



PROPRIEDADE DA
COMPANHIA NACIONAL EDITORA
REDACÇÃO, ADMINISTRAÇÃO
E OFICINAS
RUA DA MISERICÓRDIA, 98
TELEFONE 3 07 37
ENDEREÇO TEL. «DAMANHA»

AO VEIO DO TEMPO

«PAX ROMANA» OU FRETE A MOSCOVO?

«PAX ROMANA» é, ou pretende ser, um movimento internacional dos Diplomados e Universitários católicos. Segundo se lê em «Bilano du Monde» foi instituída em 1947, com o fim de reunir as organizações dos intelectuais católicos, em ordem ao desenvolvimento da vida cristã e à irradiação do pensamento católico no Mundo. Em harmonia com a sua lei institucional, deve, por conseguinte, pôr os seus recursos intelectuais e morais ao serviço da comunidade internacional, para o estabelecimento e a conservação de uma paz, que seja fundada na justiça e na caridade. Deve, além disso, aprofundar, segundo os dados da fé e da moral católicas, os problemas humanos e sociais, próprios das diferentes profissões liberais.

Devia ser tudo isto, mas a leitura do seu órgão na imprensa mais do que uma vez deixou no meu espírito uma dúvida muito séria, que me tem levado, como hoje faço, a perguntar se uma vez ou outra a «Pax Romana» se não terá prestado a malabarismos suspeitos, que podem muito bem trazer no bojo, não o desenvolvimento da vida cristã e a

irradiação do pensamento católico, mas um frete, mais ou menos camuflado, a Moscovo, cuja política se orienta impetuosamente, como é sabido, à destruição radical da vida cristã e à extinção do pensamento católico em todo o mundo. Como a seguir se verá.

O último número do jornal «Pax Romana» abre com um editorial que me veio confirmar na dúvida, a que a leitura de números anteriores me tinha levado. Faz uma resenha dos artigos nele publicados, onde começa por exagerar o risco de defender a causa da universidade católica, risco formulado por certos católicos da nossa era pós-conciliar, que preferem, para dialogar, a universidade laica. Dir-se-ia que o autor antes se quer com ateus, que duvidam se Deus não existe, do que com os católicos que porventura duvidem se Deus existe. É o que ele diz. Mas não seria preferível, em vez deste jogo de palavras, procurar outra perspectiva e entrar francamente no coro imenso dos verdadeiros católicos que, apesar de todas as dificuldades, vivem heroicamente a sua fé? E sobretudo não seria

melhor ater-se, em última instância, ao ensino autêntico do Papa, que ainda em 15 de Fevereiro de 1965 se referia dolorosamente àqueles que se valem abusivamente do Concílio, para pôrem em questão os dogmas e as leis da Igreja de Cristo e se reclamam das suas opiniões particulares, para lhe demolirem o património sagrado, que o mesmo Filho de Deus lhe entregou?

E o pior é que tais manobras se não revelam fora da Igreja, mas sim dentro dela. E é isso o que aflige Paulo VI, como afligiu os Papas que tiveram de lutar contra os primeiros assaltos do modernismo. Terá a certeza o editorialista em questão de que, com a sua atitude... pós-conciliar, não contribui também para dar a Paulo VI novas razões de tristeza e o direito de dizer o que disse, e acrescentar as seguintes palavras, que deviam encontrar em todo o coração bem formado uma ressonância particular? «Deixai-me dizer-vos — lamenta Paulo VI — como são

(CONTINUA NA 3.ª PAGINA)

C. DE TURCIFAL

O PRESIDENTE SALAZAR FELICITA EUSEBIO



O PRESIDENTE DO CONSELHO RECEBEU A SELECÇÃO NACIONAL DE FUTEBOL

E AGRADECEU AOS JOGADORES O PRESTÍGIO QUE CONQUISTARAM PARA O PAÍS MESMO PARA ALÉM DO MUNDO DO DESPORTO

O Presidente do Conselho recebeu ontem, ao fim da tarde, no Palácio de S. Bento, a delegação portuguesa do Campeonato do Mundo de Futebol, constituída por dirigentes, técnicos e jogadores, que lhe foram apresentar cumprimentos e responder ao convite do Sr. Prof. Doutor Oliveira Salazar, que manifestara o desejo de os receber, após o regresso de Inglaterra, para os felicitar pelo brilhante comportamento na prova.

O Chefe do Governo, que estava acompanhado pelo Ministro da

Educação Nacional, Sr. Prof. Dr. Galvão Teles, e pelo director-geral dos Desportos, Sr. Dr. Armando Rocha, recebeu os elementos da selecção nacional no seu gabinete de trabalho, com provas de simpatia e simplicidade, começando por os cumprimentar individualmente e para todos tendo palavras de muito apreço e satisfação pela forma como se comportaram. Demorou-se, especialmente, a trocar impressões com Eusebio, felicitando-o efusivamente por ter conquistado o lugar de melhor marcador do torneio.

Salazar elogiou o desportivismo dos nossos jogadores

Depois das primeiras saudações, o Presidente do Conselho, visivelmente satisfeito com a presença dos jogadores, disse ser com o maior agrado que os recebia, aproveitando o ensejo para a todos agradecer a maneira como jogaram, o desportivismo com que se houveram, o prestígio que conquistaram para o País, mesmo para além do mundo do desporto. Frisou que o interesse fundamental não era ga-

nhar o campeonato, embora se tal título fosse conquistado melhor seria, quer para o desporto português, quer para o próprio País. Interessava, sim, que se jogasse bem, com desportivismo, e isso a equipa afirmou-o com a maior exuberância, obrigando até a jogar bem ou-

(CONTINUA NA 3.ª PAGINA)

EM VEZ DE SE DEMITIR KOSSYGUINE FOI REELEITO PARA NOVO QUADRIENIO

MOSCOVO, 2 de Agosto

O Soviete Supremo (Parlamento) da Rússia iniciou hoje os seus trabalhos, exigindo a retirada das tropas norte-americanas do Vietnã do Sul.

Constantin Fedin — presidente da União dos Escritores e, com 74 anos, o mais idoso elemento do Conselho da União — inaugurou a sessão com um discurso em que atacou a política norte-americana no Vietnã.

O Soviete Supremo condenou a política dos Estados Unidos no Vietnã

Perante o chefe do partido, Leonidas Brejnev, e outros altos dignitários do regime, Fedin condenou a intervenção de Washington e exigiu a retirada imediata dos efectivos militares dos Estados Unidos no Vietnã.

Foi depois aprovada a ordem do dia, que incluiu a eleição do Presidium e do Conselho de Ministros, a apreciação do relatório da comissão de credenciais e a eleição de comissões permanentes, além da ratificação da legislação aprovada pelo Presidium desde a sessão plenária do ano passado.

Contrariamente a todas as expectativas, o novo plano quinquenal não foi incluído na ordem do dia, es-

perando-se uma declaração do Governo acerca da situação económica, em relação ao que foi estipulado no Congresso do Partido Comunista, em Abril.

Kossyguine foi reeleito por unanimidade Presidente do Conselho para novo mandato de quatro anos, desmentindo-se assim as informações de que tencionaria pedir a exoneração.

Brejnev subiu à tribuna e anunciou que Kossyguine — cujo mandato expira a 12 de Junho findo — deveria ser eleito para um período de quatro anos. Segundo se pôs, os 1517 membros do Presidium elegiam-no por aclamação, em seguida foram encerrados os trabalhos.

Na sessão de amanhã, deve ser indicada por Kossyguine a composição do novo Gabinete, não estando com alterações de vitalidade.

Antes do encerramento definitivo dos trabalhos, amanhã, a noite, o Soviete Supremo deve ter aprovado dezenas de leis e decretos, função de que só voltará a ocupar-se novamente dentro de seis meses.

A cerimónia de reeleição começou com a leitura da carta dirigida por Kossyguine ao Soviete Supremo. Procedeu à leitura o chefe do partido em Moscovo, Nicolai Yegorov.

Este agradeceu ao Governo o trabalho profícuo que realizou e solicitou ao Soviete Supremo que aprovasse a política interna e estrangeira de Kossyguine.

Logo a seguir, falou Brejnev e procedeu-se à reeleição. — ANL

NOTA INTERNACIONAL

LUGAR AOS NOVOS

O Tenente-Coronel Takuba Gowon, é, de momento pelo menos, o árbitro da situação na Nigéria. Ele próprio explicou numa breve alocução pela rádio, dizendo que fora investido nas funções de chefe de uma maioria do Exército, que lhe conferira o comando supremo das Forças Armadas e, por anexo, a chefia do Estado.

A comunicação inspirou, naturalmente, certas reservas. Num exército em que há, como se vê várias maiorias e só uma delas confere o mandato, são de recear as rivalidades. Tanto mais que, por via de regra, os pronunciamentos suscitam imitadores.

Do simples comando de um batalhão, o Tenente-Coronel Gowon ascendeu às mais altas responsabilidades militares e políticas, preterindo os oficiais de patente superior, designadamente o Brigadeiro Ogunjinde que era ainda há dias o chefe do Exército. Muito novo, trinta e dois anos apenas, o tenente-coronel não tem nem podia ter uma extensa folha de serviços. Mas, respirou os ares do estrangeiro, foi cadete no Ghana e fez um estágio em Sandhurst, na Inglaterra. Além disso, esteve por duas vezes no Congo, fazendo parte do contingente nigeriano dos capacetes azuis.

Mais não diz a ficha pessoal, a não ser que é natural do Norte do país e que pertence à tribo Hausa.

Na sua concisa exposição, o novo dirigente da Nigéria referiu-se muito discretamente ao predecessor, o General Ironsi, de quem fez o elogio, possivelmente fúnebre. Prestar homenagem a um inimigo quando este ainda se encontra vivo nunca se praticou em parte alguma. Para mais, em África, a sumária liquidação das primeiras figuras do existente, quando opera o factor revolucionário, entrou nos hábitos. No entanto, no meio da confusão que se estabeleceu, tudo é possível.

As coisas passam-se como se Ironsi tivesse definitivamente desaparecido do mapa. O tenente-coronel passou a ocupar o seu posto na presidência da Junta Militar, que exerce o governo, e diz solenemente as coisas rituais das grandes ocasiões: as autoridades manterão a ordem implacavelmente, serão honrados todos os compromissos assumidos para com os estrangeiros pela administração anterior, assegurar-se-á o poder civil assim que as circunstâncias o permitam e pensa-se em libertar presos políticos. Não é um programa original e, dados muitos precedentes, não obriga a grande coisa.

Mais ou menos incidentalmente, o novo chefe da Nigéria justificou o movimento, atribuindo-lhe o carácter de reacção contra a política de Ironsi e contra o propósito de unificar o país. A ideia era errada e, como os erros se pagam, Ironsi foi eliminado.

A este respeito são necessárias algumas explicações.



COM A ANTECIPAÇÃO DE MEIO ANO NO FINAL DA CONSTRUÇÃO DA PONTE SOBRE O TEJO ECONOMIZARAM-SE 90 MIL CONTOS

■ A quatro dias da inauguração o Eng.º Canto Moniz deu uma Conferência de Imprensa

União Nacional

A DEPURAÇÃO DE 1933

NÃO bastou o regime de terror nos campos, onde houve milhares de vítimas, e não bastaram, nesta fase calamitosa, as perseguições de que foram alvo muitos dirigentes das empresas industriais ou simples operários. A resistência era considerada fenómeno político e devia, portanto, ser debelada no terreno político. Donde a iniciativa de uma larga e profunda operação nas fileiras do Partido — na sua hierárquica sequência.

Em 1933, começou a depuração, confiada a um organismo especial, composto de trezentos e tantos membros.

Foram tomadas com generosa latitude medidas disciplinares, de que resultou a exclusão de numerosos elementos uma parte dos quais teve baixa de classe, passando a estagiários ou a «simpatizantes».

O Partido Comunista regressou à sua concepção original de força de escola e, na fúria da depuração, acabaram por ser depurados os próprios depuradores.

Estaline e o seu imediato Kirov já nem sequer tinham confiança na Polícia política, a sinistra G.P.U.

Na actividade económica, eram particularmente visados os transportes, onde o número de acidentes se elevava espantosamente e onde a incúria do pessoal e a deterioração do material se coligaram para instalar a desordem. A repressão neste sector atingiu enorme violência.

A emigração ilegal, que era a válvula de escape e a única forma de evasão à tirania, passou a ser punida como alta traição.

Ao mesmo tempo, legalizava-se o sistema de reféns. Os parentes dos que se evadiram, mesmo que não tivessem auxiliado na fuga, eram condenados a prisão ou exílio.

Por esta forma instituiu-se o regime de delação forçada, que se alargou aos militares que não denunciavam os seus camaradas. A Rússia tornou-se um vasto campo de concentração.

APROXIMA-SE o dia da inauguração da ponte sobre o rio Tejo, acontecimento de grande transcendência, que chama a capital milhares de pessoas vindas de todas as partes do Mundo.

Ontem, durante uma conferência de Imprensa, o Sr. Eng.º Canto Moniz, director do Gabinete da Ponte, falou sobre tão importante empreendimento, estando acompanhado pelos Srs. Dr. Caetano de Carvalho, em representação do Secretário Nacional da Informação; Eng.º Sousa Carneiro, subdirector; Eng.º Pinto Serrão, Guerra Pontes e Sábino Sequeira, chefes dos sectores de acesso, «controlo» e ensaios e estruturas e ainda do Sr. Frank Highly e outras entidades norte-americanas, representantes da firma adjudicatária da obra, a United States Steel International (New York), Inc.

O Sr. Eng.º Canto Moniz, depois de agradecer a presença dos representantes dos órgãos de informação, forneceu alguns dados sobre a ponte, começando por dizer que ela representa uma necessidade para a valorização do País re-

(CONTINUA NA 8.ª PAGINA)



O DIRECTOR DO GABINETE DA PONTE FALA AOS REPRESENTANTES DOS ÓRGÃOS DE INFORMAÇÃO

EM LISBOA: A GÉMEA DA «GOLDEN GATE»

(CONTINUAÇÃO DA 1.ª PAG.)

conhecida há quase uma centena de anos e cuja satisfação tem ocupado técnicos, economistas e financeiros de várias nacionalidades. Por outro lado, a grandeza da obra no seu aspecto físico e no investimento que representa confere-lhe posição entre as mais notáveis obras de engenharia de todos os tempos. Disse que a ponte sobre o Tejo é a maior obra do género que se construiu fora dos Estados Unidos da América, nação que continua a ser pioneira na construção das grandes pontes suspensas.

Considerando que a obra está concebida para mais tarde permitir a instalação de uma via férrea dupla electrificada para comboios pesados, a ponte vem a ser a maior ponte suspensa do Mundo para um tráfego misto ferroviário e rodoviário.

O seu custo total, incluindo os seus acessos, atingirá o valor de cerca de dois milhões e duzentos mil contos (o equivalente a cerca de 77 milhões de dólares) compreendendo-se neste custo a construção da ponte, do grande viaduto sobre a zona de Alcântara, os acessos rodoviários e dois túneis destinados no futuro à passagem do caminho de ferro sob o acesso sul e praça de portagem, túneis estes cuja construção não estava prevista inicialmente.

Onze firmas portuguesas tiveram a seu cargo a realização de trabalhos importantes da obra

Continuando a sua exposição, o Sr. Eng.º Canto Moniz disse que uma realização daquela importância exige a utilização de grandes meios técnicos e financeiros que raramente se podem encontrar no mesmo País. Por isso ela foi objecto de um concurso público internacional que muito interessou os meios técnicos e financeiros de vários países, tendo sido apresentadas quatro propostas concretas; tendo saído vitorioso dessa competição o grupo formado e chefiado pela grande empresa United States Steel International (Nova Iorque) Inc. que centralizou toda a responsabilidade pela construção do empreendimento.

Constitui aspecto notável o facto de a obra ter sido objecto de um único contrato no valor inicial de 75 milhões de dólares (2 145 000 contos) pelo que se pode considerar um dos maiores contratos do Mundo para obras públicas, excluindo-se, naturalmente, as obras de interesse militar. Há obras entre as quais grandes pontes que são maiores que esta que se vai inaugurar, mas têm sido realizadas por meio de vários contratos de construção, que por vezes ultrapassam a dezena.

Elucidou que a firma adjudicatária teve que organizar o seu grupo de empresas colaboradoras, tendo chegado a trabalhar directamente na obra 19 empresas, das quais 11 são portuguesas que tiveram a seu cargo a realização de partes muito importantes da obra. Destacou depois a grande competência da firma adjudicatária e das suas associadas, pois foi levada a cabo uma tarefa que obrigou a uma difícil coordenação no plano dos realizadores e disse que o projecto da grande obra teve que obedecer a todas as especificações, muito apertadas, que tinham sido definidas nos estudos dos técnicos portugueses e, embora se tivesse deixado liberdade aos concorrentes para apresentarem as suas próprias soluções, eles não podiam afastar-se do plano geral estabelecido.

Informou a seguir que foram autores do anteprojecto as firmas Steinman, Boynton, Gronquist & London Consulting Engineers para a construção da ponte suspensa e a firma Tudor Engineering Company para o projecto dos acessos rodoviários. Na passagem do anteprojecto para projecto definitivo da obra houve uma estreita colaboração entre os técnicos nacionais e os americanos, da qual resultou uma obra que apresenta muitos progressos em relação a obras similares anteriormente construídas, quer quanto a concepção, quer quanto a métodos de cálculo, sendo de destacar a valiosa participação em grande parte dos estudos dado pelo

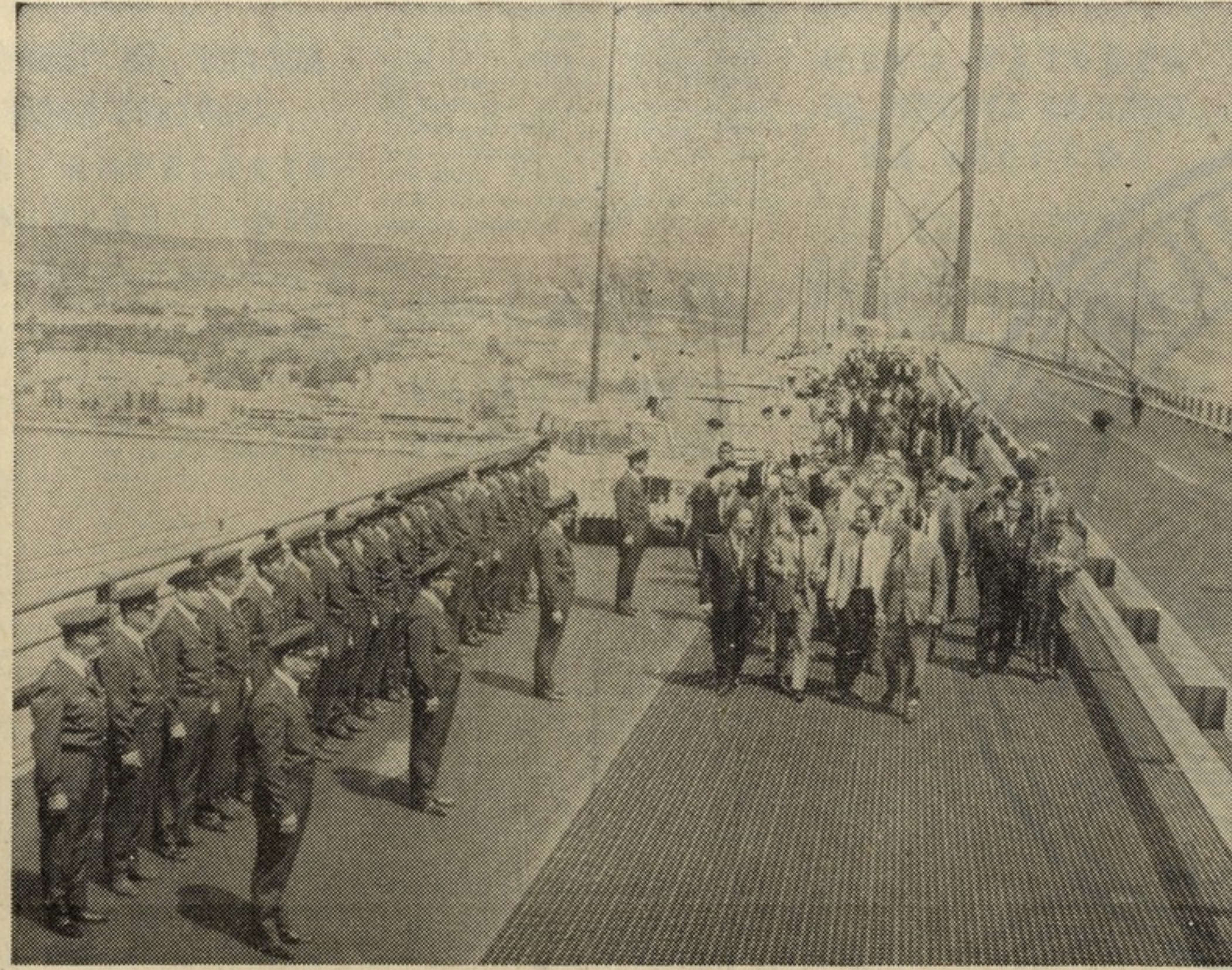
nosso Laboratório Nacional de Engenharia Civil.

O financiamento da obra é de fonte externa

O director do Gabinete da Ponte, prosseguindo a sua exposição, disse que o financiamento da obra é de fonte externa, assegurado por contratos com o Export-Import Bank de Washington, para os encargos com os materiais, equipamentos e serviços de proveniência dos Estados Unidos da América e com os bancos Seligman e Banque Française du Commerce Exterior de Paris, através da Compade, para o financiamento dos encargos locais, este último contrato com a exigência de uma contrapartida de aquisições em igual valor dos países europeus.

Pelos estudos de viabilidade financeira da obra apresentada nas previsões da evolução do tráfego e do custo do empreendimento, chegou-se à conclusão de que ela deverá estar amortizada dentro de 20 anos a contar do termo da sua construção.

Acentuou, depois, a grande importância económica e social deste empreendimento, que está destinado a ter uma transcendente influência no desenvolvimento do Sul do País, que naturalmente, será de maior relevo na chamada Península de Setúbal, para depois em seguida falar sobre a exploração da ponte, de cargo do Gabinete da Ponte, para o que teve de adoptar a sua estrutura a essa tarefa, e estudar e planear toda a organização dos serviços necessários, procurando garantir a maior comodidade e segurança



OS JORNALISTAS VISITAM A PONTE, VENDENDO SE FORMADOS OS FUNCIONARIOS DOS SERVIÇOS DE PORTAGEM

Praça da Portagem durante os dois primeiros dias, pelo que os automobilistas que o desejarem poderão trocar uma nota de 20\$00 pela moeda comemorativa da ponte, de igual valor.

Este serviço que será assegurado pelos portageiros da ponte será feito para o tráfego que sai de Lisboa para o Sul e por cada veículo poderá trocar-se uma moeda, que somente a partir do dia 8 será lançada pelo Banco de Portugal no mercado geral.

Com a antecipação de 6 meses na construção da ponte economizou-se entre 80 a 90 mil contos

Seguiu-se uma série de perguntas, a que o Sr. Eng.º Canto Moniz respondeu.

A primeira referia-se ao nome que ia ser dado à ponte, informando que ele será segredo até ao dia da inauguração, apesar de reconhecer que muita gente já sabia, mas ele não o podia revelar, acrescentando, com um sorriso: — Só no dia do baptizado é que se põe o nome ao filho.

Disse depois que nas tribunas construídas na margem sul, onde se realizará o acto inaugural, há lugares para 12 000 pessoas, das quais 5000 terão lugares sentados e à sombra.

Informou que além do Governo português, assistem à cerimónia de sábado o General Muñoz Grandes, vice-presidente do Governo de Espanha, o Primeiro-Ministro da Turquia, os Ministros das Obras Públicas da Espanha e do Brasil, os Ministros dos Transportes da Austria e da Alemanha Federal, o presidente do Export Bank, de Washington e outras personalidades estrangeiras, entre as quais o Sr. L. Castner, presidente do conselho de administração da famosa Golden Gate, como é conhecida a ponte de San Francisco, que viaja acompanhado de sua esposa e deve chegar amanhã.

O Sr. Eng.º Canto Moniz explicou depois, a outra pergunta, que a prova de carga realizada há dias foi a maior que já se realizou no Mundo, tendo sido provocadas deformações na ponte que chegaram a atingir 3.10 metros, o que está de harmonia com os cálculos.

— Qual é a economia resultante da antecipação de seis meses na conclusão da ponte?

Respondeu o Eng.º Canto Moniz: — O maior benefício é o do tempo ganho. Hoje, tempo vale mais do que dinheiro. Mas tendo em atenção o encurtamento do prazo dos juros do financiamento e a antecipação nas receitas da exploração, pode estimar-se em cerca de 80 a 90 mil contos a economia resultante da conclusão da obra seis meses antes do prazo.

Começa em breve a construção das estações de camionagem

Respondendo a uma nova pergunta, sublinhou o Sr. Eng.º Canto Moniz que a ponte poderá ser utilizada simultaneamente, e em qualquer incompatibilidade, pelos autocarros da Carris e pelos veículos das empresas de transportes rodoviários da outra margem.

Problema adicional é o da construção

O PRESIDENTE DA JUNTA NACIONAL DA MARINHA MERCANTE EM ANGOLA

LUANDA, 2 — Terminada a sua missão em Moçambique chegou a Luanda, no avião dos TAP o Contra-Almirante Henrique Jorge, presidente da Junta Nacional da Marinha Mercante, que se desloca a Angola para tomar contacto com alguns problemas respeitantes à navegação de cabotagem e de longo curso.

No aeroporto, o Contra-Almirante Henrique Jorge foi aguardado por altas patentes da Armada e outros individualidades. — ANL

trução das estações de camionagem. Segundo o engenheiro-director do Gabinete da Ponte sobre o Tejo, os trabalhos de construção iniciaram-se dentro de pouco tempo, por forma a assegurar uma perfeita unidade no sentido de ligar o sistema de transportes na ponte com a rede urbana.

O prolongamento da Avenida de Berna até aos acessos à ponte será concluído ainda este ano

Outra pergunta referia-se às obras de acesso da Avenida de Berna à ponte: quanto tempo demorará? O Sr. Eng.º Canto Moniz, fazendo suas as afirmações do departamento camarário competente, declarou que as citadas obras estarão concluídas até ao fim do ano corrente. Não foi a Câmara Municipal de Lisboa que se atrasou, mas a ponte que se adiantou. E adiantou-se cerca de seis meses em relação ao termo inicialmente previsto.

Suscitou certa curiosidade a duração dos percursos. Assim, da Praça Marquês de Pombal à Costa de Caparica os automobilistas levarão apenas treze minutos. De Setúbal a Lisboa (Restelo), a uma velocidade média de sessenta quilómetros horários, a viagem durará meia hora.

Total de mortos muito baixo

As estatísticas apuradas em obras similares indicam que por cada fracção de 30 mil contos gasta nos trabalhos há, em média, um morto. Para a ponte sobre o Tejo era de admitir um total de sessenta mortos. Houve somente seis.

No dizer do Sr. Eng.º Canto Moniz, que respondia à pergunta de um jornalista presente, é de concluir que as obras da ponte sobre o Tejo foram conduzidas dentro de um critério de extrema segurança.

«Ponte-Laboratório»

Outra pergunta era sobre o problema do comportamento das estruturas. O Sr. Eng.º Canto Moniz disse que a aparelhagem montada no laboratório da ponte orça pelo dez mil contos. Far-se-ão, por seu intermédio, os necessários estudos do comportamento da ponte em função das cargas suportadas e da in-

fluência das condições atmosféricas. Posteriormente, estes estudos deverão ser ainda mais pormenorizados, e os resultados obtidos não serão secretos, encarando-se a sua comunicação a laboratórios especializados de outros países, encarregados do estudo de problemas similares.

As vantagens que a ponte oferece

Uma das perguntas referia-se ao agravamento do custo da travessia do Tejo, que para muitas pessoas resultará da utilização da ponte.

O Sr. Eng.º Canto Moniz, em resposta, lembrou o que já noutros oportunidades tinha dito: em média, a portagem será mais barata do que os actuais meios de travessia. Acentuou, em conformidade com as notas antes fornecidas aos jornalistas, que não há vantagem de custo em relação aos preços da travessia propriamente dita, para os veículos médios de comprimento compreendido entre 3.30 m e 4.70 m. Verifica-se — reconheceu — que há um agravamento para um certo número de veículos em relação aos preços praticados nos barcos. Mas por agora — disse ainda — não se pode encerrar a subdivisão desta categoria em mais categorias, nem tão-pouco passar alguns veículos desta categoria para a imediatamente inferior, o que se admite venha a poder fazer-se mais tarde, em face do que revelar a evolução do tráfego na ponte.

Por outro lado, pôs em relevo as vantagens que a ponte oferece aos seus usuários e que são, possivelmente de travessia do rio a qualquer hora do dia ou da noite e em quaisquer condições de tempo, incluindo os dias de nevoeiro cerrado; rapidez na travessia, que ficará reduzida a alguns minutos; maior comodidade e segurança nos acessos a Lisboa, pois a rede de auto-estradas que assegura este acesso permitirá a circulação até ao centro da cidade e até 12 quilómetros do limite da ponte para o Sul, nas melhores condições; custos de passagem substancialmente mais baixos para os autocarros de passageiros e para os veículos de carga no seu conjunto, e custo mais baixo para os veículos de comprimento inferior a 3.30 m e para algumas categorias de veículos de dimensão superior a 3.30 m.

Outras elucidicações

O lançamento de objectos e pontas de cigarro sobre os tabuleiros

da ponte ou viaduto, ou de forma a cair sobre as margens ou no rio, será punida com a multa de 500\$00 independentemente de procedimento judicial que possa resultar da aplicação da lei por prejuízos causados à obra ou a terceiros. O lançamento de quaisquer objectos, papéis ou lixo para os pavimentos ou bermas dos acessos rodoviários e da Praça da Portagem será punido com multa de 100\$00.

Outros aspectos do regulamento

O pagamento das portagens, poderá fazer-se em dinheiro, por bilhetes ou por conta-corrente (mediante um cartão de portagem a crédito, a requisitar ao Gabinete da Ponte).

É expressamente proibido circular quer na ponte quer no viaduto, com o motor desligado ou com a caixa de velocidades na posição de «ponto morto».

Além do trânsito de peões, é também proibido o trânsito de animais e veículos de tracção animal e máquinas industriais ou agrícolas, e veículos de rasto continuo ou com rodado ou espaço metálico, assim como o ensino de condução de veículos automóveis.

Os veículos em circulação na ponte e viaduto ficam sujeitos aos limites de velocidade; máxima, 60 km/hora; mínima, 30 km/hora. Na ponte e no viaduto são permitidas as ultrapassagens, menos aos automóveis pesados e motociclos, que não poderão ultrapassar outros veículos e deverão circular pela via de trânsito mais à direita. Os veículos pesados deverão manter entre si e o veículo que os antecede uma distância de 20 metros (30 metros no caso de autocarros com lugares de pé).

Visita à ponte

Terminada a conferência de Imprensa, os representantes dos órgãos de Informação visitaram a ponte e os seus acessos.

Depois de percorridos os acessos da margem norte, foi atravessada a ponte, com uma paragem a meio, onde se encontravam estacionados seis carros, entre eles os de patrul-

ha e transporte que asseguram o serviço de assistência na ponte. Em frente dos carros, estavam vinte funcionários, devidamente identificados, que trabalharão como fiscais ou cobradores da taxa de portagem.

Os jornalistas seguiram depois para o local onde estão a ser montados os pavilhões que albergarão os convidados, na cerimónia inaugural de sábado. No edifício onde funcionam os serviços de portagem o director do Gabinete da Ponte sobre o Tejo ofereceu depois, um aperitivo aos visitantes.

Na ponte, grupos de pintores estão a dar os últimos retoques, para que no sábado esteja completamente pintada.

«A ponte vista pelas crianças»

Os Ministros da Educação Nacional e das Obras Públicas visitam hoje às 18 e 45, na Feira Internacional de Lisboa, os trabalhos seleccionados para a exposição «A ponte vista pelas crianças», que abrirá ao público no próximo dia 8.

AMÁLIA canta no festival da inauguração da ponte

Vinda de Nova Iorque chegou ontem a Lisboa, no avião da Pan American, Amália Rodrigues, a popular embaixatriz do lado, que se deslocou aos Estados Unidos, mais uma vez para se apresentar em «Hollywood Bowl», onde obteve grande êxito.

Amália, que foi acompanhada pelos seus guitarristas privados e ainda pelo maestro Kostianetz, era aguardada no aeroporto por muitos amigos, familiares e admiradores. — «Todos foram muito amáveis e venho satisfeita com as minhas actuações — juízo que agradei à selecta assistência» — declarou a artista.

E acrescentou: — «Só os compromissos assumidos aqui no meu país, me privaram de continuar nos Estados Unidos, onde tentaciono voltar em breve. Venho especialmente para actuar no dia 6 em Quezib, no festival da inauguração da ponte sobre o Tejo. Também estou contratada para actuar no dia 18 no Casino Estoril, e terei de cumprir alguns outros contratos antes da minha partida, de novo, para a América do Norte.

Em Outubro darei, nos Estados Unidos, vários espectáculos durante três semanas, em diversas cidades. Sempre afável e comunicativa, Amália afirmou ainda:

«O entusiasmo pelo lado, nos Estados Unidos, é hoje um facto, chegando a haver pessoas que se deslocam cerca de 500 quilómetros, de autocarro, para poderem assistir aos espectáculos».

VIOLENTOS TREMORES DE TERRA NO PAQUISTÃO

CARACHI, 2 — Equipas médicas e artigos de socorro foram enviados para a área situada a leste de Quetta, a 640 quilómetros para norte de Carachi. Depois de prédios se desmoronarem fragorosamente, durante uma série de violentos tremores de terra na manhã de hoje.

Dois pessoas morreram em Duki, a 160 quilómetros a ocidente de Quetta, segundo informações aqui chegadas.

Um informador oficial em Loralai, perto do epicentro do terramoto, afirmou que muitas pessoas se salvaram por se encontrarem a dormir ao ar livre, devido ao calor.

Na cidade de Quetta, perto da fronteira com o Afeganistão, pessoas assustadas pelo pânico correram para as ruas, depois do abalo inicial às 3 da manhã.

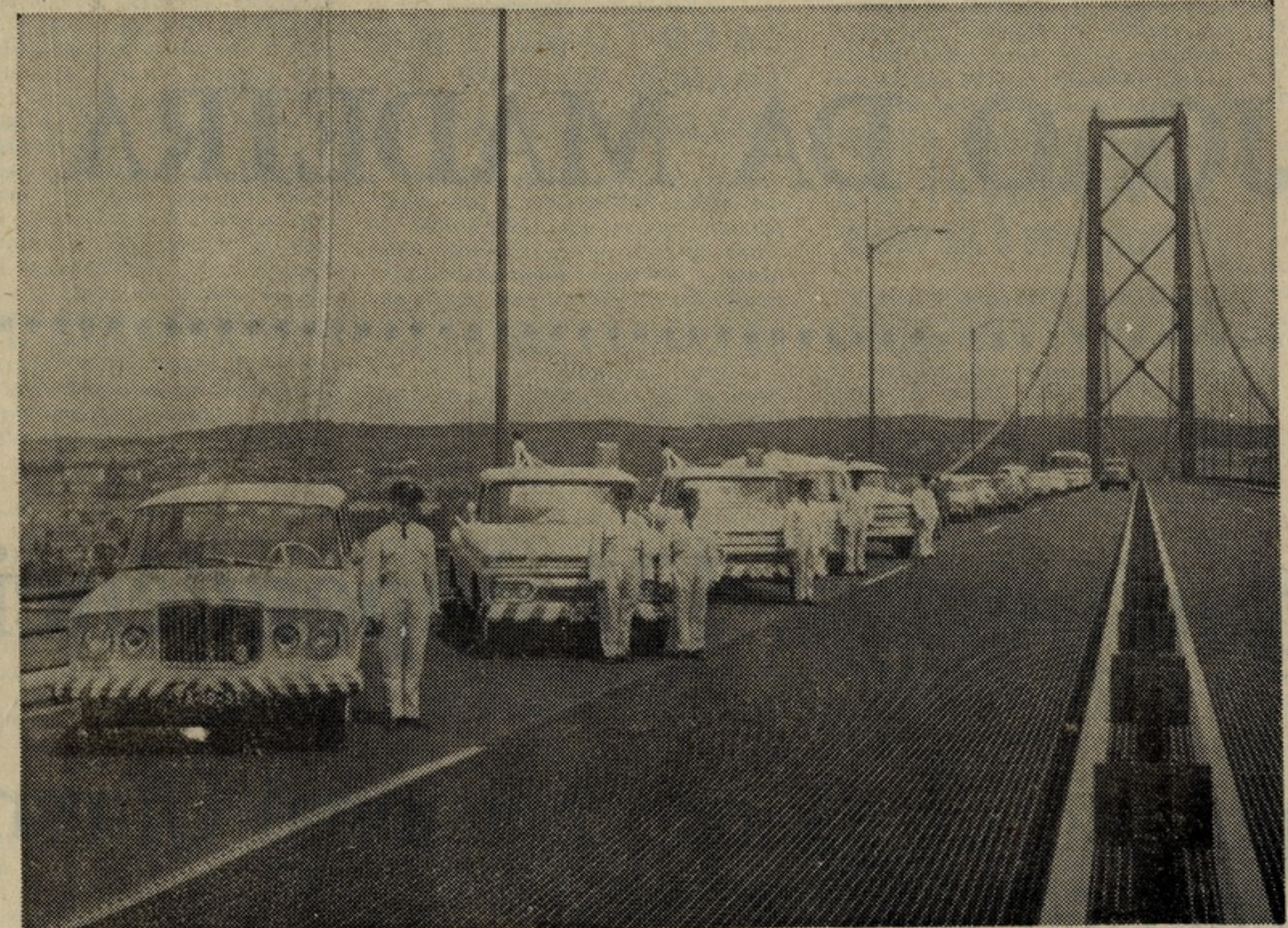
Em 1935 Quetta foi arrazada por um terramoto, tendo morrido 30 mil pessoas. — ANL e R.

A MELHOR MANEIRA DE SE INICIAR O PROCESSO DO DESARMAMENTO

GENEVA, 2 — A melhor forma de se iniciar o processo do desarmamento seria a de se conseguir um acordo internacional determinando o «ano armamento» — sugeriram, hoje, os Estados Unidos, na Conferência de Genebra, por intermédio do seu negociador Adrians Fisher.

Tal acordo — acrescentou o delegado norte-americano — teria como base a proposta apresentada pelos Estados Unidos com vista à proibição do aumento de veículos destinados ao transporte de ogivas nucleares.

Fisher fez notar que, dado o presente equilíbrio de forças entre o Ocidente e o Leste, uma arma nuclear sem os meios necessários ao seu transporte é mais perigosa para aquele que a possui do que para qualquer outro país. — ANL



OS VEICULOS DESTINADOS A SERVIÇO DO PUBLICO, ENTRE OS QUAIS SE CONTAM UMA AMBULANCIA E VARIOS PRONTOS-SOCCORRS