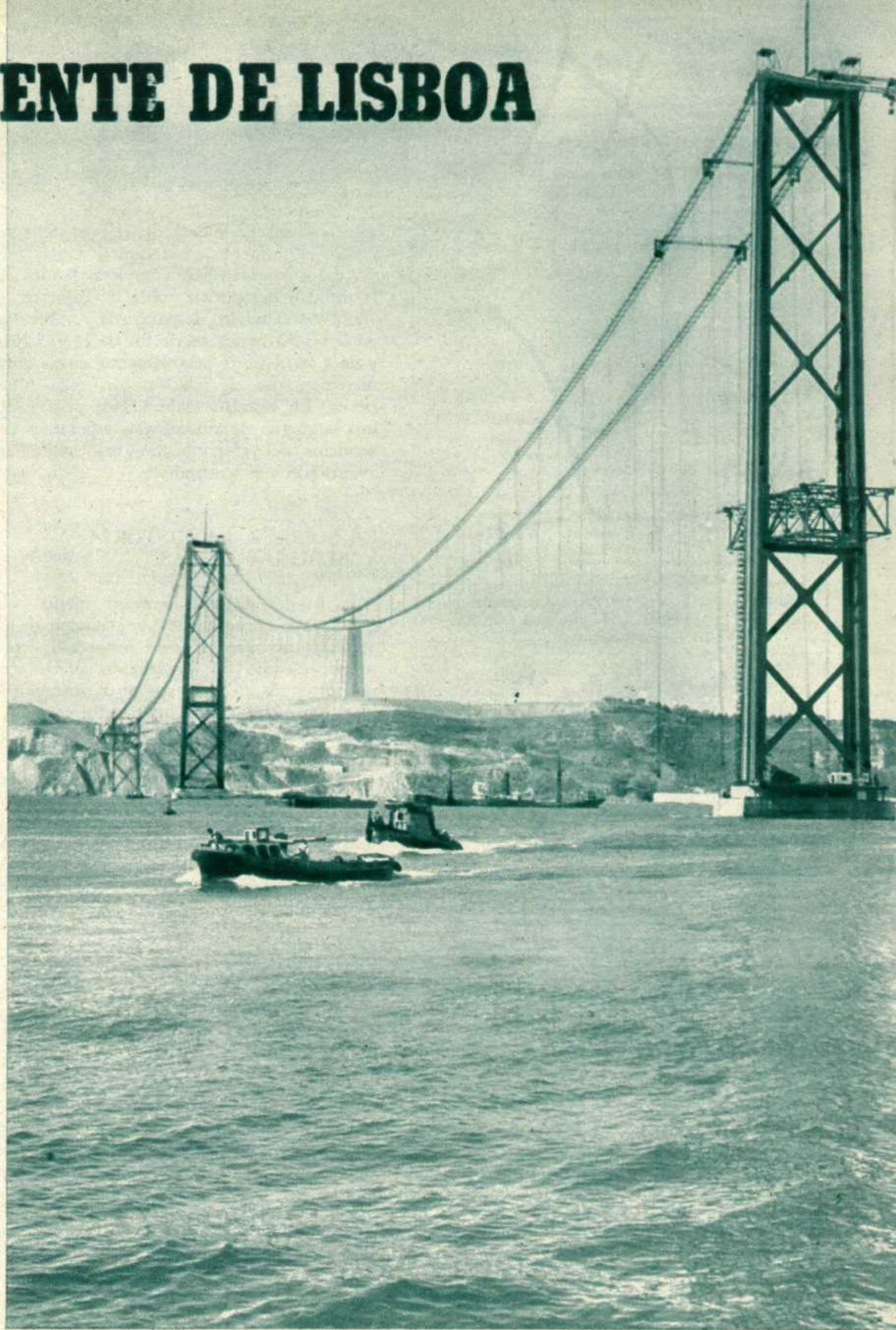


EL GRAN PUENTE DE LISBOA SOBRE EL TAJO

- SERA INAUGURADO EN OCTUBRE DE 1966, AUNQUE NO EN TODA SU COMPLEJIDAD
- ES UNO DE LOS PUENTES MAS AUDACES DEL MUNDO

El Tajo, español y portugués, nacido en la provincia de Teruel, es el más largo de los ríos peninsulares. Cuando desemboca por Lisboa en el Atlántico, en el mar de Palha, crea uno de los estuarios más bellos del mundo, donde se dan cita buques de todas las nacionalidades. El Tajo, que trae un sabor a ciudad imperial toledana y a árida meseta castellana, divide Portugal en dos mitades con su trazo azul de fecunda inspiración vegetal. Aproximadamente treinta kilómetros antes de llegar a la desembocadura ya se puede extraer sal del Tajo. Luego empiezan los malecones del puerto, los rudos calabotes, los balizamientos, el pintoresquismo de los transbordadores, las pitadas de los grandes barcos, las piernas de los mariscadores que se hunden en el fango de la orilla, los trabajos de la draga, el peregrinaje de las gabarras, las terrazas soleadas de la escalonada Lisboa y, por fin, el puente sobre el río, que es la obra del siglo de la ingeniería en Portugal. El puente es una presencia viva y constante, se domina desde todas las perspectivas, ya sea desde la proa del monumento a don Enrique el Navegante o desde las tabernas oscuras que bordean el muelle. El puente sobre el Tajo es ya de una belleza inigualable. A simple vista se aprecia que sus constructores han tenido en cuenta tres elementos básicos: la utilidad, la estética y la solidez. Y el puente brota de la ciudad, cruza sus buenos dos mil trescientos metros de agua, al modo de ese sentido arquitectónico que caracterizó toda la obra de Frank Lloyd Wright, es decir, como una floración lógica que no perturbara la misteriosa estética con que se ordenan las cosas, los árboles y las rocas de la naturaleza. El puente no es extraño al río ni a la gracia de un velero. Ahora for-



ma parte inseparable de la retina de los lisboetas, y todos están de acuerdo en opinar que se trata de una obra grandiosa. Veamos por qué.

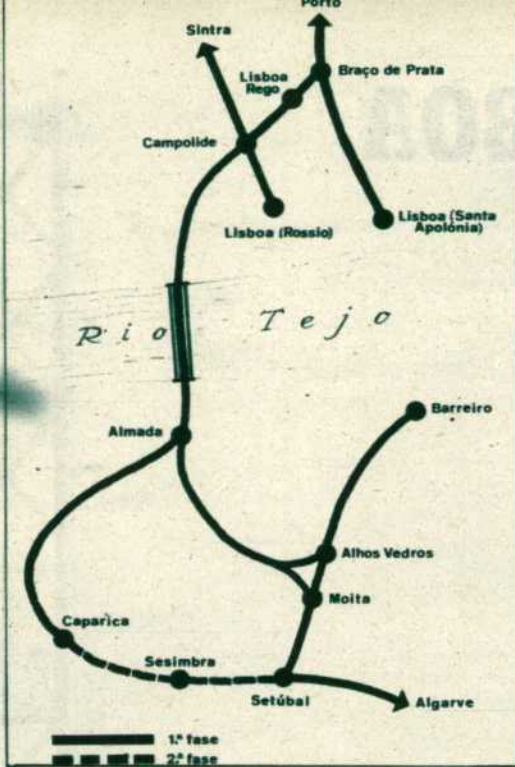
LA UTILIDAD

El Tajo, como se ha dicho, divide Portugal en dos mitades. Aunque para comunicar con el Sur desde Lisboa existe un buen servicio de transbordadores y «ferry-boats», estas comunicaciones se resienten de lentitud y escasa capacidad de absorción. El

puente más próximo a Lisboa, para salvar el Tajo por carretera, está en Villafranca de Xira, a 24 kilómetros, y las comunicaciones ferroviarias entre el Norte y el Sur todavía están más lejos de Lisboa: 40 kilómetros.

La ribera Sur, frente a la capital, no sólo es interesante porque en ella se está instalando la industria pesada —una especie de polo de desarrollo lisboeta— y posea hermosas playas que cada día atraen mayor corriente turística, sino porque la más intensa

EL PUENTE DE LIS



Esquema del acceso ferroviario al puente sobre el Tajo. (Gentileza del «Boletim da C. P.» portugués.)

afluencia sureña y de todo el Sur, tiene su centro lógicamente en la capital. Unos breves datos bastarán para completar la idea de la utilidad del puente sobre el Tajo; en el año 1964 el tráfico de pasajeros y vehículos entre las márgenes del río fue de 21.935.761, y de 1.567.022, respectivamente, cifras muy incrementadas en relación con años anteriores. En nuestro viaje hemos observado una larga fila de automóviles esperando los servicios del «ferry-boats» bajo el sol y avanzando con lentitud.

LA SOLIDEZ, LA HISTORIA Y ALGUNAS CIFRAS

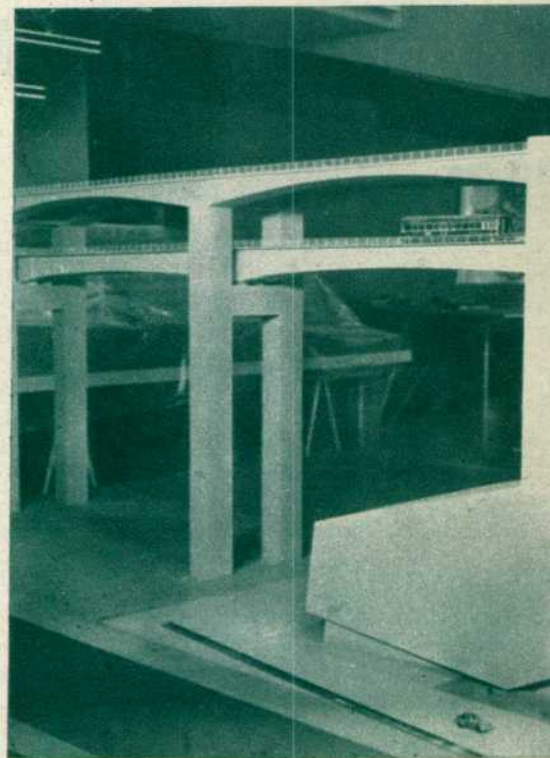
La solidez de este hermoso puente colgante está, naturalmente, en función de la audacia con que ha sido proyectada. (El primer estudio fue presentado al Gobierno portugués en 1876 por el ingeniero Miguel Pais. Hubo otro intento de construcción en 1935, abandonado por las desfavorables condiciones políticas del mundo. En 1953 se designó una comisión que estudiara la viabilidad técnica y financiera y procediera a un cuidadoso análisis del tráfico y de las condiciones geológicas. Posteriormente fue creado el Gabinete del Puente sobre el Tajo —dependiente del Ministerio de Obras Públicas—, que se ocupó de los oportunos anteproyectos y elaboró un concurso público internacional. Este Gabinete está actualmente a cargo del ingeniero don José do Canto Moniz. El concurso lo ganó la United States Steel International (New York), Inc., que, en unión de sus asociadas, empezó a trabajar en íntima colaboración con los técnicos del Gabinete portugués.)

Una de las originalidades del proyecto consiste en que el tablero destinado al tráfico ferroviario de doble vía será construido a un nivel más bajo, en el interior de la viga de rigidez y sin posible interferencia con el sistema de carretera o «tráfico rodoviário».

El puente sobre el Tajo bate varios récords mundiales, ya que la viga continua es la más comprimida del mundo, así como —entre otras cosas— las torres y la arcada principal son las mayores de Europa y miden, respectivamente, 190,47 y 1.012,88 metros. El diámetro de cada cabo principal de sustentación es de 59,60 centímetros; cada cabo lleva 11.248 hilos de acero. La profundidad del pilar principal también es la más notable: mide, desde el nivel del agua hasta el fondo, cerca de 80 metros. Se calcula que se necesitarán para la construcción del puente 72.600 toneladas de acero y 263.000 metros cúbicos de hormigón armado. El coste será de unos 75 millones de dólares, y en total emplea a 2.500 perso-



La solidez del puente ▲



Los dos futuros tráfico - ferrocarril y carretera -

▼ Una bella perspectiva lisboeta



▼ Cinco mil trescientos noventa y seis navios entraron en el puerto de Lisboa durante 1964

