

# A PONTE RENDERÁ (SEGUNDO PREVISÕES) MODERADAS) CEM MIL CONTOS POR ANO

Faltam poucos dias para que a ponte de Lisboa seja aberta ao público. Nos primeiros dois dias, como se sabe, os veículos que se propõem atravessar a nova obra de arte e de engenharia estão isentos do pagamento da taxa de portagem.

Passado, porém, esse período, cobrar-se-ão as taxas já indicadas publicamente. Os veículos escalonam-se em nove categorias, cujo pagamento, por classes de 1 a 9, vai de dez a cem escudos. Fica assim um automóvel vulgar a pagar uma portagem de vinte escudos e uma camioneta de passageiros cem.

Com a cobrança destas quantias vai a administração da nova obra realizar anualmente uma soma que se calcula, para esta primeira fase de funcionamento, e sem excessos de optimismo, em cerca de cem mil contos, receita que aumentará gradualmente em função do aumento do tráfego.

Essa receita destina-a o Estado ás despesas de conservação e exploração e ao custeio dos encargos de financiamento, com as sucessivas amortizações a que dará lugar.

## ● TRÁFEGO

No início do funcionamento da ponte de Lisboa prevê-se um movimento de quinze mil veículos por dia, dos quais catorze mil serão carros ligeiros.

O aumento deste tráfego, evidentemente inevitável, dependerá do grau de desenvolvimento urbano que vier a processar-se nas zonas ao sul de Tejo.

Tal como está nesta fase da sua abertura ao tráfego, a ponte terá uma capacidade de escoamento de três mil veículos por hora, em cada sentido. Esta capacidade pode, no entanto, ser aumentada, pois na concepção do tabuleiro rodoviário foi

levada em conta a possibilidade de dispor de cinco filas de trânsito, o que assegurará uma capacidade de trânsito de quatro mil e quinhentos veículos por hora.

Mas os cálculos de aumento de tráfego permitem ainda fazer subir substancialmente estes números, quando, num futuro decerto ainda distante, for necessário aumentar as faixas de trânsito, em cada sentido, de cinco para seis. Este aumento de capacidade será conseguido «amalgamando a plataforma do tabuleiro com um pequeno ajustamento estrutural». Assim se conseguirá escoar, quando tal for necessário, um tráfego de nove mil veículos por hora em cada sentido.

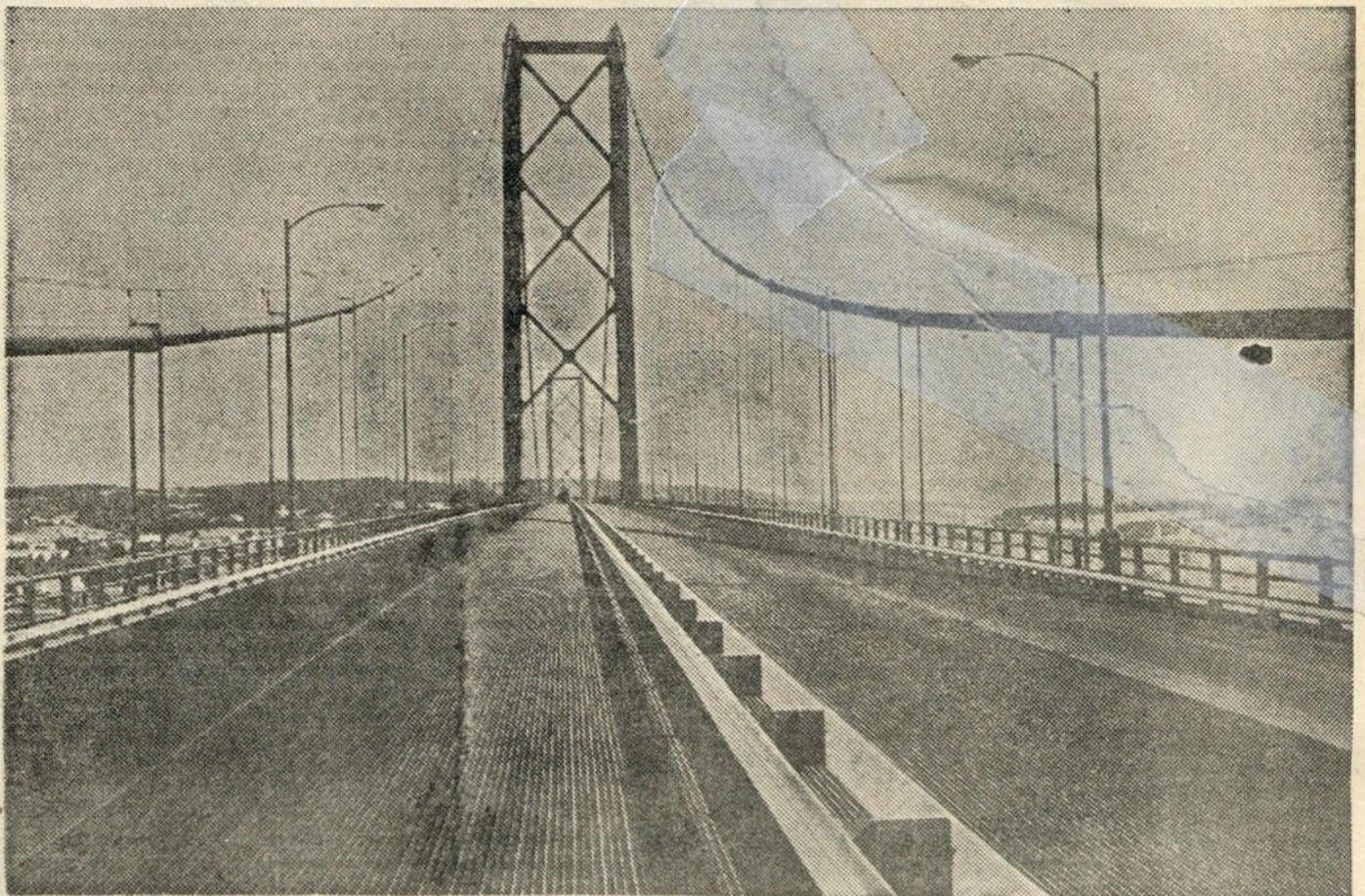
## ● D E S E N V O L V I M E N T O

Evidentemente que os números considerados dizem respeito a máximos, os quais não serão constantes. Haverá, naturalmente, horas, em cada uma das fases atrás indicadas, em que o número de veículos circulantes será muito maior. E haverá, como é inevitável, as chamadas «horas de ponta».

Quando o desenvolvimento da margem sul se intensificar, poderá verificar-se a coincidência de horas de ponta nos dois sentidos, durante o dia de semana — mas isso não será por enquanto —, originadas pelas viagens casa-emprego.

Também nos fins de semana, isso sim, vão surgir horas de ponta, de intensa circulação, derivada do escoamento do tráfego de recreio, proveniente das zonas turísticas da outra margem ou daquele que para lá se dirige.

Tudo indica que a ponte de Lisboa constitua o factor decisivo do desenvolvimento urbano de toda a



Por aqui passarão os veículos que hão-de render, anualmente, cerca de mil contos anuais

península de Setúbal e, de um modo geral, de toda a zona ao sul do Tejo, não excluindo mesmo o Alentejo e o próprio Algarve. Tem de se admitir, portanto, que, a longo prazo, daqui a alguns anos, esgotada a capacidade rodoviária da ponte, se trate da instalação da linha férrea — para o que tudo se encarou já.

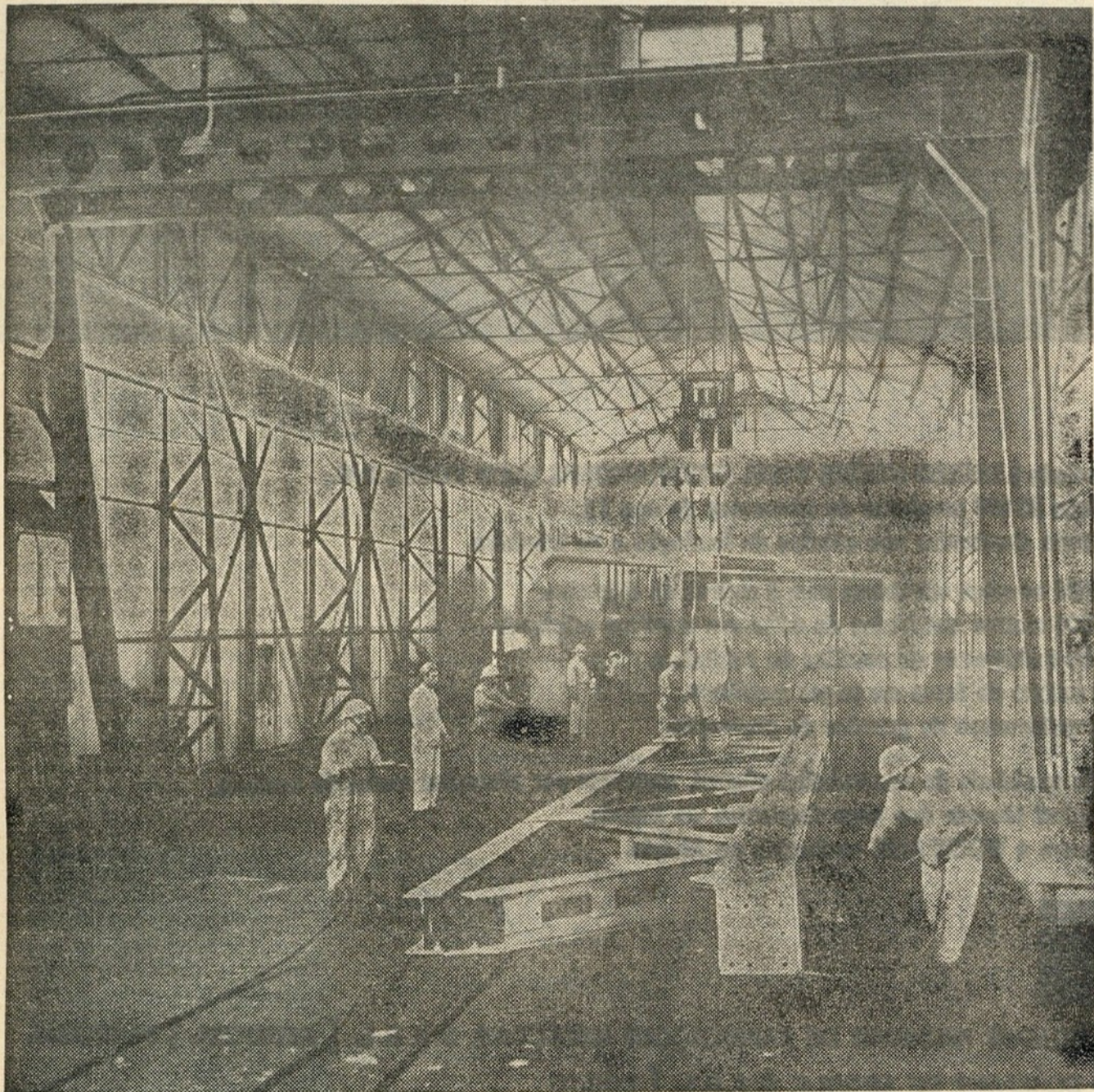
De qualquer modo, os técnicos

consideram muito importante fazer, antes de mais, a ligação ferroviária entre o Pinhal Novo e Almada. Esta obra permitirá diminuir em 45 minutos o tempo agora gasto nas ligações ferroviárias com o Sul. Na verdade, desde que exista uma estação de caminho de ferro em Almada — mesmo antes da linha férrea sobre a ponte — quem se diri-

ja para o Sul, de comboio, vai até á outra margem utilizando (por enquanto) o transporte automóvel e toma naquela vila a automotora que o conduza ao Alentejo ou ao Algarve.

A estação ferroviária de Almada passará assim a ter função idêntica á que, actualmente, desempenha a de Santa Apolónia, em Lisboa.

## PONTE SOBRE O TEJO



Vista Parcial do Estaleiro

A SOCIEDADE LISBONENSE DE METALIZAÇÃO, LDA.

prossequindo na sua colaboração nos grandes empreendimentos nacionais, tem o prazer de anunciar que executou os trabalhos de protecção anticorrosiva do tabuleiro desta notável realização, como sub-empiteiro da SOREFAME — Sociedades Reunidas de Fabricações Metálicas, S. A. R. L.