

Ponte Rodoferroviária 25 de Abril



A Ponte 25 de Abril (anteriormente conhecida como Ponte Salazar) é uma ponte suspensa rodo-ferroviária que liga a cidade de Lisboa à cidade de Almada, em Portugal. A ponte atravessa o estuário do rio Tejo na parte final e mais estreita — o designado gargalo do Tejo.

História

A primeira ideia sobre a construção de uma ponte que ligasse a cidade de Lisboa a Almada, situada na margem esquerda do Tejo, remonta ao ano de 1876. Naquela altura, o engenheiro Miguel Pais sugeriu que a sua construção fosse feita entre Lisboa e o Montijo.

Mais tarde, em 1888, um engenheiro norte-americano de nome Lye, propôs que a ponte fosse construída entre a zona do Chiado, no centro de Lisboa, e Almada.

No ano seguinte (1889), dois engenheiros franceses, de nome Bartissol e Seyrig, sugeriram a ligação rodoviária e ferroviária a partir da zona da Rocha Conde de Óbidos, do lado de Lisboa, a Almada. Um ano depois (1890), surgiu uma nova proposta, feita por uma empresa alemã, que propunha a ligação entre a zona do Beato, do lado de Lisboa, e o Montijo. Esta última ideia teve bastante aceitação por parte da opinião pública à época.

Já no século XX, no ano de 1913, o governo português recebeu uma sugestão para a construção de uma ponte, retomando a ligação entre a zona da Rocha Conde de Óbidos e Almada. Esta proposta foi reatada, em 1921, pelo engenheiro espanhol Alfonso Peña Boeuf, chegando o seu projecto a ser discutido no Parlamento português.

Decorria o ano de 1929, quando o engenheiro português António Belo solicitou a concessão de uma via férrea a estabelecer sobre o rio Tejo, a partir da zona do Beato, em Lisboa, e o Montijo. Perante esta iniciativa, o então ministro das Obras Públicas, Duarte Pacheco, acabou por nomear, no ano de 1933, uma Comissão com o fim de analisar a proposta em causa, tendo ele próprio, apresentado, em 1934, uma proposta ao Governo, de que fazia parte, para a construção de uma ponte rodo-ferroviária sobre o Tejo.

Contudo, todas estas propostas acabaram por ser preteridas em favor das obras da Ponte Marechal Carmona, em Vila Franca de Xira, aberta em 1951.

Apenas no ano de 1953 é que o Governo português criou uma comissão com o objectivo de estudar e apresentar soluções sobre a questão do tráfego ferroviário e rodoviário entre Lisboa e a margem sul do Tejo.

Finalmente, em 1958, os governantes portugueses decidiram oficialmente a construção de uma ponte. A concessão foi liderada por José Estevão do Canto Moniz que foi o responsável pela abertura de um concurso público internacional, para que fossem apresentadas propostas para a construção. Após a apresentação de quatro propostas, o que aconteceu em 1960, a obra foi adjudicada à empresa norte-americana United States Steel Export Company, que, já em 1935, tinha apresentado um projecto para a sua construção.



A 5 de Novembro de 1962 iniciaram-se os trabalhos de construção. Menos de quatro anos após o início destes, ou seja, passados 45 meses, a ponte sobre o Tejo foi inaugurada (seis meses antes do prazo previsto), cerimónia que decorreu no dia 6 de Agosto de 1966, do lado de Almada, na presença das mais altas individualidades portuguesas, entre as quais se destacou o Presidente da República, Almirante Américo de Deus

Rodrigues Tomás, o Presidente do Conselho de Ministros, António de Oliveira Salazar e o Cardeal Patriarca de Lisboa, D. Manuel Gonçalves Cerejeira, passando a ser chamada Ponte Salazar (ainda que a sua designação legal se mantivesse como sendo Ponte Sobre o Tejo), em honra ao Presidente do Conselho.

O seu custo rondou, preço à época da sua construção, o valor de dois milhões e duzentos mil contos, o que corresponde, sem ajustes à inflação, a perto de 11 milhões de euros.

A Revolução

Logo a seguir à Revolução de 25 de Abril de 1974, o seu nome foi mudado para Ponte 25 de Abril.

Ainda que projectada para suportar, em simultâneo, tráfego ferroviário e rodoviário, nesta fase só ficou preparada para a passagem de veículos rodoviários. Apenas em 1996, é que o Governo português procedeu à elaboração de um projecto para a instalação do tráfego ferroviário, através da montagem de um novo tabuleiro, alguns metros abaixo do tabuleiro do trânsito rodoviário, já em funcionamento. A 30 de Julho de 1999 foi inaugurada este novo tipo de travessia.

As consequências resultantes desta travessia não se fizeram esperar, desde a sua entrada em funcionamento, designadamente no que se refere à explosão urbanística que surgiu na margem esquerda do Rio Tejo, de Almada a Setúbal, estimulando, igualmente, o crescimento económico e turístico do sul de Portugal, destacando-se, neste caso, a região do Algarve.

Desde o início do seu funcionamento que a circulação rodoviária é intensa, do que resultam situações de congestionamento automóvel diárias. Esclarecedores são os números referentes ao início do ano de 2006: passam na Ponte 25 de Abril sete mil carros, nos dois sentidos, na "hora de ponta" e cento e cinquenta mil, em média, por dia, o que corresponde a mais de 300 mil utilizadores diários.

Também a circulação ferroviária é intensa, correspondendo esta à passagem de 157 comboios, diariamente, nos dois sentidos, transportando estes cerca de oitenta mil passageiros dia.

Só no ano de 2007 foram transportados 22 milhões de utentes pela via ferroviária.



A grandeza e a imponência da Ponte 25 de Abril está bem expressa no facto de, à data da sua inauguração, ser a quinta maior ponte suspensa do mundo e a maior fora dos Estados Unidos. Passados quarenta anos, após a sua inauguração, ocupa, agora, o 20º lugar, a nível mundial.

Anualmente, em meados de Março, a ponte é cortada ao trânsito por umas horas para a realização da Meia-Maratona de Lisboa.

Características técnicas

Outros dados relevantes sobre a Ponte 25 de Abril, à data da sua inauguração:

- 1 012,80 metros de comprimento do vão principal
- 2 277,64 metros de distância de amarração a amarração
- 70 metros de altura do vão acima do nível da água
- 190,47 metros de altura das torres principais acima do nível da água (o que a torna a segunda mais alta construção de Portugal e uma das pontes mais altas da Europa, com o viaduto de Millau em França)
- 58,6 centímetros de diâmetro de cada cabo principal
- 11 248 fios de aço com 4,87 milímetros de diâmetro, em cada cabo (o que totaliza 54,196 quilómetros de fio de aço)
- 79,3 metros de profundidade, abaixo do nível de água, no pilar principal, Sul
- 30 quilómetros de rodovias nos acessos Norte e Sul com 32 estruturas de betão armado e pré-esforçado
- Estes resultados foram obtidos com a aplicação de 263 000 metros cúbicos de betão e 72 600 toneladas de aço.

Na ponte sobre o Tejo pode ouvir-se constantemente este som (59s) que corresponde à deslocação dos carros no tabuleiro.