Roger M. Blough, presidente do conselho de administração e administrador executivo da «United States Steel Corporation», empresa construtora da ponte sobre o Tejo, depois de saudar as altas personalidades que assistiam, afirmou: «Como sabeis o contrato para a realização desta ponte não está de maneira nenhuma relacionado com a ajuda americana a Portugal. Foi adjudicado ao vencedor do concurso público internacional, e nós, da United States Steel, não só ficamos agradecidos e honrados por termos sido os licitadores melhor sucedidos na competição como ficamos orgulhosos de poder aceitar o encargo de construir esta monumental obra.

Os vários elementos essenciais desta ponte que a tornam única entre as várias existentes no mundo são, tenho a certeza, de VV. Ex.as conhecidos. Tem a viga contínua mais comprida do mundo, a fundação mais profunda do mundo e o maior vão projectado para o tráfego rodoviário e ferroviário. Além disso, tem as maiores torres e o maior arco suspenso de todas as pontes da Europa. Sob um ponto de vista puramente estético, para todos nós da United States Steel, é um motivo de grande satisfação o facto de estarmos ligados à criação de tão magnífica obra».

O sr. Roger Blough acrescentou ainda:

«Mas para além das suas medidas e da sua beleza, a verdadeira maravilha acerca desta ponte é o facto de ela permanecer como permanente monumento ás realizações criadoras só possíveis pela cooperação industrial entre povos de duas nações e dois hemisférios diferentes. Por isto, esta ponte representa a colaboração mais estreita entre centenas de pessoas durante um período de muitos anos».

## ALMADA passará a ser considerada zona privilegiada de turismo

Seguidamente, o presidente do Município de Almada, sr. dr. Glória Pacheco, depois de prestar homenagem ao presidente do Conselho e ao ministro das Obras Publicas como os que tornaram possível semelhante obra, passou a sublinhar o que ela representa de benéfico para a circunscrição que administra:

«A ponte vai transformar completamente a feição deste concelho. Nós vamos passar a ser considerados zona privilegiada de turismo, a Costa da Caparica e suas praias ficarão a menos de 20 minutos de Lisboa.

Da Trafaria á Fonte da Telha, nós temos das melhores praias de Portugal. Esta zona há muito justificou o qualificativo dado por frei Nicolau de Oliveira quando a todo este rincão chamou «Paraiso Terreal».

Almada foi a escolhida pelo venerando episcopado português para nela se erguer o monumento a Cristo-Rei.

Tal facto permite-nos afirmar ser ela terra de oração e peregrinação e a ponte hoje inaugurada, incontestávelmente vem valorizar o monumento, facilitando as grandes peregrinações. Mas, repito, foram exigidos pesados sacrifícios a Almada. Não os mencionaremos, pois são de todos conhecidos e nós aceitámo-los gostosamente, certos como estamos de tudo ter sido feito a bem da Nação».

## ASCENDERAM A 200 MIL CONTOS os encargos do Município de Lisboa

O sr. general França Borges, presidente da Câmara Municipal de Lisboa, falando, a seguir, sublinhou a contribuição do Município para o êxito da construção da ponte e da sua ligação perfeita à cidade, citando, nomeadamente, a «cedência de terrenos próprios, compra de terrenos alheios, indemnizações, realojamentos de numerosas famílias em novos bairros, demolições, questões judiciais, construção de novos e importantes arruamentos entre os quais se destacam dum lado a ligação de Alcântara à Avenida Marginal e do outro a futura Avenida Calouste Gulbenkian ligando a Praça de Espanha a Campolide, todos estes trabalhos se devem traduzir em encargos que se orçam por 200 000 contos ou seja, aproximadamente, uma décima parte do custo da própria ponte.»

O chefe do Município lisboeta terminou o seu discurso, quase todo caracterizado por um entusiástico hino em louvor do presidente do Conselho, por estas palavras: «O Tejo, a velha estrada de Lisboa está em festa.

Na verdade o Tejo, a velha estrada de Lisboa, tem razão para gritar connosco:

— Muito obrigado professor Salazar por nos ter dado também a Ponte Salazar.

## TELEGRAMA DE FRANCO AO CHEFE DO ESTADO

*O chefe do Estado do país vizinho enviou ao presidente da República o seguinte telegrama:*

*«Ao inaugurar-se grandiosa obra da ponte sobre o Tejo, envio a V. Ex.ª as minhas mais entusiásticas felicitações — a) Generalíssimo Franco».*

## OS 51 OBREIROS CONDECORADOS

Os cinquenta e um obreiros da ponte condecorados pelo chefe do Estado são os seguintes:

Eng.º Canto Moniz — Grã-Cruz da Ordem do Infante D. Henrique; eng.º Guimarães Lobato — Grande Oficial da mesma Ordem; eng.º Ferry Borges — comendador da Ordem de Sant'Iago da Espada; eng.os Merrel Highly, Sousa Carneiro, Pinto Serrão, Guerra Pontes, dr. Albino Cabral Pessoa e eng.º Abranches de Magalhães — comendadores da Ordem do Infante D. Henrique; John Lee Armatage, Alfredo Everet Couto, eng.os Daniel Chistie Kline e Spire Agius — comendadores da Ordem de Mérito Agrícola e Industrial (classe do Mérito Industrial); eng.os Mendes Bragança, Marques Dias, Silva Lima e Alves Fernandes — oficiais da Ordem do Infante D. Henrique; Francisco Mendo Alves Pinto da Fonseca, Vicente Ferreira Branco e Fernando Rodrigues de Sousa — oficiais de Mérito Agrícola e Industrial (classe de Mérito Industrial); Milton Joseph Boden (ausente) — oficial de Mérito Agrícola e Industrial (classe de Mérito Industrial); Armindo de Matos Faria — medalha de prata da Ordem do Infante D. Henrique; José Rui Luís Barbosa de Faria, João Francisco, Lenine Nunes Professor, António Barata Gonçalves, António Martins, Aniceto Cabral de Sousa, Raul José Germano Saramago, Silvino Manuel Molha, António da Fonseca Caramelo, Clemente Rio de Sousa Lima, Manuel Rosa Prazeres, António Dias, Manuel Mendes, Ramiro João Maia Malpique, Jorge Filipe, José Rocha Couto, Antunes Manuel da Cruz Sá Barradas, José Rosa Simões, José Joaquim Sampaio, Laurentino Gonçalves, Álvaro das Dores Martins Graça, António Rodrigues dos Santos Dinis, Henrique da Costa, Aníbal Silvestre, Acácio Nunes da Silva, Vitoriano dos Santos Valadas, Manuel Martins de Oliveira, James W. Grahm (ausente) e Everett H. Seabrook (ausente) — medalhas da Ordem de Mérito Agrícola e Industrial classe de Mérito Industrial).

## TEXTO DA LÁPIDE COMEMORATIVA

Junto do maciço da amarração norte, na lápida comemorativa ontem descerrada, lê-se:

«A Ponte Salazar foi inaugurada em 6 de Agosto de 1966 pelo presidente da República contra-almirante Américo Deus Rodrigues Tomás, sendo presidente do Conselho de Ministros o doutor António de Oliveira Salazar e ministro das Obras Públicas o engenheiro Eduardo de Arantes e Oliveira. Lançou a bênção à obra o cardeal-patriarca de Lisboa Dom Manuel Gonçalves Cerejeira. Estiveram presentes na cerimónia inaugural o presidente do Conselho de Ministros, acompanhado de todos os membros do Governo, os presidentes da Assembleia Nacional, da Câmara Corporativa e do Supremo Tribunal de Justiça, os membros do corpo diplomático, altas individualidades civis e militares, os técnicos e operários que realizaram a obra e o povo português, representado por grande multidão de todas as categorias sociais. Realização do Ministério das Obras Públicas, esta obra, compreendendo os acessos rodoviários nas duas margens, foi iniciada no dia 5 de Novembro de 1962, tendo o planeamento geral, condução e fiscalização estado a cargo do Gabinete da Ponte Sobre o Tejo, sob a direcção do engenheiro José do Canto Moniz. Na construção desta ponte — a maior da Europa — e dos seus acessos, foram escavados seis milhões e meio de metros cúbicos de rochas e solos, fabricados e moldados trezentos mil metros cúbicos de betão, fabricadas e montadas oitenta e duas mil toneladas de peças de aço. Chegaram a trabalhar simultâneamente, na obra, cerca de três mil operários portugueses. Deram as suas vidas na execução deste empreendimento quatro operários: José da Silva, Jorge Germano Ribeiro, Tutes dos Anjos Serra e Fernando Sampaio Dias Oliveira.

Esforço da geração presente, homenagem às gerações que a precederam e mensagem de confiança às gerações vindouras».

## HÁ NOVENTA ANOS: PRIMEIRA SUGESTÃO DE UMA PONTE SOBRE O TEJO

Foi, então, a vez de falar o sr. eng.º Arantes e Oliveira ministro das Obras Públicas, que, para esboçar a história da ponte lembrou: «Vão passados precisamente noventa anos sobre a data em que o eng.º 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 de uma 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.

Ao percorrermos hoje a extensa bibliografia constituida por tantos trabalhos de merecimento variável e pelos pareceres comentários e críticas que se lhes referiram, o primeiro sentimento será certamente de respeito e de apreço pelos autores destes denodados esforços.

Assim foi a história do magno empreendimento até aos nossos dias. 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 da última Grande Guerra impediu que fosse levado por diante.

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 circuntâncias 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 seus maiores problemas e para vencer as dificuldades técnicas e financeiras que são sua inerência fatal.

### Trabalhou-se, durante 13 anos, com método e segurança exemplares

Assim 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

(CONTINUA NA 13.ª PÁGINA)