



DATA DE 1876 O PRIMEIRO PROJECTO PARA UMA PONTE SOBRE O TEJO EM LISBOA

A grande necessidade do desenvolvimento dos transportes terrestres no meado do século passado determinou a construção de muitas pontes em todo o Mundo.

O nosso País acompanhou este movimento e muitas obras foram levadas a efeito com a melhoria e expansão da rede rodoviária nacional, bem como com a construção de caminhos de ferro.

É bem conhecido o esforço feito neste campo e estão a atestá-lo as pontes que atravessam os principais rios nacionais, desde o Minho ao Algarve.

Construíram-se pontes rodoviárias, pontes ferroviárias e pontes mistas, algumas delas de grande importância, que constituíram obras de projecção mundial e que ainda hoje aparecem em livros de engenharia relacionados com a construção de Pontes. Estão neste caso as famosas pontes de D. Maria e D. Luís sobre o rio Douro, no Porto.

Foi no meio deste ambiente geral que em 1876 apareceu a primeira ideia concreta para a travessia do rio Tejo em Lisboa (por uma ponte a construir entre o

Barbosa Carmona, apresentou um relatório concluindo que a obra de transposição do Tejo em Lisboa era técnica e financeiramente viável.

Tanto era possível a construção de um túnel como de uma ponte, inclinando-se a comissão para a construção de uma ponte mista rodo e ferroviária.

Imediatamente se iniciaram os estudos para o estabelecimento do Plano Geral da Obra, elaboraram-se anteprojectos dos acessos e foram estudadas as características a que deveria obedecer a ponte e os seus acessos rodoviários. Com base nestes elementos foi estudado o caderno de encargos e programa do concurso internacional que se realizou em 27 de Abril de 1959 e que teve um grande êxito, pois foram apresentadas 4 propostas por outros tantos grupos de empresas internacionais que integravam dos mais famosos construtores de pontes, associados a várias empresas portuguesas.

A obra foi adjudicada ao concorrente «United States Steel Export Company», que veio a adoptar a designação de «United States Steel International (New York) Inc.», pelas maiores vantagens que a sua proposta apresentava, das quais se destacam as seguintes:

«Menor custo proposto para a ponte mista rodo e ferroviária; menor prazo de execução da obra; maior participação assegurada à indústria e técnica nacionais (que viria a materializar-se em cerca de 585.000 contos); maior experiência na construção de grandes pontes com grandes dificuldades de fundações; melhor aceitação de todas as recomendações dos

vo em 9 de Maio de 1962 com a aprovação do projecto definitivo, no qual colaboraram em apreciável medida os técnicos nacionais, pois a «United States Steel Export Company» cumprira integralmente os compromissos que assumira nesta matéria.

A obra foi adjudicada em regime de empreitada por preço único («forfait») e o Estado promoveria a sua exploração por si ou por empresa privada na qual viria a participar.

A obra iniciou-se em 5 de Novembro de 1962 com a data de conclusão prevista para o início de Fevereiro de 1967 pois o prazo dado para a sua execução era de 51 meses.

O projecto era uma ponte mista rodo e ferroviária a construir em duas faces, a 1.ª correspondendo a ponte somente para veículos automóveis, mas ficando tudo preparado para que, facilmente e sem se causar qualquer perturbação no tráfego, fosse em qualquer momento realizada a 2.ª fase, isto é, a instalação dos elementos necessários à via férrea dupla electrificada.

Note-se que antes da adjudicação da obra tinham sido levados a efeito estudos de vários tipos de ponte por técnicos nacionais e com o auxílio dos estudos laboratoriais para permitirem o conhecimento perfeito do problema pelos engenheiros portugueses.

A solução que veio a ser adoptada coincidia com algumas das soluções que tinham sido previamente estudadas.

130.000 TONELADAS PESA A ESTRUTURA DO VIADUTO DE ALCÂNTARA

O viaduto de Alcântara, com o comprimento total de cerca de 1 quilómetro, é uma estrutura onde as possibilidades de engenharia foram postas à prova, dadas as condições difíceis de construir uma obra de arte sobre a zona de Alcântara, sem interferir com a vida desta parte da cidade.

Por isso lançou-se mão dos mais modernos processos de construção.

Assim os pilares que são de betão armado, têm a forma de quadrado com 5 metros de lado, e são ocios, com paredes de 40 cm de espessura e foram executados com moldes deslizantes sendo a

DE SAMORA CORREIA UMA «RATOEIRA» CONSTANTE

NA ESTRADA 118

SAMORA CORREIA — Quem conheça Samora Correia nos dias de hoje e, se tem pelo menos trinta anos, reconhece que o seu movimento rodoviário, é, presentemente, bastante importante.

E se se serviu das carreiras da Empresa Setubalense, quer vindo de Lisboa, de Setúbal, de Coruche, de Pegões, da Glória, etc., já verificou, certamente, da ratoeira armada, cheia de perigos, que é a paragem das carreiras da aludida empresa, em Samora Correia.

Em faixa de estrada, já de si estreita, situada no centro de actividade comercial da própria vila (com uma central que tem condições para ser, quando muito e má, uma péssima habitação) ali se recolhem meia dúzia de passageiros, pois mais não cabem; e se guardam algumas mercadorias... sem quaisquer condições decentes de resguardo.

Canal perigoso para desastres, ali recentemente morreu um marinheiro da Armada, pela simples razão de que caiu na ratoeira. Com o próprio pessoal da empresa tem havido, várias vezes, situações em que o perigo de desastre tem estado iminente.

Samora Correia é hoje, para a Empresa Setubalense, um grande entroncamento ferroviário. Mais que em Benavente ou Vila Franca de Xira, tudo nos diz que era em Samora que a Empresa Belo deveria ter uma central condigna, com a importância e amplitude da própria empresa.

UMA ÉGUA EM DEBANDADA

provocou a morte a um homem que trabalhava na limpeza de um prédio

SERPA — Na Rua das Portas de Beja, o operário José da Cruz Poupinha, de 53 anos, trabalhava em cima de uma escada, com a altura de uns nove metros, na limpeza de um prédio.

A certa altura passou, à desfilada, uma égua que se havia espantado e partido as rédeas, deitando o carroceiro ao solo, que derrubou as escadas onde aquele operário trabalhava.

Projectado no espaço, o infeliz operário veio estatelar-se na calçada, tendo morte imediata.

No local compareceu o subchefe do posto local da P. S. P., sr. José Manuel Poster, que procedeu às habituais averiguações.

O sr. José da Cruz Poupinha deixa 3 filhos menores, um deles a prestar serviço no Ultramar.—C.

Não sabemos se alguma vez a Empresa Belo pensou em solucionar a sério o problema dum central da sua camionagem, em Samora Correia.

Se nunca o pensou, o que não cremos, é tempo de pensar nessa solução. A sua projecção e a rede extensa por onde se ramifica, a tanto mandam que ela pense, seriamente, numas condições decentes (sem serem luxuosas) em Samora Correia.

Julgamos que, hoje mesmo, existem pessoas em Samora Correia com condições de lhes cederem terrenos ou construir o imóvel que sirva a sua necessidade, até porque, em Samora Correia, já é autorizada a construção de imóveis de segundo andar.

Eis o que deixamos, como apelo à Empresa Setubalense, em nome da população samorense; e talvez, de todos aqueles que, nos visitam, servindo-se da camionagem importante, que é a Empresa Setubalense.

Oxalá esta petição, fosse ouvida e merecesse uma informação pública por parte da Empresa Setubalense. — (C).

QUEM ROUBOU O COLAR?

— A POLÍCIA CONTINUA

SEM PISTAS

A Polícia Judiciária não pôde ainda identificar o autor do furto de colar, no valor de cem contos, propriedade da sr.ª D. Maria da Graça Castro Nery Portas, que havia sido furtado numa casa de penhores, como os jornais têm vindo a noticiar.

A jóia mantém-se apreendida e as autoridades crêem que a tabacaria onde ela apareceu não tem responsabilidade no caso. A polícia está agora a ouvir várias pessoas no sentido de esclarecer completamente as circunstâncias do roubo e identificar o seu autor.

«Não é de excluir a hipótese de tratar-se de um indivíduo não cadastrado, o que dificulta a acção policial» — declararam-nos da Judiciária, com base no procedimento atabalhoado e pouco... «profissional» do gatuno.

O director-geral dos Serviços Hidráulicos visitou o porto de Aveiro

AVEIRO—Em seguimento a convite pessoal formulado pelo presidente da Junta Autónoma do Porto de Aveiro, deslocou-se a esta cidade o Director-Geral dos Serviços Hidráulicos, eng. Armando Palma Carlos, que se fez acompanhar do director dos Serviços Marítimos, eng. Manuel Fernandes Matias.

A visita de estudo foi orientada pelo presidente da Junta Autónoma, eng. Carlos Gomes Teixeira, e pelo eng. João de Oliveira Barrosa, director do Porto, tendo havido oportunidade de percorrer atentamente as diferentes zonas portuárias e de observar não só as obras em curso mas também os locais em que estão previstas outras do maior interesse para o futuro do porto de Aveiro e para a economia do País.

O eng. Palma Carlos só ao fim da tarde regressou a Lisboa, tendo-se mostrado profundamente interessado em todos os problemas com que lhe foi dado contactar.

Chegaram a trabalhar na obra directamente

3.000 operários

- Chegaram a trabalhar directamente na obra 3.000 operários. O número total de homens/dia utilizados foi de 1.825.000.

Quantidades de trabalho executadas.

- 6,5 milhões de m3 de escavações de solos e rochas.
- Cerca de 300.000 m3 de betão nas fundações da Ponte Suspensa e nas estruturas dos Acessos Rodoviários.
- 82.000 toneladas de aço.
- Na fabricação dos cabos de fio de aço de alta resistência.
- Na instalação eléctrica utilizaram-se 1.277 armaduras.
- 65.000 m. de cabos eléctricos.
- 16 Postos de transformação.

Beato e o Montijo) apresentada pelo eng.º Miguel Pais.

A obra então proposta era uma ponte mista para estrada e caminho de ferro do mesmo tipo da que havia sido construída pouco antes em Viana do Castelo.

Desde então, não mais se deixou de pensar na construção de uma ponte em Lisboa; várias ideias foram aparecendo com localizações e tipos de obra diferentes no decorrer de quase um século.

Em 1934 o Governo abriu um concurso para a construção de uma ponte entre o Beato e o Montijo, semelhante à que havia proposto Miguel Pais quase 60 anos antes.

Foram apresentadas propostas, mas por várias razões o Governo decidiu adiar a execução da obra. Em 1953, foi nomeada uma comissão para estudar a viabilidade técnica e financeira do empreendimento.

Ao fim de cerca de 3 anos de trabalho, e depois de ter realizado estudos de sondagens geológicas, estudos de previsão do tráfego para a ponte e de considerar vários tipos de obra e de estruturas a adoptar, a Comissão presidida pelo eng.º inspector superior João

Um concerto da banda de música de Fanhões

Sob a regência do sr. Sílvio Pleno, a Banda de música dos Bombeiros de Fanhões dá hoje, às 22 horas, no Rossio, um concerto englobado nas festas comemorativas da inauguração da Ponte sobre o Tejo.

técnicos nacionais quanto às alterações a introduzir no seu anteprojecto apresentado no concurso a realizar na passagem a projecto definitivo; assegurar a proposta do financiamento externo de toda a obra.

São entabuladas negociações para a elaboração dos contratos e financiamento da obra que finalmente foi adjudicada em definiti-