DEPÓSITO LEGAL

Ano 102.º — N.º 36.073 — Preço 1$00

A MAIOR TIRAGEM E EXPANSÃO DE TODOS OS JORNAIS PORTUGUESES

Domingo, 7 de Agosto de 1966

TINTA PLÁSTICA DE QUALIDADE PARA PAREDES EXTERIORES A BAIXO PREÇO
DYRUTEX
UM PRODUTO DYRUP
FÁBRICA DE TINTAS DE SACAVÉM S.A.R.L.

Diario de Noticias

PROPRIEDADE DA EMPRESA NACIONAL DE PUBLICIDADE
REDACÇÃO, ADMINISTRAÇÃO E OFICINAS: AVENIDA DA LIBERDADE 266 — LISBOA-2

DIRECTOR — AUGUSTO DE CASTRO

Editor: ALBERTO RAMIRES DOS REIS
49474 e 49475
End. Teleg.º NOTICIAS
Telefones: 48104 (P. P. C. A.) — 8 linhas)

BOLACHA IMPERIAL Nacional
DE AGRADÁVEL SABOR A LARANJA

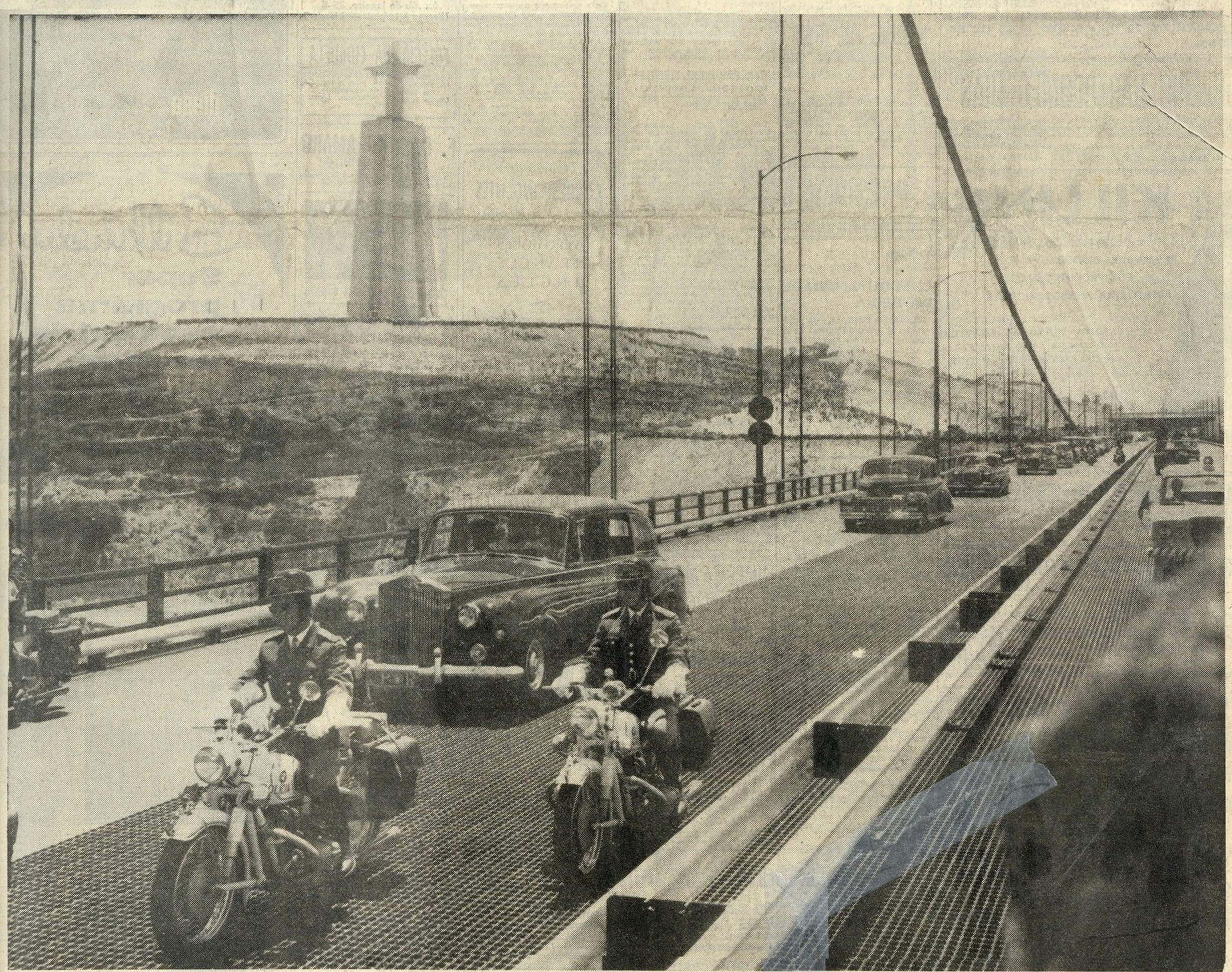
A maior obra pública até hoje realizada em Portugal

SOBRE A ESTRADA DO PASSADO O GRANDE SÍMBOLO DO FUTURO

INAUGURADA A PONTE SALAZAR

CEM MILHÕES DE EUROPEUS VIRAM PELA TELEVISÃO A MAIOR E A MAIS BELA PONTE DO VELHO CONTINENTE

A PONTE NASCEU "ESTRELA"



ERA UM SONHO... UM SONHO QUE DESLUMBROU A IMAGINAÇÃO DAS CRIANÇAS PORTUGUESAS ATRAVÉS DOS SÉCULOS E QUE DESESPEROU A ANSIEDADE DE TODOS OS ADULTOS AO LONGO DOS TEMPOS. O TEJO, O RIO DAS NOSSAS GLÓRIAS, TEIMAVA EM SEPARAR AS DUAS METADES DO TERRITÓRIO METROPOLITANO... NOS MORROS DE ALMADA SURGIU, POR VOTO E OBRA DO POVO, A IMAGEM DE CRISTO-REI, DE BRAÇOS ABERTOS, A QUERER VENCER AS DISTÂNCIAS E ABRAÇAR, DE PÉS FINCADOS EM TERRAS DO SUL DO TEJO, A CIDADE DAS SETE COLINAS E TODAS AS TERRAS E GENTES DO NORTE DO NOSSO RIO SAGRADO. O SONHO CONTINUAVA COM O AMPLEXO DE CRISTO... ATÉ QUE ONTEM, NA MANHÃ ESPLENDOROSA DE AGOSTO, A PONTE SURGIU, MONUMENTAL, ARCO DE TRIUNFO DA CAPACIDADE E DA DETERMINAÇÃO DE UM POVO QUE DOMINOU A NATUREZA NO JEITO DE QUEM CONTINUA A OBRA DA CRIAÇÃO, QUANDO O CHEFE DO ESTADO PROCLAMOU EM TODOS OS SENTIDOS DA ROSA-DOS-VENTOS DA PÁTRIA «DOU GRAÇAS A DEUS E DECLARO ABERTA AO TRÁFEGO E AO SERVIÇO DA NAÇÃO A PONTE SALAZAR», O PASSADO, O PRESENTE E O FUTURO IRMANARAM-SE NO MESMO CORO DE ALELUIAS E AGRADECERAM AO HOMEM QUE TORNOU POSSÍVEL A MATERIALIZAÇÃO DO SONHO MULTISSECULAR

(LER REPORTAGEM DO DIA HISTÓRICO NAS PÁGINAS 6.ª, 7.ª, 9.ª, 11.ª E 15.ª)

À SAÍDA DE ESPINHO

DEZ FERIDOS

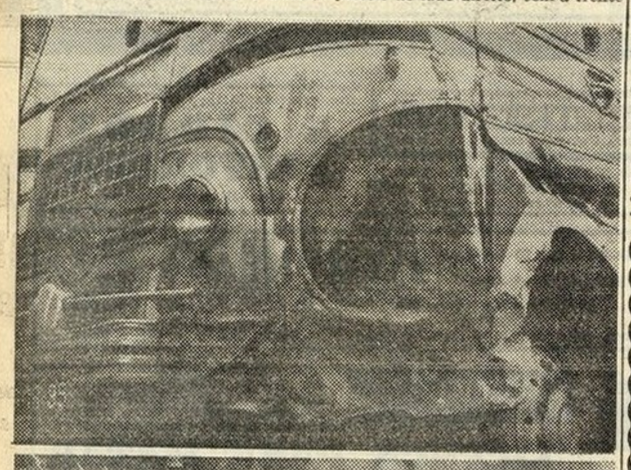
NO EMBATE DE UM AUTOMÓVEL

NUMA CAMIONETA DE PASSAGEIROS

★ **O automóvel saiu de uma curva fora de mão**

PORTO, 6. — Dez feridos, dois dos quais com certa gravidade, foi o balanço final de um violento embate entre um automóvel e uma camioneta de passageiros, à saída da vila de Espinho, numa curva um pouco antes de atingida a ponte que liga aquela vila a Gaia.

Eram precisamente sete horas e vinte minutos quando se deu o acidente. Em direcção a Gaia seguia o automóvel VD-94838, de matrícula suíça, pertencente ao subdito suíço sr. Robert Verdan e conduzido por sua esposa, sr.ª D. Maria Eduarda Barbosa, natural de Aguda, em Gaia, mas naturalizada suíça, como o nome de Marie Verdan, de 45 anos, residentes na Route du Lac, 1094, em Pandex, gozando férias no nosso país. No veículo seguiam ainda Zwald Elfriede, de 22 anos, estudante, de Schedristcass, em Lucerna, Tereze Windlin, de 22 anos, estudante, da Rue Linchon, 8, Shasse, Gerard Gaston Maissonett, de 27 anos, motorista de praça, da praça de Vivianne, 51, em Paris, Gerard Pereira, de 22 anos, publicista, de Des Fosses, bloco 4, Paris, e o filho da condutora, Daniel Pereira (português), de 27 anos, decorador, residente na Rua Vinte e Seis, também em Paris.



O estado em que ficaram os dois veículos

Como se deu o desastre

Em sentido contrário, e cheia de passageiros que seguiam para os empregos, seguia a camioneta EG-18-95, da carreira Lourosa-Espinho, pertencente à Empresa de Transportes de Lourosa, conduzida pelo motorista sr. Manuel Pinto da Silva Magalhães, de 54 anos, residente no lugar de Valos, em Fiães, Vila da Feira.

Logo após ter passado a curva que antecede a entrada para a ponte, a condutora do automóvel, talvez devido a excesso de velocidade e por desconhecimento do perigo que a estrada ali representa, não conseguiu segurar convenientemente o carro, que entrou na faixa esquerda da estrada e, a despeito dos esforços feitos pelo condutor da camioneta, que chegou a galgar o estreito passeio com a intenção de evitar o embate, o automóvel foi bater violentamente, de frente, contra o lado esquerdo do pesado veículo. A seguir, devido à violência do choque, recuou e ficou sobre o passeio do lado direito, com a frente completamente destruída e com todos os seus ocupantes a contorcerem-se com dores, no meio daquela amalgama de chapas.

Os feridos mais graves

Retirados de dentro do automóvel, todos os ocupantes estavam mais ou menos feridos, pelo que foram prontamente conduzidos em carros particulares ao hospital da vila, onde se verificou que a sr.ª Marie Verdan havia sofrido fractura de várias costelas e diversos ferimentos, pelo que teve de ficar internada, o mesmo acontecendo com a estudante Terese Windlin, que sofreu fractura dos ossos da bacia e ferimentos pelo corpo. Os restantes, embora bastante feridos, puderam seguir os seus destinos.

Devido ao impacte do choque, alguns passageiros da camioneta bateram nos varões dos assentos e feriram-se no rosto, pelo que quatro foram socorridos no hospital. São eles: José Armando Henriques Pedrosa, de 14 anos, aprendiz de serralheiro, do lugar de Murraceses, em Grijó, Gaia, Maria da Conceição Cruz Castro, de 16 anos, operária fabril, do lugar de Cemide, em Sandim, Gaia, Maria Vitória Fernandes de Couto, de 15 anos, operária fabril, do lugar de S. Miguel, em Olival, Gaia, e Olinda da Conceição de Sousa Pereira, de 30 anos, operária fabril, do lugar do Outeiro, em Grijó, Gaia.

Os ocupantes do automóvel seguiam para o Bairro dos Japoneses, na Praia da Aguda, em Gaia, onde se encontravam alojados.

Cerca de uma hora o trânsito interrompido

O posto da P.V.T. de Espinho esteve no local a inteirar-se das circunstâncias em que se deu o embate, providenciando ainda no sentido de fazer retirar os veículos o mais rápido possível, pois o intenso trânsito naquela artéria esteve interrompido cerca de uma hora.

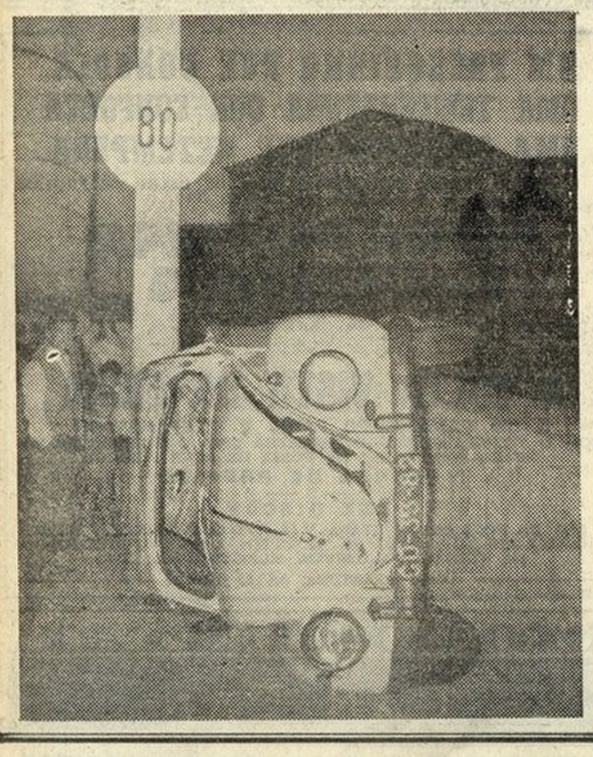
INCRÍVEL ACIDENTE

EM QUE NINGUÉM FICOU FERIDO

PAREDE, 6 — O espectáculo verdadeiramente invulgar de um automóvel entalado entre um poste de iluminação e um muro distante escasso metro e pouco, deparou-se hoje a quantos, num longo período da tarde passaram na estrada marginal, entre Carcavelos e Parede.

O carro — de matrícula GD-33-82 e com uma placa no tablier na qual se lia o nome de António P. Nogueira — estava, claro, com o tejadilho praticamente colado ao chassis e o que causa espanto é como não se magoou nenhum dos passageiros.

Como ocorreu o desastre? Ao contrário do que possa supor-se, o veículo não entrou directamente entre o poste e o muro. Subiu o muro, depois de se ter despistado, e rodou alguns metros em desequilíbrio, apoiado apenas em duas rodas, acabando por cair e ficando na situação que a foto documenta. O carro foi retirado e deslocado para Lisboa, por um pronto-socorro.



ESTAVA SINALIZADA

a draga em que embateu, na baía de Punguè, o navio de cabotagem «Adamastor»

CIDADE DA BEIRA, 6 — Dois mortos e seis feridos em estado grave é o balanço, até ao momento, do abalroamento ocorrido na madrugada de ontem, na baía do Punguè, entre o navio de pequena cabotagem «Adamastor» e a draga «Matola».

Segundo os passageiros do «Adamastor», quando viram o barco dirigir-se para a draga, gritaram avisando o mestre do perigo. No entanto, aquele, inexplicavelmente, não desviou a rota, indo embater violentamente na draga, que se encontrava devidamente sinalizada.

As vítimas foram socorridas pelo patrão-mor da Capitania do Porto da Beira, que viajava do Buzi para esta cidade, a bordo do rebocador «Vilaça», o qual trouxe o barco sinistrado até ao porto.

Afirma-se que o «Adamastor», entre a carga, levava materiais inflamáveis, sem autorização das entidades do porto. Este facto, no caso de ser verdade, poderia ter provocado uma tragédia e aumenta as responsabilidades do mestre do barco, que se encontra detido na Polícia.

Os seis feridos, que receberam tratamento no hospital da Beira, recolheram às suas residências. — (ANI e L.).

DEPÓSITO DA COVILHÃ
ROSSIO, 93, 1.º — T. 320827
Sempre as ultimas novidades
LANIFÍCIOS
Veludos Sedas, Malhas e Algodões ★ SOBRETUDOS e GABARDINES ★ Vendas directas das fábricas
Enviam-se amostras para a provincia

INCÊNDIOS

Dois palheiros destruídos pelo fogo

GOSENDE (CASTRO DAIRE) — De noite, no lugar de Vila Pouca, um incêndio destruiu um palheiro pertencente ao sr. Horácio Morgado, tendo-se as chamas propagado a um outro contíguo. Os prejuízos são totais.

CAIXAS DE PREVIDÊNCIA
ÓCULOS SOL GRADUADOS
POR ÚLTIMO: consultem-nos p/ execução P/ SUBSIDIO P/ ÓCULOS. Emprestamos lentes BIFOCAIS p/ experiência c/ receita LENTES CONTACTO INV. c/ GARANTIA DE REEMBOLSO. OCULISTA. RUA PORTAS S. ANTÃO, 9 (ao Rossio). MINIMOS preços p/ termos MINIMOS encargos.

ACIDENTES DE VIAÇÃO

Motociclista morto no choque com um automóvel

Na madrugada de ontem, na Avenida Marginal, no Dafundo, chocaram um automóvel e uma motocicleta. O condutor deste último veículo, sr. António Rodrigues Correia, de 55 anos, descarregador do frigorífico, residente no Alto de St.ª Catarina, na Cruz Quebrada, sofreu ferimentos mortais. Depois de verificado o óbito no Hospital de S. José, o cadáver foi removido para o Instituto de Medicina Legal.

Pai e filho atropelados por um automóvel

Na Avenida da Índia, foram atropelados por um automóvel o jornaleiro José Bértolo Fretes, de 51 anos, e seu filho, José Francisco Fretes, de 15 anos, residentes em Brinches, Alentejo. Ambos faziam parte de uma excursão promovida por habitantes daquela localidade a Lisboa, a fim de assistirem à inauguração da ponte sobre o Tejo. Os dois sinistrados receberam tratamento no Hospital de S. José, onde o primeiro ficou internado, muito contuso.

Mais vítimas de atropelamentos

No mesmo hospital deram entrada Ana Maria Torniques Pereira, de cinco anos, moradora em Peniche, que foi atropelada por um automóvel, ficando muito contusa na cabeça; Maria Madalena das Neves Gonçalves Alves, de 24 anos, moradora na Avenida de Madrid, 16, 3.º, muito contusa na cabeça, por ter sido atropelada por um autocarro, na Avenida Almirante Reis, e Arménio Martins Luzio, de 28 anos, motorista, residente em Assafora, Sintra, ferido nos pés, por ter sido atropelado por uma camioneta da qual se apeara com a mesma em movimento.

— Também devido a terem sido atropeladas por automóveis, na Pontinha e em Algés, respectivamente, deram entrada no Hospital de Santa Maria, muito contusas, Isabel da Conceição Paiva, de 64 anos, moradora na Rua D, n.º 3, r/c., D., à Pontinha; e Olívia Barraquéiro Pardo, de nove anos, residente no Alto dos Barrunchos, Linda-a-Velha.

Dois feridos num desastre de automóvel

ÉVORA — Na estrada de Montemor-o-Novo, um automóvel, por motivos ainda desconhecidos, saiu do leito da estrada e deu várias voltas. O condutor, Joaquim António Lopes, de 63 anos, casado, e Francisco Manuel Carmo Tomé, de 35 anos, casado, que o acompanhava, ficaram feridos, pelo que o primeiro ficou internado no hospital desta cidade, tendo o acompanhante recebido, ali, tratamento a vários ferimentos e seguido, depois, para a residência.

INDIGESTÃO?

apenas em 3 minutos alivia
O SEU ESTÔMAGO DE PERTURBAÇÕES
Os medicamentos que compõem a MAGNÉSIA BISURADA, tanto em pó como em comprimidos actuam com rapidez e eficiência. Bastam 3 minutos para diminuir o mal estar ou a acidez do seu estômago.
Tenha sempre consigo Magnésia Bisurada, em pó ou em comprimidos.
MAGNESIA BISURADA — DIGESTÃO ASSEGURADA
DISTRIBUIDORES EXCLUSIVOS SOC. FID., LDA. CARCAVELOS

À CIDADE

ATINGIDO PELA CARGA DE UMA CAÇADEIRA

Deu entrada na sala de observações do Hospital de S. José, o jornaleiro Carlos Ferreira, de 43 anos, residente no Lugar de Figueiredo (Torres Vedras), com ferimentos graves nas mãos, por ter sido atingido pela carga de uma caçadeira que manejava e se disparou inesperadamente.

ACIDENTE COM O ASCENSOR

Foi receber tratamento ao Hospital de S. José, o menor Manuel da Silva Carlos, de 13 anos, vítima de acidente com o ascensor da sua residência, Rua da Horta Seca, 24.

AGREDIDO POR DOIS INDIVÍDUOS

O operário Estigido José Calada, de 26 anos, residente na Quinta das Areias, 27, envolveu-se à pancada com dois indivíduos. A desordem deu origem a que o Estigido ficasse gravemente ferido na cabeça, pelo que teve de ser levado ao Hospital de S. José, onde ficou internado.

INSTITUTO DE MEDICINA LEGAL

Recolheram ao Instituto de Medicina Legal, os cadáveres de Manuel Alexandre Cordeiro, de 49 anos, servente de pedreiro, residente em Louriço (Santarém), que naquela localidade foi vítima de acidente de trabalho, em virtude da qual veio a falecer no Hospital da Ordem Terceira de S. Francisco, onde estava internado, e de José da Cunha, de 42 anos, sapateiro, residente em Laveiras, que faleceu sem assistência na sua residência.

PROTEJA-SE CONTRA OS ACIDENTES DE VIAÇÃO COM UMA APOLICE DA
«ULTRAMARINA»

ELCO-ELECTRO COMERCIAL E INDUSTRIAL, LDA.
Comunica aos seus estimados clientes, fornecedores e amigos, que, para um melhor enquadramento do plano de Férias Anuais ao Pessoal da firma, encerra todos os seus Serviços desde 12 a 21 do corrente mês de Agosto.

COLÉGIO SECUNDÁRIO DE LOURES
Magníficas instalações com situação privilegiada a 5 km de Lisboa
ENSINO MISTO
Infantil — Instrução Primária | LICEU — ENSINO TÉCNICO | CICLO PREPARATÓRIO — CURSO GERAL DO COMÉRCIO
RIGOROSA ASSISTÊNCIA MORAL, PEDAGÓGICA E DESPORTIVA
Internato Masculino ✻ Externato Misto ✻ Pensionato Feminino
Telef. 2530030 «Matrículas abertas» Transporte privativo

TELEVISÃO A CORES — Nova remessa do maravilhoso Filtro «Pastela». Lindas imagens em relevo, medalha de ouro em Bruxelas, recomendado pela classe médica para protecção à vista. Veja, leve à experiência ou peça informes. Inst. Rádio Televisão, Av. Alm. Reis, 2, 3.º, Esq. — Telef. 53 2994.

ESTENOGRAFIA POLIGLOTA para Portug., Inglês, Francês, Alemão ou Espanhol, indistintamente. Ensino pràticamente individualizado. Cursos intensivos da DACTILOGRAFIA e SECRETARIADO
ESCOLA PITTEA
Calçada do Carmo (ao Rossio), 3-3.º — Telef. 366-991.

Diario de Noticias
O NOSSO NOTICIÁRIO PRINCIPAL É APRESENTADO DIARIAMENTE NO JORNAL LUMINOSO DA «PUBLILUX», NO ROSSIO

Ponte Salazar sobre o Tejo

correspondendo à confiança nela depositada pelo Gabinete da Ponte sobre o Tejo a SOREFAME manifesta o seu orgulho por ter participado na construção desta grandiosa obra

Associada à UNITED STATES STEEL INTERNATIONAL (NEW YORK), INC., fabricou 23 000 toneladas de elementos de aço T1 e Tritene destinados aos caixões de fundação e ao tabuleiro.

- 1050 secções cilíndricas com 5 metros de diâmetro.
- 8000 metros quadrados de cofragem metálica reforçada.
- 300 quilómetros de cordões de soldadura.
- 1 milhão de furos em peças metálicas.
- 8 quilómetros de guardas de protecção.

A alta qualidade do seu trabalho oficinal, garantida por eficientes meios de controle, e o nível técnico dos seus Gabinetes de Estudo, tornaram a SOREFAME conhecida no Mundo.

SOREFAME — SOCIEDADES REUNIDAS DE FABRICAÇÕES METÁLICAS, S. A. R. L. | AMADORA | PORTUGAL
Sociedade Afiliada: SOREFAME DE ANGOLA, S. A. R. L. | LOBITO

EXCURSÕES ABREU

EUROPA MARAVILHOSA: 29 dias de viagem em autopullman, visitando Espanha, França, Itália, Austria, Suiça, Alemanha e Bélgica. Partidas todos os sábados. Partida extrordinária **13 de Agosto**. Poucos lugares disponíveis.
Preço tudo incluido ..... Esc. 12.540$00

DIORAMA DA EUROPA: 40 dias de viagem em autopullman, visitando Espanha, França, Itália, Austria, Suiça, Alemanha, Holanda e Bélgica. Partida em **24 de Agosto**.
Preço tudo incluido ..... Esc. 17.215$00

ESPANHA E FRANÇA: 15 dias de viagem em autopullman, visitando Salamanca, Madrid, Zaragoza, Lourdes, Limoges, Paris, Chartres, S. Sebastian e Burgos. Partidas em **16** de Agosto e **12** de Setembro.
Preço tudo incluido ..... Esc. 5.590$00

VERÃO AMENO: 23 dias de viagem em autopullman, visitando Paris, Luxemburgo, Alemanha, Holanda, Bélgica e Londres. Partida em **2** de Setembro.
Preço tudo incluido ..... Esc. 9.760$00

TERRA SANTA: 17 dias de viagem em avião e autopullman, visitando Atenas, Cairo, Beirute, Baalbeck, Damasco, Jerusalém, Belém, Nazaré, Haifa, Telavive e Roma. Partida em **8 de Setembro**.
Preço tudo incluido ..... Esc. 18.620$00

AMERICA E CANADA: 16 dias de viagem em avião e autopullman, visitando New York, Filadélfia, Washington Gettysburg, Harrisburg, Quedas do Niagara, Toronto Kingston e Montreal. Partida em **15** de Setembro.
Preço ..... Esc. 19.890$00

ANDALUZIA: 9 dias de viagem em autopullman, visitando Évora, Sevilha, Algeciras, Málaga, Granada, Cordoba e Badajoz. Partida em **10** de Setembro.
Preço tudo incluido ..... Esc. 3.280$00

Peça programas e inscreva-se na

AGENCIA ABREU FUNDADA EM 1840

LISBOA — Av da Liberdade, 160 — Telefs.: 30055/30191/30193/34974
PORTO — Av. dos Aliados, 207 — Telefs.: 37921 (10 linhas)
COIMBRA — Rua da Sota, 2 — Telefs. 27011/27012

AOS QUE VÊM VER **"A PONTE"**:
NÃO DEIXEM DE VER **"O JARDIM"**

O JARDIM ZOOLÓGICO DE LISBOA É O MAIS BELO DA EUROPA

ULTIMAS NOTÍCIAS

JUSTA RECOMPENSA

EUSÉBIO

O MELHOR DO MUNDO

POR VOTAÇÃO DOS LEITORES DO «NEWS OF THE WORLD»

● Vai receber mais 80 contos

LONDRES, 7. — Escolhido por 27 por cento dos quatro milhões de leitores do jornal dominical inglês «News Of The World», o português Eusébio foi eleito «o melhor futebolista do Campeonato Mundial de Futebol». É-lhe concedido, assim, o prémio de mil libras (oitenta contos).

O jornal revela que no 2.º e no 3.º lugares, mas com percentagens muito menores, se classificam dois ingleses: Bobby Charlton e Bobby Moore. — (ANI)

SE QUER ESTAR AO FACTO DO DESPORTO NO MUNDO SÓ LENDO "MUNDO DESPORTIVO" ÀS 2.as, 4.as E 6.as-FEIRAS

Um campeão com punhos de aço

CASSIUS CLAY

VENCEDOR FÁCIL DE BRIAN LONDON

POR K. O. AO 3.º ASSALTO (7 m 40 s)

● **O vencedor receberá mais de sete mil contos e o vencido quase 2800**

LONDRES, 6 — Com a presença do antigo governador da Rodésia, Sir Roy Weklenski, de Frank Sinatra e do seu habitual grupo, do futebolista Jimmy Brown, de Ursula Andrews, de Lee Marvin, vencedor de um «oscar» da Academia, do campeão da Inglaterra, Henry Cooper, e de outras figuras conhecidas do publico, disputou-se esta noite o combate de boxe entre o campeão mundial dos pesados, Cassius Clay (95,5 quilos) e o inglês Brian London (91). Havia mais de cinco mil lugares vazios, porém, na Earls Court Arena, que pode comportar 18 mil espectadores.

Foi o 25.º combate de Clay, como profissional, sem uma derrota e o 48.º de London, com 13 derrotas. O relato foi dado directamente para numerosos países da Europa e da Africa e emitido directamente pela Televisão para os Estados Unidos, com o auxílio do satélite «Pássaro Madrugador», e, pela Eurovisão, para alguns países.

Além disso, foi apresentado em circuito fechado da TV em 20 cidades inglesas.

Os comentários da TV, em circuito fechado, entre os assaltos, estiveram a cargo de George Raft, actor de cinema e gerente de um casino de Londres. Durante os combates preliminares foi grande o movimento de apostas.

O primeiro a entrar no ringue foi London, com um roupão branco que tinha bordado nas costas o focinho de um «bull-dog» e a frase «London Be Lucky». As luzes da sala tinham sido apagadas e um foco seguiu London, enquanto atravessou a sala, até ao ringue, sob aplausos da assistência.

Clay entrou depois, também seguido pelos holofotes, ouvindo-se um formidável «Buuu...». O seu roupão era também branco, com as palavras «Muhammad Ali» em letras negras, nas costas. Subiu ao ringue, fez uns exercícios de pernas — e imobilizou-se, como o adversário e os assistentes, ao ser executado o «God Save the Queen», seguido do «Star-Spangeed Banner».

Terminado os hinos dos dois países, a multidão começou a gritar compassadamente «Lon-don, Lon-don». Este mantinha-se quieto, no seu «canto», ao passo que Clay recomeçava a girar em torno do ringue, como se combatesse contra a sombra.

Como decorreu o combate

London começou o combate na ofensiva, ao passo que Clay se refugiava nas cordas ou girava á volta do ringue. Em meio minuto, não houve um soco sólido, de parte a parte. Clay mantinha a guarda baixa, ao passo que London fechava a cara através das luvas. Mesmo assim, foi Clay o primeiro a merecer pontos, com uma esquerda comprida, seguida de uma direita, que falhou. Logo a seguir, o panorama mudou, com Clay a carregar sobre o adversário. Este lançou um golpe duro á cabeça de Clay, que se desviou. «Mergulhou», logo a seguir, para evitar novo golpe e assentou duas combinações um-dois ao corpo de London. Houve um corpo-a-corpo, junto ás cordas — e o árbitro, Harry Gibbs, interveio, para os separar. Mas Clay continuou a atacar e atingiu London, sob a vista esquerda, com um bom «directo». O assalto terminou com vantagem de Clay.

Ao abrir o 2.º assalto, Clay mantinha a guarda baixa. London impôs o andamento, mas Clay ripostava, sempre em movimento, esquivando-se á esquerda de London, que não conseguia acertar um soco. Depois, o campeão entrou a fundo com uma série de esquerdas que penetravam entre as luvas. London recebia os golpes na cabeça. Entretanto, London ia encurralando Clay num canto e a multidão incitou-o. Clay fugiu, porém, e continuou a socar metodicamente a zona dos olhos de London. Este voltou a tentar «fechar» Clay num canto, mas sem êxito. A seguir, Clay acertou dois bons directos á cabeça e falhou, por pouco, um rápido e duro «upercut». Terminou o assalto de novo com vantagem para Clay.

Mal começou o 3.º assalto, Clay mostrou nova táctica: guarda mais alta e soco mais rápido. Duas vezes tentou meter London num canto, castigando-o na cara com socos contínuos e mais duros. Ao fim de um minuto conseguiu «fechar» London num canto e disparou-lhe uma potente esquerda ao peito, fazendo-o cambalear. Logo a seguir, iniciou uma série rapidíssima de golpes duros, com a direita, mantendo-o sempre em desequilíbrio, até que disparou um soco forte, com a direita, á cara. E London desabou. Era o primeiro golpe forte do combate. Quando a contagem chegou a oito, London tentou levantar-se, mas não o conseguiu e o árbitro prosseguiu, enquanto a assistência gritava incitamentos. Terminara o combate, com a vitória de Clay, por KO, a 1 m 40 s do 3.º assalto. Ou sejam: apenas 7 m 40 s após o começo da luta.

Clay recebeu de luvas 90 000 libras esterlinas, mais de 7 mil contos, acrescidas de despesas pagas e direitos de retransmissão do combate para os Estados Unidos, através do satélite de comunicações «Early Bird». Calcula-se que, nos Estados Unidos e na Europa, tenham assistido ao combate, pela televisão, uns 50 milhões de pessoas. Em contrapartida, London recebeu 40 000 libras, quase 2800 contos.

Depois do combate, entrevistado nos vestiários, London afirmou: «Ele atira com uma rapidez terrível. Tentava esquivar-me a uma série de socos quando apanhei aquele que me arrumou.» Apesar da derrota, London não parecia abatido e disse, á laia de brincadeira, para o promotor Jack Solomons: «Consiga-me a desforra, mas com a condição de lhe amarrarem a cada uma das pernas um peso de 25 quilos.» Ao sair do ringue, London foi apupado. Clay continuou ainda durante alguns minutos no ringue, sorridente, rodeado por uma multidão de jornalistas, fotógrafos, repórteres da rádio e operadores da televisão.

Cassius Clay declarou: «O meu adversário não me pareceu em boa forma, mas foi mais duro do que se possa julgar. Sem duvida que tive mais dificuldade em derrotar Cooper, mas desengana-vos se julgais que London foi desonroso. Tinham-me avisado sobre a possibilidade dos piores golpes, ma a verdade é que London se comportou como um verdadeiro «gentleman» e não merecia as assuadas de que foi alvo.» Por fim, com um pouco de malicia, Clay disse ainda: «Sinto-me feliz por ver que London não ficou muito maltratado. É preciso não esquecer que é pai de família.»

London é o primeiro pugilista britanico a disputar duas vezes o título mundial dos pesados, tendo sido vencido, em principio, também por K. O., há sete anos, por Floyd Patterson, num combate de 12 assaltos.

O vencedor defrontará, em 10 de Setembro, em Francfort, o alemão ocidental Karl Mildenberger, num combate em que estará tambem em jogo o título mundial. — (ANI, R. e F. P.).

80 MILHÕES DE PESETAS

é o valor dos prejuízos causados por um incêndio em Espanha

ESTEPONA (Espanha), 6. — Mil soldados e voluntários espanhois, turistas estrangeiros e bombeiros conseguiram dominar quase completamente o incêndio que se declarou ontem nas florestas de Estepona e que provocou prejuizos avaliados em oitenta milhões de pesetas.

Alimentadas pelo vento, que soprava do mar, as chamas devastaram quatro mil hectares de floresta, ao longo da costa. Os bombeiros das localidades vizinhas, Ronda e Marbella, intervieram esta manhã, combatendo o fogo sob a temperatura de 38 graus. — (ANI).

NO TEATRO

MONUMENTAL

o Grupo de Bailados Portugueses Verde Gaio

em espectáculo integrado nas comemorações da inauguração da ponte sobre o Tejo

Em espectáculo constante de uma série de três récitas integradas nas comemorações da inauguração da ponte sobre o Tejo, o empresário Vasco Morgado apresentou ontem á noite no palco do Monumental o Grupo de Bailados Portugueses «Verde Gaio» do Secretariado Nacional da Informação e dirigida por Margarida de Abreu e Fernando Lima, na execução de um programa altamente sugestivo e atraente.

Têm assim todos quantos se encontram na capital, nacionais e estrangeiros, por motivo de período festivo que se atravessa, ocasião de tomar contacto, por virtude da iniciativa da empresa do Monumental e da realização do S. N. I., com uma expressão artistica por demais válida e que usa linguagem em que o vocabulário e a temática portugueses têm lugar próprio e de relevo.

O programa, que teve consideravel assistência a seguir o seu desenvolvimento e progressão, serviu mais uma vez para pôr a prova todas as virtualidades baléticas do «Verde Gaio» o grau da sua versatilidade interpretativa e o poder de realização possuido na concretização de qualquer das facetas que caracterizaram a diversidade programática oferecida.

«Prólogo Galante» coreografia de Margarida de Abreu, sobre musica de Carlos Seixas, com Neilme Williams e Fernando Mateus, nas principais figuras, aquele «pretexto á galantaria setecentista» já conhecido, constituiu deliciosa abertura do espectáculo á qual se seguiu o bailado «Trapézio», argumento e coreografia de Daniel Sellier, no qual Jean Johnston, Fernando Mateus e Fernando Lima têm intervenções do melhor efeito. Seguidamente «Claire de Lune», na coreografia de Margarida de Abreu, sobre musica de Debussy constituiu delicado momento poético na realização de Magda Cardoso e Emilio Martins.

«Fandango», uma marcha em que o casticismo da dança dos campinos ribatejanos a tudo sobreleva — musica de Luis de Freitas Branco e Joly Braga Santos e coreografia de Fernando Lima —, foi justamente aplaudida com aquele entusiasmo que a força e a beleza das coisas populares determina e origina: doze pares evolucionaram com garbo e ritmo na concretização de tão alacre e comunicativa temática.

«Um tema Alentejano», argumento e coreografia de Fernando Lima sobre musica de Joly Braga Santos, com Jean Johanson e Fernando Lima nas principais figuras, pôs ponto final adequado e brilhante a tão belo espectáculo, que o Verde-Gaio, com as suas três dezenas de artistas, desbobinou no palco do Monumental.

A Margarida de Abreu, Fernando Lima e a todos os artistas do Verde-Gaio foi prestada calorosa manifestação de apreço e simpatia. — A.

Recepção de anuncios para o nosso jornal, em ODIVELAS:
Agente: José Ilídio Martins de Castro, — Rua J. 39-A — Junto ao Externato — Telefone 91 15 55

O sorteio do fogão «Rili»

JOGO DA VOLTA

MAIS DE 150 concorrentes

ACERTARAM NO PRIMEIRO DIA DO CONCURSO

● O fogão Rili foi para a Cova da Piedade

O primeiro dia do nosso concurso do Jogo da Volta produziu uma verdadeira chuva de premiados. Mais de 150 concorrentes acertaram nos nomes dos três primeiros classificados na etapa realizada ontem á noite na pista do Estádio das Antas, que foram os benfiquistas Peixoto Alves, António Acursio e Francisco Valada, pela ordem indicada.

Devido ao adiantado da hora a que terminou a prova na pista das Antas, não nos é possivel publicar hoje a extensa relação dos nomes dos concorrentes que ficaram com direito ás primeiras trinta libras de ouro oferecidas diariamente pelo Jogo da Volta. Fá-lo-emos amanhã. Como dissemos, esses concorrentes são mais de 150 e, segundo o regulamento, o prémio das 30 libras de ouro será dividido por eles em partes iguais.

No sorteio diário para a atribuição de um fogão «Rili», feito entre os concorrentes não premiados ontem com as libras, foi contemplado o sr. António José A. Capucho, morador na Rua de D. Dinis, 3, r/c., dir., na Cova da Piedade.

Em representação da autoridade, assistiu aos sorteios de ontem á noite, realizados no nosso jornal, o guarda da P. S. P. n.º 1414, sr. António Cerqueira Lopes, da esquadra de Santa Marta.

Duas hipóteses:

O PRÉMIO DO VENCEDOR

ELEVADO PARA 55 CONTOS

e o 11.º classificado ganhará um prémio superior ao vencedor

PORTO, 6. — Como é do conhecimento geral, o prémio monetário que premiará o vencedor da Volta a Portugal em bicicleta — prémio federativo, claro está... — atinge o montante de 25 mil escudos.

Uma importante firma de Agueda, anunciou, porém, á ultima hora, instituir um prémio, a atribuir por pontos aos corredores portugueses mais bem classificado, prémio obtido através de uma pontuação variável, como justifica o quadro seguinte:

Na 1.ª, 2.ª, 3.ª, 4.ª, 5.ª, 6.ª, 8.ª, 9.ª, 12.ª, 14.ª, 15.ª, 18.ª e 20.ª etapas — 10 pontos para o 1.º classificado; 8 pts. para o 2.º; 6 pts. para o 3.º; 4 pts. para o 4.º; e 2 pts. para o 5.º; na 7.ª, 10.ª, 13.ª, 17.ª e 21.ª etapas — 20 pts. para o 1.º; 16 para o 2.º; 12 para o 3.º; 8 para o 4.º e 4 pontos para o 5.º; na 11.ª, 16.ª e 19.ª etapas — 15 pts. para o 1.º; 12 pts. para o 2.º; 9 para o 3.º; 6 para o 4.º e 3 para o 5.º

Aos corredores mais bem pontuados no final da Volta, corredores portugueses, evidentemente, serão atribuidos os seguintes prémios: 1.º, 30 mil escudos; 2.º, 10 mil escudos; 3.º, 5 mil escudos; 4.º, 3 mil escudos, e 5.º, 2 mil escudos.

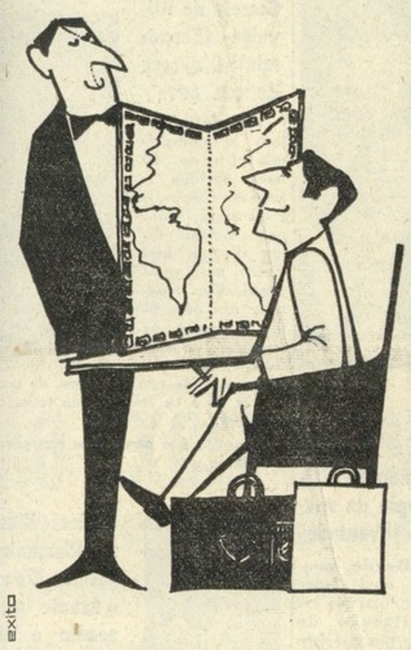
Em conformidade, se for um português a ganhar a 29.ª Volta a Portugal, ele terá, não os 25 contos do prémio que estava estabelecido, como se dizia, em principio, mas 55 contos.

Porém, esta hipótese, dada a exclusão dos estrangeiros, poderá determinar identicamente uma circunstancia que, a verificar-se, seria sem duvida muito estranha: é a de o 11.º classificado obter um prémio superior ao do vencedor da Volta...

Claro que isto será muito dificil de acontecer, já que, para que tal se verificasse, seria necessário que os 10 belgas presentes á partida da prova ocupassem as 10 primeiras classificações, o que é, francamente, impensável.

Mas como nunca poderemos saber as surpresas que o destino nos reserva, em matéria de «contabilidade», esta é uma hipótese extremamente curiosa... Mais duas hipóteses. — J. S.

Viaje à la carte!



ESCOLHA CÔMODAMENTE OS SEUS PRÓPRIOS ITINERÁRIOS DE TURISMO OU DE NEGÓCIOS

A nossa equipa de especialistas estudará para si, em todos os pormenores, o circuito de uma viagem perfeita, proporcionando-lhe um autêntico

SERVIÇO COMPLETO

* Marcações de viagens em avião, barco ou comboio
* Cruzeiros
* Reserva de Hotéis
* Aluguer de automóveis com ou sem condutor
* Documentação

SOCIEDADE COMERCIAL
OREY, ANTUNES & C.ia, LDA.
TURISMO E PASSAGENS — CARGA — SECÇÃO TÉCNICA — FERRO — REPRESENTAÇÕES
PRAÇA DUQUE DA TERCEIRA N.º 4 — TELEF. 32 22 71/32 53 05/3 32 54 LISBOA

POLME — PRODUTO OBTIDO DE FRUTOS OU PARTE DE FRUTOS POR TRITURAÇÃO E HOMOGENEIZAÇÃO

Norma portuguesa provisória relativa à definição, classificação e designação comercial de sumos de frutos e derivados.

Homologada por despacho Ministerial de 9 de Dezembro de 1965. Estudada pela Comissão Técnica Portuguesa de Normalização de «Sumos de Frutos».

INFORMAÇÃO

Com o natural desejo de corresponder ao interesse do Público Consumidor acabamos de lançar no mercado a nova «Schweppes-Laranja» com POLME DE LARANJAS SELECCIONADAS DE ALTA QUALIDADE.

Os laboratórios da SCHWEPPES, em Portugal e no Estrangeiro, após alguns anos de investigação, obtiveram um produto conforme os mais avançados padrões da técnica de fabricação dos refrigerantes consumidos nos mercados mundiais. O processo «comminuted» permite obter um POLME de primeira qualidade, particularmente quando feito com laranjas portuguesas.

Quem saboreia a Schweppes-Laranja sente a diferença. O processo de fabricação integra no POLME as essências naturais da laranja. Por esta razão não usamos o conservante artificial e utilizamos a pasteurização que é um processo físico largamente difundido nas indústrias alimentares.

A pasteurização não introduz o mais pequeno gosto, e garante uma perfeita higiene e conservação do produto.

Também dentro desta orientação, de oferecer ao público um produto 100 % natural, decidimos não usar corante.

O corante artificial é perfeitamente inofensivo e o seu uso tinha em vista satisfazer a preferência do público, em boa verdade cada vez menos forte, pela cor viva da laranjada.

Por outro lado nenhum processo conhecido permite obter um refrigerante natural que tenha a cor intensa da casca da laranja.

Estas são as duas razões porque a nova Schweppes-Laranja não tem conservantes nem corantes e é apresentada em garrafa transparente.

As pessoas que bebem Schweppes-Laranja bebem um produto 100 % natural.

Schweppes

PÉS DORIDOS
DEFORMADOS?

PALMILHAS PARA TODAS AS DEFORMAÇÕES DO PÉ
CASA FELIX CORTAZZI
APARELHOS ORTOPÉDICOS
Lisboa — Rua Alexandre Herculano, 19, r/c. — Telefone 73 46 55
Coimbra — R. da Sofia, 97, 3.º (Elevador)
CINTAS MEDICINAIS

LATINA

M/6 anos

HOJE, ÀS 17,30 HORAS

GRANDIOSA CORRIDA DE TOIROS

CAVALEIROS
MANUEL CONDE
JOAQUIM CORREIA
e o amador FREDERICO CUNHA

ESPADAS
JUAN «FACULTADES» • JOSÉ SIMÕES

FORCADOS
AMADORES DE LISBOA
capitaneados por
Nuno Salvação Barreto

8 TOIROS
da ganadaria de Tomás da Costa

BILHETES À VENDA: Em LISBOA — na Agência ABEP (Restauradores); e, em CASCAIS, na Rua do Regimento 19, n.º 18 (Tel. 28 10 07) e na Agência ABC (Cafe Brisa) e na Praça, no dia do espectáculo.

LATINA

EQUIPAMENTO ESPECIAL BOSCH

VELA «THERMO-ELASTIC»
• Grande elasticidade
• Adaptação instantânea à temperatura do motor

BATERIA
• Alto rendimento
• Longa duração

FARÓIS DE NEVOEIRO
Tipo: LE/NEB-150
• Longo alcance e penetração
• Aspecto desportivo

BUZINAS
Tipos: HO/FDG ou HO/FSA
• Som dominante
• Fácil montagem

EFICIÊNCIA · SEGURANÇA · ECONOMIA
BOSCH É BOM

ROBERT BOSCH (PORTUGAL), LDA. LISBOA-PORTO
Assistência Técnica em todo o país

DOU GRAÇAS A DEUS E DECLARO ABERTA AO TRÁFEGO E AO SERVIÇO DA NAÇÃO A PONTE SALAZAR

—PALAVRAS DO PRESIDENTE DA REPÚBLICA PORTUGUESA NO "MOMENTO CULMINANTE DA SOLENÍSSIMA INAUGURAÇÃO"

BRILHO E GRANDIOSIDADE

NAS CERIMÓNIAS NA PRAÇA DA PORTAGEM

O Chefe do Estado e todo o Governo no decorrer das cerimónias

Quando o dia amanheceu, o céu claro, a mancha vermelho-fogo do Sol anunciando a festividade da luz, a enorme Praça da Portagem não estava vazia. Só as tribunas, as três tribunas especialmente montadas, uma ao centro, as outras duas aos lados, as cadeiras dispostas em escadaria, estavam desertas. Mas em volta havia ainda uma lufa-lufa. E dizemos ainda porque as ultimas horas foram febris, uma azáfama permanente. Muitos operários ultimavam os preparativos para a grande cerimónia.

Tinha chegado o momento da inauguração. Aquela ponte, cujas torres colossais saudavam a manhã, estava a um passo de transformar em realidade o sonho de um século. A tarefa de menos de quatro anos, tarefa gigantesca de dezenas de engenheiros e milhares de operários, estava concluída. Também os artífices da obra se orgulham da ponte, e por isso os operários, embora extenuados, davam-se ao trabalho com alegria. A cerimónia da inauguração tinha de estar ao nível da obra.

Um mar de gente

Muito cedo, necessariamente, começou, de um e do outro lado do rio, o movimento de automóveis e de autocarros transportando os convidados. Ainda antes das oito horas já abarrotavam os parques, já nas tribunas, comentando, trocando impressões, estavam muitas dezenas de pessoas, já em redor reluziam os pendões dos estandartes. Lá no alto, circundando o morro onde se ergue o monumento de Cristo-Rei, o povo das regiões vizinhas começava a formar espesso cordão. Morro abaixo, tal como no monte sobranceiro, de mastros brancos pendiam flamulas com as cores nacionais.

Como que formando guarda de honra á tribuna principal, operários que trabalharam na construção da ponte, a cabeça coberta com capacetes metálicos de várias cores, alinhavam-se em duas alas, á esquerda e á direita. O movimento adensava-se, cruzavam-se personalidades, havia sorrisos, palavras de rendida admiração. Era um mar de gente, um vozear, sempre cada vez maior, sempre cada vez mais alto. Helicópteros sobrevoavam a praça, distraindo os olhares nas suas evoluções, enquanto na passadeira entre as torres sul, a muitos metros de altura, alguns operários assistiam ao espectáculo daquela multidão que ali estava para testemunhar o acto solene da abertura da ponte.

A cerimónia pode começar

Com o aproximar das nove horas, a maioria dos doze mil convidados ocupava as tribunas cobertas e sombreava no terreno que continuava as tribunas laterais. Membros do Governo, antigos ministros, o Corpo Diplomático, os membros da Comissão Executiva das Comemorações do 40.º Aniversário da Revolução Nacional, oficiais generais das Forças Armadas, altas figuras da Administração, deputados, as ilustres personalidades estrangeiras que vieram especialmente a Lisboa para participar nas cerimónias, muitas senhoras vestindo com elegancia, ocupavam os seus lugares.

A partir de então, pode dizer-se que começou a fase final preparatória do grande acontecimento. Deputações da Academia Militar e da Escola Naval, da M.P. e da M.P.F. e da Casa Pia de Lisboa avançaram e ficaram perfiladas desde as tribunas até á entrada da ponte. Os estandartes das camaras municipais da Metrópole, das Ilhas e do Ultramar, dos sindicatos nacionais e de muitos clubes desportivos dispunham-se, no seu maior numero, á esquerda da tribuna principal, estando no lado oposto uma deputação dos bombeiros de Almada. E uma força mista constituída por um batalhão da Marinha, um batalhão do Exército e um batalhão de pára-quedistas entrou também na praça, atrás da fanfarra e da bandeira com a sua escolta.

Quando a expectativa cresceu

Seguiram-se uns momentos de espera; ao longo dos quais a expectativa cresceu. No corpo mais avançado da tribuna principal, uma espécie de átrio, os membros do Governo conversavam. Sobre uma mesa, as caixas contendo as condecorações e as medalhas que iam ser entregues. À direita, junto do cadeiral especial que lhe estava reservado, o cardeal-patriarca de Lisboa iluminava com a sua presença. Faziam-lhe companhia o arcebispo de Mitilene, monsenhores D. João de Castro e Honorato Monteiro, o beneficiado Eugénio dos Santos e o cónego Gonçalves Pedro. Os acólitos da Sé de Lisboa depunham sobre uma mesa, com extremos cuidados, os paramentos.

Era mais suave a musica transmitida pela aparelhagem de som. Munidos de aparelhos portáteis, soldados recebiam ordens, davam informações. A força militar e os demais elementos da guarda de honra descansavam armas. A hora marcada para o início das cerimónias aproximava-se.

Às dez e meia em ponto...

Ouvem-se os primeiros aplausos da manhã. O Presidente do Conselho sai do automóvel, que se detém diante da tribuna. Olha em volta, baixa ligeiramente a cabeça num agradecimento, recebe os cumprimentos e dirige-se para o seu lugar, onde o saudam os presidentes da Assembleia Nacional, da Camara Corporativa e do Supremo Tribunal de Justiça e os membros do Governo. Passados momentos, vindo do extremo da tribuna, o sr. D. Duarte Nuno de Bragança apresenta também cumprimentos ao prof. Oliveira Salazar, com quem troca algumas palavras, depois do que faz uma vénia e retira-se.

Uns instantes mais e pela aparelhagem de som anuncia-se que o Chefe do Estado tinha acabado de entrar, pelo lado sul, na auto-estrada de acesso á ponte. Consultam-se os relógios. Faltam dois minutos exactos para as dez e trinta. O Presidente da Republica está a dois quilómetros da Praça da Portagem. Não tarda que se oiça o roncar das motos dos batedores, precedendo o carro presidencial. Às dez e meia o Presidente Américo Thomaz recebe uma ovação ao chegar ao local da cerimónia.

Aplausos descem pelo morro...

Vozes de comando. A guarda de honra apresenta armas. O Chefe do Estado perfila-se diante da bandeira nacional e a banda executa «A Portuguesa», enquanto no forte de Almada uma bateria dá os 21 tiros da ordenança em salvas compassadas. Lá longe, sobre o rio, sobe um foguete que estoira e deixa um rasto de fumo. E mais foguetes e morteiros rebentam nas alturas, anunciando o começo da cerimónia.

Uma mole humana contorna o monumento de Cristo-Rei. E quando o Chefe do Estado se encaminha para o plinto, de onde assistirá ao desfile da guarda de honra, descem pelo morro os aplausos vibrantes e os gritos do povo e nas tribunas, levantando-se, os convidados envolvem o Presidente da Republica numa quente manifestação de simpatia, a que o almirante Américo Thomaz corresponde, saudando.

Às ordens do capitão-tenente Loureiro Barbosa, a guarda de honra desfila. A fanfarra, as barras metálicas dos tambores e as grandes campanulas dos contra-baixos resplandecendo ao sol, abre a marcha, e as tropas, fazendo continência, passam com garbo, os pára-quedistas, como sempre, provocando aplausos.

(Continua na 9.ª página)

Momento culminante: o Presidente da República declara aberta ao tráfego a Ponte Salazar

Espectáculo magnífico pelo significado, pela cor e pela vibração de orgulho patriótico o que ontem de manhã se desenrolou na margem sul do Tejo, ao ser inaugurada pelo Chefe do Estado a Ponte Salazar, obra cimeira da engenharia com que a Nação há tanto sonhava. Sóbria e digna, mas animada por um fervor que empolgou os próprios convidados estrangeiros, muito dos quais não dissimulavam a sua emoção, a cerimónia, admiràvelmente organizada em todos os seus pormenores, teve a grandeza correspondente ao alto acontecimento histórico que consagrava.

O cenário dificilmente se poderia imaginar mais deslumbrante. Na imensa praça da portagem, aberta no calcário amarelo do morro sobrepujado pelo monumento a Cristo-Rei, as vastas tribunas para as entidades oficiais e os convidados punham uma nota festiva de cor vermelha que se prolongava pelas encostas em grande número de galhardetes verde-rubros. Ao fundo, as colinas de Lisboa recortando-se no azul puríssimo dum céu de Agosto, com a teia grácil da ponte em primeiro plano.

O coral da «Aleluia», de Handel, as palavras comovidas dos oradores, os cânticos litúrgicos que acompanharam a bênção pelo Cardeal-Patriarca compuseram um ambiente sonoro de crescente intensidade, que atingiu o ponto culminante no momento em que o Chefe do Estado, premindo um botão eléctrico, fez descer as bandeiras nacionais que cobriam as quatro lápidas colocadas nas extremidades da ponte. Nesse momento subiu do rio o silvo das sereias, ao mesmo tempo que estralejavam os foguetes e que o ar era agitado pelas asas de milhares de pombos que subiam no espaço em grandes revoadas por cima das tribunas.

Foi um instante de grande emoção esse em que o Chefe do Estado anunciava a abertura ao trânsito da mais importante obra pública até hoje realizada no nosso país, empreendimento de extraordinária envergadura que ficará como legado precioso para as gerações vindouras. Mas, acima de tudo, a cerimónia inaugural de ontem foi uma homenagem e uma apoteose — homenagem aos engenheiros e operários que realizaram essa obra grandiosa; apoteose do estadista que a tornou possivel e que, tendo consagrado a melhor parte da sua vida à Pátria, vê agora o seu nome perpetuado numa criação que faz o orgulho de Portugal.

NA LÁPIDA DA PONTE SALAZAR

«ESFORÇO DA GERAÇÃO PRESENTE, HOMENAGEM ÀS GERAÇÕES QUE A PRECEDERAM E MENSAGEM DE CONFIANÇA ÀS GERAÇÕES VINDOURAS»

A lápida colocada junto ao pilar da Avenida da Índia tem a seguinte inscrição:

«A Ponte Salazar foi inaugurada em 6 de Agosto de 1966 pelo Presidente da Republica contra-almirante Américo Deus Rodrigues Thomaz, sendo Presidente do Conselho o Doutor António de Oliveira Salazar e ministro das Obras Publicas o engenheiro Eduardo de Arantes e Oliveira. Lançou a bênção á obra o Cardeal-Patriarca de Lisboa. Estiveram presentes na cerimónia inaugural o Presidente do Conselho de Ministros, acompanhado de todos os membros do Governo, os presidentes da Assembleia Nacional, da Camara Corporativa e do Supremo Tribunal de Justiça, os membros do Corpo Diplomático, altas individualidades civis e militares, os técnicos e operários que realizaram a obra e o povo português, representado por grande multidão de todas as categorias sociais. Realização do Ministério das Obras Publicas, esta obra, compreendendo os acessos rodoviários nas duas margens, foi iniciada no dia 5 de Novembro de 1962, tendo o planeamento geral, condução e fiscalização estado a cargo do Gabinete da Ponte sobre o Tejo, sob a direcção do engenheiro José do Canto Moniz. Na construção desta ponte — a maior da Europa — e dos seus acessos foram escavados seis milhões e meio de metros cubicos de rocha e solos, fabricados e moldados trezentos mil metros cubicos de betão, fabricadas e montadas oitenta e duas mil toneladas de peças de aço. Chegaram a trabalhar, simultaneamente, na obra cerca de três mil operários portugueses. Deram as suas vidas na execução deste empreendimento quatro operários: José da Silva, Jorge Germano Ribeiro, Tutes dos Anjos Serra e Fernando Sampaio Dias Oliveira.

Esforço da geração presente, homenagem ás gerações que a precederam e mensagem de confiança ás gerações vindouras».

SALAZAR NA PONTE

O "Diário de Notícias" ouviu os membros do Governo

Foi uma autêntica reunião do Conselho de Ministros. Ninguém faltou. O Governo esteve todo reunido na Ponte Salazar. Momentos antes de se iniciar a cerimónia os nossos redactores registaram as palavras dos ministros.

CONSELHO DE MINISTROS NA PONTE SALAZAR

Mota Veiga (Estado): Símbolo maior das virtualidades do regime

«A ponte ficará como o símbolo maior das virtualidades do regime e da capacidade realizadora dos Portugueses.»

Gomes de Araújo (Defesa): Digna da era em que vivemos

«As comunicações de transporte correspondem para os países o mesmo que para o homem o seu sistema circulatório. A ponte sobre o Tejo, ligando o Norte ao Sul do País, eliminará todas as dificuldades existentes na nossa circulação neste sector, mercê de uma iniciativa impressionantemente arrojada do Governo. É uma obra realmente digna da era em que vivemos e que se deve inteiramente ao chefe que administra o País: Salazar.»

Ulisses Cortês (Finanças): Expressivo padrão

«Pela sua dimensão europeia, pelo seu nível técnico e pela sua utilidade económica, a ponte sobre o Tejo constituirá o mais expressivo padrão a testemunhar e perpetuar o esforço de ressurgimento nacional.»

Correia de Oliveira (Economia): O querer de um povo

«A ponte, que tem o cumprimento de 40 anos vividos a bem da Nação, é Portugal que, por ordem do seu destino histórico, mais uma vez decidiu construir um presente e lançar os alicerces de um futuro maior, para serviço de um só Deus, de uma Pátria só e os homens de todos os mundos.

A ponte é o querer de um povo é Salazar.»

Santos Júnior (Interior): A acontecimento mundial

«A inauguração da ponte pode considerar-se um acontecimento mundial e a prova mais evidente da nossa capacidade de realização.»

Luz Cunha (Exército): A utopia da nossa juventude

«Desde sempre ouvi fazer referências à realização de uma ponte sobre o Tejo em Lisboa como se fosse uma utopia. Hoje vamos inaugurar a utopia da nossa juventude. Considero uma obra extraordinária que marca uma época na história do País e terá, sem duvida, importancia fundamental no seu desenvolvimento.»

Carlos Ribeiro (Comunicações): Nova durante meio século e útil mais de um século

«Estamos a inaugurar uma ponte que será uma ponte nova durante meio século e útil mais de um século.»

Antunes Varela (Justiça): Marca um século na vida nacional

«É uma obra extraordinária sob o ponto de vista político, económico e social. Marca um século na vida nacional.»

Mendonça Dias (Marinha): Coroa de glória para o Presidente do Conselho

«É mais uma coroa de glória para o Presidente do Conselho, que é o artífice de toda esta grandeza que desfrutamos.»

Gonçalves Proença (Corporações): Consagração de uma política e do esforço de toda a comunidade

«Para além do triunfo da técnica e consagração da capacidade de realização de um povo em momento particularmente significativo da sua história, a ponte representa a consagração de um sonho de muitas gerações, levada a efeito pela nossa geração, mercê do seu trabalho, da sua decisão e da sua competência. Ela representa, também, a consagração de uma política e do esforço de toda a comunidade, pondo em destaque o elevado apuro dos nossos técnicos e dos nossos trabalhadores ao serviço dos superiores interesses nacionais que a ponte se destina também a servir, ligando mais fortemente a sua economia e mais unido o nosso país.»

Franco Nogueira (Estrangeiros): Destruídas todas as dúvidas

«Uma obra que destroi todas as duvidas, que acaso pudessem ainda existir política e internacionalmente, sobre a nossa capacidade de realização.»

Silva Cunha (Ultramar): Aspiração considerada irrealizável

«A ponte sobre o Tejo foi durante muito tempo uma aspiração considerada irrealizável por falta de capacidade técnica e de meios financeiros. A sua inauguração, integrada no ciclo das comemorações do 40.º Aniversário da Revolução Nacional, fica assim como símbolo das virtualidades do Regime que a tornou possivel.»

Neto de Carvalho (Saúde e Assistência): Obra gigantesca

«Obra gigantesca, medida de todas as nossas aspirações.»

VER DOCUMENTARIO GRAFICO NA PAGINA 17

OS DOIS SÍMBOLOS DA PONTE SALAZAR

CONFIANÇA DOS PORTUGUESES EM SI PRÓPRIOS

MENSAGEM DE FÉ NOS DESTINOS DA PÁTRIA

— palavras do eng. CANTO MONIZ

O primeiro orador da cerimónia inaugural foi o eng. Canto Moniz, director do Gabinete da Ponte

Saudou, a começar, o Chefe do Estado, agradecendo-lhe o interesse muito especial que sempre mostrou pela construção da obra; o Presidente do Conselho, afirmando-lhe que a obra se integrava no grande quadro de realizações dos ultimos decénios e era, assim, acima e para além de tudo, uma obra de Salazar, e o Cardeal-Patriarca de Lisboa, agradecendo-lhe a bênção que ia lançar e aquela outra que deu em 10 de Janeiro de 1963,

Eng.º Canto Moniz

quando foi lançada à água a primeira peça.

Considerou depois o empreendimento em toda a sua importancia, afirmando:

«Esta obra foi planeada com toda a segurança, e o perfeito conhecimento que tinhamos da sua importancia levou-nos a planear a sua execução por forma a reduzir-se ao minimo o tempo para a realizar.

É, pois, com a maior satisfação que damos praticamente por concluida a nossa tarefa com seis meses de avanço sobre a data prevista, reduzindo-se, assim, de 51 para 45 meses o tempo de construção da ponte sobre o Tejo e do conjunto dos seus acessos rodoviários, que comportam 15 quilómetros de auto-estrada e 32 estruturas de betão armado e, ainda, um dos maiores viadutos do Mundo do seu género.

Este excelente resultado foi possivel pela alta competência da firma adjudicatária United States Steel International (New York) Inc., e das suas 18 associadas onze das quais são portuguesas, e pela excelente qualificação dos operários empregados na obra

Para realizar este empreendimento tivemos de escavar e transportar 6,5 milhões de metros cubicos de solos e rochas, de fabricar e moldar em fundações e estruturas cerca de 300 000 metros cubicos de betão e de fabricar e montar 80 000 toneladas de aço utilizando o trabalho de 1 825 000 homens-dia. Na construção da Ponte sobre o Tejo foram tomadas excepcionais cautelas para prevenir os acidentes e reduzir ao minimo o tributo em estropiamentos e vidas com que a Humanidade paga sempre as suas grandes realizações. Embora os resultados obtidos sejam dos melhores registados nos anais das grandes obras publicas perdemos 4 homens nos trabalhos de construção e para esses companheiros de trabalho que deram as suas vidas por esta obra vai o preito da nossa saudade e da nossa melhor homenagem.»

Hora de agradecimento

«Chegados ao fim da nossa tarefa — continuou o director do Gabinete da Ponte — estamos a viver a hora mais grata à nossa alma: a hora de agradecimento

Agradecimento a Deus, por nos ter concedido o privilégio de realizarmos esta obra e de vivermos estes momentos inesqueciveis, agradecimento ao Governo, pela confiança que em nós depositou e pelos meios que pôs à nossa disposição para a realização da nossa tarefa; agradecimento às organizações financiadoras e bancárias, sem esquecer os bancos comerciais, pela grande colaboração que nos deram, merecendo uma referência muito especial o Export Import Bank de Washington e o nosso Banco Nacional Ultramarino; agradecimento à firma adjudicatória, e a todas as suas associadas, pela dedicação e competência com que se desempenharam das suas tarefas com um alto espirito de cooperação, entre si e com o Estado; agradecimento aos operários que realizaram a obra, pois podem orgulhar-se da qualidade do trabalho produzido agradecimento aos engenheiros e a todo o pessoal do Gabinete da Ponte sobre o Tejo, do Ministério das Obras Publicas, pela dedicação e competência inultrapassáveis com que se deram à tarefa de planear lançar e conduzir todo este grande empreendimento envolvendo-se neste agradecimento todos os consultores técnicos deste organismo e todos aqueles que tão devotadamente elaboraram os estudos que permitiram ao Governo decidir a realização da obra

Para todas as entidades oficiais e particulares que foram chamadas a colaborar neste empreendimento fica a nossa gratidão, sendo devida uma palavra especial à Junta Autónoma de Estradas, ao nosso Laboratório Nacional de Engenharia Civil, à Administração-Geral do Porto de Lisboa, aos Serviços do Ministério das Finanças e às Camaras Municipais de Lisboa e Almada.

Nesta hora de agradecimento, não podemos, também, deixar esquecido o grande publico constituido por todos os portugueses, pelo interesse e carinho com que sempre acompanharam este empreendimento, e aqueles que tiveram que suportar sacrificios com a execução da obra, com particular referência àqueles que foram atingidos pelas inevitáveis expropriações.

Uma homenagem e agradecimento muito especiais são devidos neste momento a um homem que há mais de 12 anos vem queimando a sua vida num extraordinário esforço intelectual e fisico à frente da tarefa das Obras Publicas deste País — o Engenheiro Eduardo de Arantes e Oliveira

Com um sentido apurado da importancia que tem a continuidade da Administração Publica, pôs o actual ministro das Obras Publicas o melhor da sua inteligência e esforço para que a Ponte sobre o Tejo pudesse vir a ser uma realidade, e os colaboradores que chamou para seu lado ficam-lhe imensamente gratos pela sua superior orientação e pelo ambiente amigo que sempre soube criar à sua volta.»

E tendo agradecido também aos órgãos de Informação o director do Gabinete da Ponte disse, dirigindo-se ao Presidente da Republica:

«Daqui a momentos vai V. Ex.ª entregar à Nação uma notável obra de engenharia do nosso tempo. Neste momento solene, nós desejamos pedir que ela seja considerada muito mais do que uma bela obra que um Governo ciente das suas altas responsabilidades tornou possivel — desejamos que esta obra seja considerada como um verdadeiro símbolo da confiança que nós, portugueses, temos em nós próprios para planear e realizar as nossas obras, por maiores que elas sejam, em todas as circunstancias da vida nacional.

Desejamos, também, que esta obra venha a ser considerada pelas gerações futuras não só um valioso instrumento de trabalho da nossa grei, mas também uma verdadeira mensagem que lhe deixamos — mensagem de fé que temos nos destinos da nossa Pátria.»

ESTA OBRA SIMBOLIZA A TÊMPERA DA NAÇÃO PORTUGUESA

— afirmou o presidente da Câmara de Almada

Discursou a seguir o presidente da Camara Municipal de Almada, dr Glória Pacheco. Disse:

«Dentro de momentos vamos assistir à transformação do sonho em realidade, Almada vai ficar ligada a Lisboa por uma via rápida e cómoda, a Ponte Salazar.

O que este empreedimento representa para a valorização da Nação, o que ele custou de sacrificios e dedicações, já foi aqui bem lembrado, mas nunca será demais repetir que esta obra só foi possível, devido ao esforço de alguns, lutando contra todos os ventos da história e velhos do Restelo.

Realizaram-na no momento em que estamos envolvidos numa tremenda guerra, que nos foi imposta e vai consumindo vidas e fazenda.

Entre os obreiros deste milagre figura em primeiro lugar o Professor de Finanças de Coimbra, que vem sacrificando a sua vida ao serviço da Pátria, sem cuidar de saber do valor do sacrificio feito, tendo só um pensamento a norteá-lo, pensamento este, logo definido em 27 de Abril de 1928, ao entrar para o Governo:

«Não tem que agradecer-me ter aceitado o encargo, porque representa para mim tão grande sacrificio que por favor ou amabilidade o não faria a ninguém

Faço-o ao meu País como dever de consciência, friamente, serenamente cumprido.» Só ele deu ao País, que é de nós todos, poder económico e paz social, permitindo esta monumental realização

E soube escolher aqueles que devem ocupar os postos de comando hoje verdadeiros postos de combate.

No M.O.P. sector importante da vida nacional, encontra-se alguém que bem merece a nossa admiração, o engenheiro Arantes e Oliveira. Ele foi o impulsionador incansável desta obra, de que tanto nos orgulhamos, tendo como principais colaboradores Canto Moniz e a sua equipa, bem como os milhares de operários que aqui trabalharam e sofreram; para os vivos a nossa gratidão, para os falecidos, a nossa respeitosa e comovida oração.

Talvez o presidente da Camara Municipal de Almada devesse limitar as suas considerações ao que acabais de ouvir, mas Almada não saberia perdoar-lhe o haver-se esquecido de vos recordar o que a ponte representa para Almada e como Almada tem sabido corresponder aos sacrificios que lhe foram pedidos.

Dr. Glória Pacheco

A ponte vai transformar completamente a feição deste concelho.

As minhas ultimas palavras vão para V. Ex.ª sr. Presidente da Republica, para lhe dizer como estamos gratos pela inauguração da Ponte Salazar ser feita na futura cidade de Cristo-Rei, e junto à imagem do Redentor da Humanidade e guia sempre seguido da Nação portuguesa desde a sua fundação.

Almada e suas gentes sentem bem no fundo da sua alma o muito que devem ao seu passado e o que o presente para elas representa. Almada está grata ao Governo da Nação.»

A MAIOR OBRA PÚBLICA ATÉ HOJE REALIZADA EM PORTUGAL

"GRAÇAS A ELA NÃO MAIS ESTE TEJO será obstáculo ao progresso e ao engrandecimento de uma parte importante do País"

— afirmou o ministro ARANTES E OLIVEIRA

O ministro das Obras Publicas, eng.º Arantes e Oliveira, proferiu então o seguinte discurso:

«Vive hoje a Nação portuguesa um dia de glória com a conclusão deste empreendimento, grandioso na sua envergadura e nos beneficios que dele se podem esperar para todo o País

A aspiração de muitas gerações, insatisfeita durante quase um século de repetidas tentativas, tornou-se finalmente em realidade — nesta magnifica realidade que temos diante de nós.

Humildemente agradeço a Providencia ter-me permitido viver este momento que, se é de intenso jubilo para todos os portugueses, é também de profunda emoção para muitos de nós aqui presentes, pelo que significa de feliz coroamento de muitos anos de porfiada luta pelo objectivo agora definitivamente conquistado.

Merecia, decerto, o acontecimento, pela singular importancia de que se reveste, o relevo que quisemos imprimir à sua comemoração e, particularmente, a esta cerimónia inaugural para cuja solenidade contribui no mais elevado grau a presença de tão ilustres individualidades, a quem peço vénia para dirigir as minhas respeitosas e reconhecidas saudações.

São estas devidas, em primeiro lugar, a V. Ex.ª, Senhor Presidente da Republica, como preito de homenagem não só ao insigne Chefe do Estado, que a Nação unanimemente venera e que conquistou de há muito o coração de todos os portugueses, mas também à personalidade que a este empreendimento dedicou desde o primeiro instante desvelada atenção, concedendo a sua estimulante presença em todas as fases mais notáveis da obra, partilhando fadigas e riscos com os responsáveis pela sua execução e a todos dando provas penhorantes de carinhoso interesse pelo seu labor que não poderiam ser esquecidas neste momento

Ser-me-á permitido destacar ainda nas minhas saudações a pessoa de Sua Ex.ª o Senhor Presidente do Conselho, cuja tão apreciada presença tem para nós o mais desvanecedor significado, já que tantas vezes houvemos de lamentar a impossibilidade de o termos connosco nos actos inaugurais dos nossos trabalhos, para lhe testemunharmos pessoalmente, como agora o fazemos, o nosso profundo apreço e perene reconhecimento e para lhe reafirmarmos, de viva voz, a nossa incondicional dedicação.»

A história da grande obra numa rápida síntese

«Vão passados precisamente noventa anos sobre a data em que o eng.º Miguel Pais, a cuja memória rendemos a homenagem devida ao técnico distinto e ao esforçado pioneiro apresentou à Associação dos Engenheiros Civis Portugueses a primeira sugestão de atravessamento do estuário do Tejo por meio de uma ponte que haveria de prolongar até Lisboa as comunicações do Sul e do Sueste do País. Se não logrou êxito esta primeira tentativa, pertence-lhe pelo menos o mérito de ter despertado um interesse por este problema que depois não mais se extinguiu Que assim é, comprovam-no os numerosos estudos ou simples alvitres que desde então foram dedicados a este tema, mantendo sempre bem viva na Nação a consciência da sua actualidade e da sua importancia.

Ao percorrermos hoje a extensa bibliografia constituida por tantos trabalhos de merecimento variável e pelos pareceres, comentários e criticas que se lhes referiram, o primeiro sentimento será certamente de respeito e de apreço pelos autores destes denodados esforços. Não poderão deixar de nos impressionar, porém, certos aspectos sistemáticos de tão persistente movimento de interesse em torno da importante questão. Referimo-nos, em primeiro lugar, ao papel predominante — e mesmo exclusivo, até aos nossos dias — que nele desempenharam as iniciativas particulares. Dificilmente se descobrirão nomes de governantes ou simplesmente de politicos responsáveis no extenso rol de individualidades de cuja intervenção temos noticia

Outro aspecto impressionante reside na singeleza dos estudos básicos, técnicos e económicos, em que se apoiaram os autores dos trabalhos apresentados, que assim ficavam expostos sem defesa possivel às criticas, algumas bem mordazes, e às duvidas da Nação quanto à exequibilidade prática das suas sugestões.

Assim foi a história do magno empreendimento até aos nossos dias. Só em 1933 se registou a primeira iniciativa do Governo, por intermédio do ministro Duarte Pacheco, traduzida no conhecido projecto da ponte entre o Beato e o Montijo, que só o condicionalismo adverso criado pela iminência da ultima grande guerra impediu que fosse levado por diante.

Desde então não mais perdeu o Governo o comando sereno e ponderado do importante assunto, atento à oportunidade de retomar a sua consideração. Tal oportunidade viria a resultar, por um lado, da pressão das circunstancias criadas pelo próprio desenvolvimento geral do País e da visão cada vez mais nitida das conveniências do seu progresso, por outro lado da crescente maturidade da Nação para defrontar os seus maiores problemas e para vencer as dificuldades técnicas e financeiras que são sua inerência fatal.

QUINZE HORAS quase consecutivas

ESTEVE O CONSELHO DE MINISTROS REUNIDO EM 28 DE MAIO DE 1960 PARA DAR A PÚBLICO O DESPACHO DE ADJUDICAÇÃO DA PONTE

— revelou o ministro das Obras Públicas

Assim chegamos à fase que hoje se dá por encerrada tão auspiciosamente e cuja característica muito notável está no método e na segurança exemplares com que se trabalhou durante treze anos, que tantos são os que nos distanciam da data da portaria dos ministros das Obras Publicas e das Comunicações de então, engs. José Frederico Ulrich e Manuel Gomes de Araujo, criando em 1953 a comissão de estudo, presidida pelo eng.º Barbosa Carmona em cujo valiosissimo relatório apresentado três anos depois, na sintese do eng.º Guimarães Lobato, se apoiou a decisão do Governo de dar execução ao grande empreendimento. Cabe aqui sublinhar a contribuição decisiva do prof. Marcello Caetano, como ministro da Presidência, para o bom encaminhamento final dos propósitos do Governo.

Com a abertura do concurso internacional para a adjudicação da obra em 27 de Abril de 1959, ficava o empreendimento lançado na sua feliz trajectória final. Em 28 de Maio de 1960, após prolongado exame do Conselho de Ministros, em 10 horas quase consecutivas de exaustivo trabalho, sobre o parecer da ilustre comissão de apreciação das propostas da presidência do eng.º Duarte Abecasis e o extenso relatório do ministro das Obras Publicas foi dado a publico o despacho de adjudicação, proferido por Sua Ex.ª o Senhor Presidente do Conselho.

Dois anos depois, prazo necessário para a elaboração do monumental projecto definitivo, em que o valor e o prestigio da técnica nacional tão alto se cotaram, convertia-se em definitivo o contrato com a firma adjudicatária. Os trabalhos tiveram inicio em 10 de Janeiro de 1963, prevendo-se que iriam durar quatro anos e meio Concluem-se hoje com uma antecipação de largos meses sobre a previsão

Expressões de gratidão

«Nestas singelas palavras se contém o maior elogio que podiamos fazer às entidades que intervieram na realização dos designios do Governo. Não é possivel levar suficientemente longe a citação de tais entidades, para além das que ficaram já expressamente referidas, para traduzirmos com justiça a admiração e reconhecimento devido ao seu esforço e à sua competência. Temos, porém, de reservar um lugar muito especial na expressão destes sentimentos para o Gabinete da Ponte sobre o Tejo organismo constituido expressamente no Ministério das Obras Publicas para dar execução à decisão do Governo e em boa hora confiado à direcção do eng.º José do Canto Moniz, cuja brilhante actuação nesta obra tem o mais justo prémio no prestigio que conquistou perante a Nação e no conforto moral que hoje há-de sentir e com ele os seus distintos colaboradores, ao ver cumprida com tão assinalável êxito a sua árdua missão.

Queremos deixar registado o valor da contribuição que para este desfecho feliz teve o ambiente de relações cordiais e de franca cooperação que rodeou este magno empreendimento em todas as suas fases e em todos os níveis das diligências para a sua efectivação. Ao fazer esta rápida referência não poderia deixar de salientar com o merecido apreço e reconhecimento a colaboração prestada pelos organismos financiadores, o Export-Import Bank de Washington e o Banque Seligman, de Paris, cujos ilustres presidentes tenho muito gosto em saudar neste momento.

Sirvo-me ainda do ensejo para dirigir também as minhas vivas saudações aos altos dirigentes da empresa adjudicatária, a United State Steel International, que na execução deste empreendimento reafirmou a razão de ser do lisonjeiro conceito em que é tida em todo o Mundo, e bem assim às suas associadas nacionais e estrangeiras, sendo de evidente justiça salientar a forma impecável como foi dada execução ao contrato, do que resulta não haver a registar senão aspectos da mais leal e afectuosa colaboração no esforço comum para o bom êxito final desta obra.

Dedicarei também uma singela palavra de gratidão e de louvor à excelente colaboração oferecida pelas Camaras Municipais de Lisboa e de Almada e demais organismos e entidades que intervieram neste empreendimento, entre os quais são de destacar a Administração-Geral do Porto de Lisboa e, dentro do próprio Ministério das Obras Publicas, o Laboratório Nacional de Engenharia Civil e a Junta Autónoma de Estradas.

Ao proferir estas palavras o meu pensamento dirige-se necessariamente ainda para os meus ilustres colegas do Governo, pedindo vénia para citar especialmente a decisiva contribuição prestada pelo Ministério das Finanças, sob a orientação inicial do prof. Pinto Barbosa, continuada, em termos penhorantes, pelo actual ministro e seus mais directos colaboradores, e, ainda, pelos Ministérios das Comunicações e Corporações, a cujos ilustres titulares esta realização tanto ficou devendo.»

A grande realização como instrumento do progresso económico e social do País

O eng. Arantes de Oliveira prosseguiu dizendo:

«Por breves que tenham de ser as minhas palavras, não poderia deixar de sublinhar a extraordinária importancia de que a tantos titulos se reveste a obra hoje concluida.

Da sua envergadura como realização técnica sabe o País, que acompanhou dia a dia a sua execução com um interesse e um carinho verdadeiramente impressionantes o suficiente para considerar bem fundamentado o seu sentimento de orgulho perante esta obra, a maior obra publica realizada em qualquer época em Portugal e uma das mais arrojadas no seu género em todo o Mundo»

O importante benefício de que irá participar a província do Algarve

O ministro das Obras Publicas fez depois considerações sobre o valor da grande realização como instrumento do progresso económico e social do País e, referindo-se a um documento que em 1882 punha em relevo o surpreendente contraste entre as regiões do País divididas pelo grande estuário, especialmente apontando o Algarve, declarou:

«As razões que há cerca de um século adjudicaram à obra do atravessamento do troço marítimo do Tejo o interesse da Nação tornaram-se com o andar do tempo cada vez mais evidentes. Já nos nossos dias, o surto do progresso geral do País e a valorização industrial e urbanística da orla sul do estuário, aumentaram fortemente a premência do problema, revestindo-o de aspectos críticos que tenderiam a tornar-se insustentáveis em futuro próximo se entretanto não tivesse sido possivel assegurar a sua resolução. A verdadeira importancia económica da obra está longe, todavia, de confinar-se nos aspectos mais espectaculares de todos bem conhecidos. É que a justificação de empreendimentos desta natureza e desta envergadura não pode buscar-se apenas na ponderação das necessidades reveladas. E' preciso ir mais longe e ler no futuro a expressão real dos interesses do País e das conveniências do seu progresso, para se poderem avaliar com justeza a sua oportunidade e o seu merecimento

Temos assim que, hoje como há cem anos, a assimetria do desenvolvimento das duas zonas do País separadas pelo grande estuário continua a ser uma realidade saliente, em prejuizo de grande parte da área e da população metropolitana.

Lançado já, em hora alta da história do nosso desenvolvimento económico, o Plano de Rega do Alentejo, está assim em vias de resolução o primeiro destes problemas essenciais. Faltava porém modificar aquele desfavorável condicionalismo geográfico para se poderem considerar definitivamente encaminhados no seu bom rumo os destinos da grande provincia. Este será certamente um dos mais importantes papéis que irão ser desempenhados pela ponte agora concluida, sobretudo depois de lançado sobre ela o caminho de ferro, como esperamos que aconteça em futuro próximo e para o que ficam perfeitamente preparadas as estruturas da grande obra.

Deste tão importante beneficio irá participar a provincia algarvia, para cujo desenvolvimento, tão prometedoramente orientado, não poderá deixar de prestar valiosa contribuição o encurtamento, no espaço e no tempo, da distancia à capital

As novas perspectivas de valorização da península de Setúbal

«Mais perto de nós, e votada certamente a uma rápida evolução, temos esta peninsula de Setubal para a qual, a partir de hoje, se irão rasgar novas e prometedoras perspectivas de valorização dos seus excepcionais recursos, até agora, a bem dizer, em estado potencial

Para nascente e para norte da auto-estrada, cujo primeiro troço fica construido e que virá a prolongar-se até ao Algarve e à fronteira, ficarão criadas as melhores condições

Eng.º Arantes e Oliveira

para a instalação de grandes centros industriais, que se hão-de valorizar ainda com a construção das novas comunicações por estrada e por caminho de ferro já planeadas, com a reestruturação do porto de Lisboa que a ponte irá provocar e com a construção do canal Tejo-Sado.

Para poente e para sul do mesmo eixo fundamental iremos ver mobilizada, em ritmo veloz, a singular vocação desta zona para o desenvolvimento turistico, subordinado, embora à cadência de execução das infra-estruturas indispensáveis como complemento natural da grande ponte e de que o primeiro elemento é constituido pela auto-estrada transversal que, graças à notável diligência da Junta Autónoma de Estradas, se torna possivel considerar hoje também inaugurada.

Concluindo, direi que não é preciso nenhum esforço de imaginação para prever o que será dentro de poucos anos toda esta área tão prendada pela Natureza, agora trazida para a vizinhança imediata de Lisboa.

«Eis rapidamente esboçada a transcendente importancia desta obra para o futuro da Nação. Graças a ela não mais este Tejo será um obstáculo ao progresso e ao engrandecimento duma parte importante do País — um senão que até aos nossos dias ensombrava a sua tão gloriosa história e os seus tão valiosos predicados.

Conta-se que o grande Lesseps pediu perdão a Deus por ter ousado contrariar a Natureza, ao ligar dois oceanos que ela condenara à separação. Hoje, em presença de tão grandioso empreendimento, também os homens que o levaram a cabo poderiam sentir-se tentados a interrogar a consciência com a mesma apreensão, perante as proporções e as consequências da sua obra.

Hão-de tranquilizá-los, porém, as belas e luminosas palavras de Sua Eminência o Senhor Cardeal-Patriarca de Lisboa ao recordar, ainda bem recentemente, perante a juventude universitária, que não podem ser condenados os homens que cumprem o mandato divino, expresso na Escritura, de sujeitarem e dominarem a Natureza para bem dos seus semelhantes.»

«O progresso humano» — disse Sua Eminência — «glorifica ao mesmo tempo Deus e o Homem. Em certo sentido será licito afirmar que ele continua a criação.»

Por isso, do mesmo passo que dirijo a Sua Eminência os meus mais respeitosos cumprimentos e agradeço reconhecidamente a sua tão honrosa presença, ouso pedir humildemente a Sua intercessão na bênção desta obra e dos homens que a realizaram, incluindo a falange dos operários que mais uma vez aqui exemplificaram, por forma admirável, as suas tão apreciadas qualidades, com sacrifício para alguns da própria vida.»

Palavras finais

«Estou chegado ao fim das minhas palavras que desejaria que pudessem ter sido mais breves

Esta grande obra, verdadeiro padrão do progresso da técnica ao serviço da humanidade, ficará para os vindouros como o mais eloquente símbolo da era de engrandecimento cujo 40.º aniversário o País este ano comemora e que trouxe à Nação um espirito novo, tornando possivel dar corpo a obras como esta que antes se tinham como meros sonhos irrealizáveis.

Aos sentimentos bem legitimos de orgulho nacional, de confiança nas nossas próprias possibilidades e de fé inabalável nos nossos destinos que esta obra despertará em todos os portugueses, não poderia, porém, deixar de ficar associado o sentimento de gratidão, expressivamente traduzido no nome por que doravante esta ponte será designada, em interpretação da vontade nacional que ao ministro responsável competia atender, no uso de indeclináveis prerrogativas.

Que os beneficios para o País desta grandiosa obra possam vir a corresponder à distinção que lhe confere tão alto patrocínio são os votos bem sinceros com que termino.»

O GRANDE CLAMOR QUE ECOOU NO VALE DO TEJO

MUITO OBRIGADO, SALAZAR

— o discurso do Presidente do Município de Lisboa

Falou depois o sr. general França Borges.

Começou por dizer:

«O Tejo, a velha estrada de Lisboa, está em festa.

O Tejo, a cujo estuário acorrem desde há séculos as estradas que vêm das cinco partes do mundo, vibra e grita.

O Tejo, donde partiu a alma portuguesa como semente de cristandade, veste-se de galas nesta hora e neste dia.

Pelas gravuras coloridas mostrando multiplias bandeiras estrangeiras em naves ancoradas do rio, pelos quadros expostos nos museus ou guardados por coleccionadores, pelos livros de viagens e de estudo que correram mundo, a fama da graciosidade de Lisboa, apresentou-se sempre inseparável do seu rio.

Hoje, reflecte-se nas suas aguas alguma coisa de novo que as tágides camonianas considerarão bastante estranho: uma silhueta ligeira e elegante que passou a ligar as duas margens, quebrando o seu desafogo tradicional.

E' um novo elemento da mais real importancia, porque vem enriquecer a Nação, na sua economia e no fortalecimento da sua unidade

E' a realização de uma aspiração com que ao longo de um século se pretende completar, nas alturas de Lisboa, a rede de pontes que desde a fronteira vêm cruzando o Tejo.

De todas quantas se debruçam sobre os rios portugueses, esta é a mais extensa; é ainda particularmente festejada porque, mercê do seu custo, foi a mais dificil de construir.

Os maiores louvores são devidos ao Governo, que se decidiu pela realização de uma obra de tão alto valor, e ao sr. ministro das Obras Publicas, que colocou as suas qualidades de trabalho, o valor da sua experiência e os vastos conhecimentos técnicos ao serviço de uma obra de extraordinária projecção no futuro da Nação e que ele acompanhou incansavelmente no dia a dia da sua construção.

Os nossos louvores são ainda extensivos à valorosa equipa de técnicos que tem por chefe responsável o sr. engenheiro Canto Moniz, alto valor na engenharia portuguesa, inteligente, competente, culto, compreensivo e correcto.

*

Vossa Excelencia, Senhor Presidente da Republica, que semana a semana vem inaugurando melhoramentos com que se enriquece o património das terras e das gentes, tem a felicidade de incluir a inauguração desta grande obra entre as maiores com que se tem ilustrado o periodo do mandato de Vossa Excelência como ilustre e querido chefe da Nação.

Que Vossa Excelência, aquem e além-mar, continue somando dia a dia, com saude, as vitórias e os sucessos de que é merecedor, para bem de Portugal.»

Enalteceu, em seguida, a perfeita organização da empresa adjudicatária e disse, depois:

«Esta obra é do Governo e tem caracteristica nacional: pretende conseguir uma mais rápida, fácil e cómoda ligação entre as provincias de aquém e de além-Tejo e contribuir para uma melhoria de transportes face às médias e grandes distancias. Secundàriamente presta uma contribuição quanto ao acesso à cidade de Lisboa.

Veio inserir-se num flanco da cidade, sobre terrenos municipais e, apesar de não a envolver nas suas ligações para norte, é de esperar que as condições de transito actuais não sejam muito agravadas.

A acção do Município

Por sua própria iniciativa, a Camara Municipal de Lisboa tudo fez para resolver e facilitar a resolução dos graves e importantes problemas que resultaram da sua construção.

Cedência de terrenos próprios, compra de terrenos alheios, indemnizações, realojamentos de numerosas familias em novos bairros, demolições, questões judiciais, construção de novos e importantes arruamentos entre os quais se destacam dum lado a ligação de Alcantara à Avenida Marginal e do outro a futura Avenida Calouste Gulbenkian ligando a Praça de Espanha a Campolide, todos estes trabalhos se devem traduzir em encargos que se orçam por 200.000 contos ou seja aproximadamente uma décima parte do custo da própria ponte

Felizmente que, em 7 anos de consecutivos trabalhos, a cobertura do caneiro de Alcantara se encontra na sua fase final

Felizmente que a vereação e os serviços podem inscrever a datar de hoje no activo das suas realizações de carácter social o total desaparecimento do tristemente célebre Casal Ventoso, objecto de criticas gerais durante décadas.

Cumpre-me registar aqui o profundo agradecimento pela ajuda decisiva que ao Município concederam na resolução dos problemas de aspecto social o sr. presidente do Conselho e o sr. subsecretário de Estado da Presidência do Conselho».

*

E, mais adiante:

«Porque foi possivel verificar então a realização desta e de tantas outras obras notáveis, no nosso tempo?

A resposta é simples e clara: anteriormente à Revolução Nacional não foi possivel realizar obra construtiva porque Salazar não existia. No nosso tempo tudo foi possivel porque Salazar existe

Ao longo de quase 40 anos ele reformou o País; ao fim de quase 40 anos ele tinha salvo a Nação.

Como surgiu acontecimento tão maravilhoso? Por milagre: de Deus que o inspirou; de toda a Nação que

(Continua na 11.ª página)

Roger Blough

noutros países se debruçam sobre os seus livros de Geografia.

Assim, e novamente, permita-me, sr. Presidente, que exprima o meu agradecimento por ter sido convidado para participar neste feliz acontecimento. E permite-me V. Ex.ª que exprima, igualmente, o desejo de que esta magnifica ponte continue a ser — como já o é — um laço que faça com que no futuro os povos dos nossos dois países se aproximem cada vez mais. Obrigado.»

General França Borges

SÃO EXCEPCIONAIS AS QUALIDADES DE TRABALHO DO OPERÁRIO PORTUGUÊS

— afirmou Roger Blough, da United States Steel

Seguidamente usou da palavra o sr. Roger M. Blough, presidente do conselho de administração e administrador executivo da United States Steel Corporation. Dirigindo-se ao sr. Presidente Américo Thomaz, Cardeal Patriarca, Presidente do Conselho, ministros e demais individualidades presentes disse:

«Como sabeis, o contrato para a realização desta ponte não está de maneira nenhuma relacionado com a ajuda americana a Portugal. Foi adjudicado ao vencedor do concurso publico internacional, e nós, da United States Steel, não só ficamos agradecidos e honrados por termos sido os licitadores mais bem sucedidos na competição, como ficamos orgulhosos de poder aceitar o encargo de construir esta monumental obra.

Os vários elementos essenciais desta ponte que a tornam unica entre as várias existentes no mundo são, tenho a certeza, de V. Ex.as conhecidos. Tem a viga continua mais comprida do mundo, a fundação mais profunda do mundo e o maior vão projectado para o tráfego rodoviário e ferroviário. Além disso tem as maiores torres e o maior arco suspenso de todas as pontes da Europa. Sob um ponto de vista puramente estético, para todos nós, da United States Steel, é um motivo de grande satisfação o facto de estarmos ligados à criação de tão magnifica obra.

Mas para além das suas medidas e da sua beleza, a verdadeira maravilha acerca desta ponte é o facto de ela permanecer como permanente monumento às realizações criadoras só possiveis pela cooperação industrial entre povos de duas nações e dois hemisférios diferentes. Por isto, esta ponte representa a colaboração mais estreita entre centenas de pessoas durante um periodo de muitos anos.

Pela concepção original do seu desenho, financiamento, fabrico e construção, trouxe uma intima associação entre diversos e notáveis talentos numa escala verdadeiramente internacional. E para nós, a maior fonte de satisfação é provàvelmente, a oportunidade e privilégio que tivemos em trabalhar com o vosso notável Gabinete da Ponte, que tanto ajudou e associou todo esse talento e saber

Assim, hoje eu gostaria de pagar um tributo e apresentar os meus agradecimentos ao ministro das Obras Publicas, ao Gabinete da Ponte, ao Laboratório Nacional de Engenharia Civil e a todos aqueles que se nos associaram.

A Steinman, Boynton, Gronquist and London, aos engenheiros consultores, à Tudor Engineering Company, pelo talento e habilidade que demonstraram no desenho da ponte e das suas fundações, à Morrison Knudsen de Portugal, Ld.ª, pelo elevado rendimento que demonstrou na construção das complexas fundações, e a todos os que trabalharam associados a esta firma na construção das pontes e auto-estradas de acesso, e por fim, e especialmente à Companhia Sorefame (Sociedades Reunidas de Fabricações Metálicas). As qualidades que os seus operários demonstraram no fabrico das partes essenciais da estrutura foram tão boas como as melhores que se encontram em qualquer parte do mundo; e felicito-os pela excepcional qualidade do seu trabalho

Talvez então todos nos possamos ser perdoados pelo orgulho que nos dá o facto de os nossos esforços se terem combinado de um modo tão harmonioso e tão positivo que conseguimos terminar o nosso trabalho bem antes do termo primitivamente estabelecido para a finalização desta ponte.

Sob um ponto de vista histórico, descubro uma outra fonte de satisfação pessoal por estar hoje aqui. Há cerca de 500 anos, corajosos navegadores como Vasco da Gama, Pedro Alvares Cabral e Fernão de Magalhães partiram destas praias e abriram um novo mundo ao comércio e à cultura, que nessa época levantaram bem alto o nome de Portugal. Encontro-me agora aqui como um dos milhões de homens, mulheres e crianças, beneficiários desse comércio temporão, e os orgulhosos herdeiros dessa cultura. E' um adequado volte-face do destino que nós, vindos desse novo Mundo, por nossa vez, no auxilio da abertura de novas áreas de Portugal para um contacto mais próximo e mais pronto com o dinamismo da cultura e do comércio que tanto põem em evidência a Lisboa de hoje

Ligando Lisboa com uma área que até agora se tornava dificil alcançar por terra, esta nova ponte abre novos horizontes — sob os pontos de vista figurado e literal — a todo o Portugal, devendo trazer uma nova e ainda maior unidade a todos os portugueses.

E' curioso como monumentos feitos pela mão do homem conseguem simbolizar algumas das maiores cidades do mundo. A estátua da Liberdade, por exemplo, e o Empire State Building tornaram-se os símbolos de Nova Iorque, e a Torre Eiffel é o símbolo de Paris Creio que, do mesmo modo, este estreito arco de aço que atravessa o Tejo — juntamente com a figura inspiradora do Cristo-Rei, que o domina — se tornará no futuro o símbolo de Lisboa — não só para os viajantes do mundo mas para as gerações de crianças que aqui e

Na ocasião em que se inaugura
a monumental Ponte Salazar,
tornando-se assim em realidade
uma das grandes e antigas
aspirações do País, o
BANCO PINTO & SOTTO MAYOR
deseja felicitar pùblicamente a
MORRISON KNUDSEN
OF PORTUGAL, LDA.,
pela maneira excelente como,
— em perfeita coordenação com
todas as entidades oficiais e
particulares que intervieram nesta
realização — se desempenhou do encargo
da construção que lhe foi atribuída
nesta grande obra, sendo de destacar
ainda a larga antecipação obtida
quanto aos prazos do programa.
Recorda também as excelentes
relações que tem mantido
sempre com aquela Empresa
desde a sua instalação no nosso País
e na qualidade de banqueiros
desta importante organização.

A INAUGURAÇÃO DA PONTE SALAZAR

O Cardeal-Patriarca de Lisboa pede a protecção de Deus para a ponte e para todos quantos passarem por ela, para que estejam livres de todos os perigos

AS CERIMÓNIAS NA PRAÇA DA PORTAGEM

(Continuado da 6.ª página)

O encontro dos dois Presidentes

O Presidente da Republica desce do plinto, tornam os convidados a bater palmas e a ouvir-se, lá no alto, onde Cristo-Rei abençoa a cidade, os vivas do povo. Já num cadeiral de honra, á esquerda, a senhora de Américo Thomaz tomou lugar, rodeada pelas senhoras de Arantes e Oliveira, Mário Figueiredo, Saraiva de Albuquerque e Canto Moniz.

Na tribuna todas as personalidades se levantam á aproximação do Chefe do Estado, que durante o desfile teve a seu lado o ministro da Defesa e vem agora ladeado pelo ministro das Obras Publicas e pelo director do Gabinete da Ponte.

O Presidente Américo Thomaz, sorriso aberto, dirige-se para Salazar, sorrindo também. Estreitam-se as mãos — e assim ficam momentos largos, traduzindo a satisfação daquela hora em que o País passava a dispor de uma obra de envergadura, de extraordinária importancia sob todos os aspectos.

No seu cadeiral, que se destacava dos demais por estar revestido de veludo verde e ligeiramente adiantado a todos, o Chefe do Estado sentou-se a presidir.

Aleluia!

Harmonioso como se o cantassem anjos, penetrando as almas, um coro de vozes subiu para os céus — Aleluia! Aleluia!

Um canto de alegria, uma exaltação. A famosa peça de Haendel interpretava-a o coro «Stela Vitae», acompanhado a órgão, o conjunto conduzido pelo dr. Alberto Alemão.

Aleluia! Aleluia!

Um canto de alegria pela concretização de um anseio, pelo nascer da realidade, uma exaltação ao significado daquela hora, á importancia do notável empreendimento, á inteligência dos homens que o planearam.

Aleluia! Aleluia!

Ouvi-nos, Senhor!

Terminado o discurso do ministro Arantes e Oliveira, o ultimo da série que se iniciou com o do eng.º Canto Moniz, e a entrega das condecorações e medalhas, o cardeal-patriarca de Lisboa paramentou-se. Cobriu-se de uma riquissima capa bordada a ouro, pertencente ao tesouro da Sé de Lisboa, colocou a mitra, empunhou o báculo. E, precedido dos acólitos, que levavam a cruz, a caldeirinha e o livro da oração, o cardeal Cerejeira, acompanhado do Cabido, encaminhou-se para o plinto, diante da tribuna principal, a fim de lançar a bênção.

O coro «Stela Vitae» cantou os versículos da «Magnificat», um hino de acção de graças.

Abrindo os braços, olhando o alto, o cardeal Cerejeira orou:

«Ouvi, Senhor, a nossa oração. Dignai-Vos abençoar esta ponte e a todos quantos passarem por ela, para que, acompanhados da Vossa protecção, tenham sempre uma feliz viagem e sejam livres de todos os perigos.

Por Cristo Nosso Senhor, ouvi-nos, Senhor, Santo Omnipotente e Deus Eterno. Enviai do Céu o Vosso Santo Anjo para que guarde esta ponte e acompanhe e defenda de todo o mal os que passarem por ela. Por Cristo Nosso Senhor. Amem.»

E, entoando a forma liturgica da bênção, o cardeal-patriarca de Lisboa aspergiu com o hissope.

O coro «Stela Vitae» retomou os versículos da «Magnificat» enquanto o cardeal Cerejeira voltava para a tribuna com o seu séquito.

O momento culminante

Ia seguir-se...

O Presidente da Republica, perante todas as personalidades de pé, encaminhou-se para outro plinto, á esquerda da tribuna, com o ministro das Obras Publicas e o eng.º Canto Moniz.

Hirto, não dominando a emoção, o Presidente Américo Thomaz falou:

«Atingido o momento culminante desta soleníssima inauguração, dou graças a Deus e declaro aberto ao tráfego e posta ao serviço da Nação a Ponte Salazar.»

Por comando á distancia, o Presidente da Republica fez cair as bandeiras nacionais que em cada um dos quatro padrões situados nos limites da ponte cobriam a placa com o nome de Salazar e o ano da inauguração. Ao mesmo tempo, o padrão junto á ancoragem norte, na Avenida da India, era também descerrado.

Uma salva de palmas irrompeu, alegre e forte, suspendendo-se quando o coro começou a cantar o hino nacional. Depois, libertos dos seus cestos, mais de mil pombos-correios dos columbófilos dos distritos de Lisboa e Setubal esvoaçaram como que amedrontados. Uma girandola de foguetes rebentava no rio, a bateria salvava de terra, os barcos mandavam do Tejo os sons cavos da sereias e, voando na vertical da ponte, uma esquadrilha de aviões coroava o jubilo daquela hora.

AS ENTIDADES presentes NA TRIBUNA PRINCIPAL

Na tribuna principal, o Presidente da República e o Governo ocuparam a primeira fila. Nas restantes estavam, além de todo o corpo diplomático, antigos membros do Governo, altas patentes das Forças Armadas, os membros da comissão executiva das comemorações do 40.º Aniversário da Revolução Nacional, personalidades estrangeiras especialmente convidadas e, também, Humberto de Itália e os condes de Barcelona.

O Chefe do Estado dava a direita ao Presidente do Conselho, presidente da Assembleia Nacional, presidente do Supremo Tribunal de Justiça; general Muñoz Grandes, vice-presidente do Conselho de Ministros de Espanha; dr. Ludwig Weiss, ministro dos Transportes da Austria; Federico Silva Muñoz, ministro das Obras Públicas de Espanha; Arold F. Linder, presidente do Export e Import Bank; ministros da Defesa Nacional, Justiça, Exército, Negócios Estrangeiros, Educação, Comunicações e Saúde; secretários de Estado da Agricultura e da Industria; subsecretários de Estado do Tesouro e do Exército, e a esquerda ao ministro das Obras Publicas; presidente da Camara Corporativa; dr. Hans-Cristoph Seebohm, ministro dos Transportes da Alemanha; marechal Juarez Tavora, ministro das Obras Públicas do Brasil; ministro da Agricultura de Espanha; ministros de Estado, Interior, Finanças, Marinha, Ultramar, Economia e Corporações; secretários de Estado da Aeronáutica e do Comércio; subsecretários de Estado da Presidência do Conselho, do Orçamento, Obras Publicas, Administração Ultramarina, Fomento Ultramarino, Administração Escolar e Juventude e Desportos; presidentes das Camaras Municipais de Lisboa e de Almada; Roger Blough, presidente da direcção da USS, e eng.º Canto Moniz.

A ESTREIA OFICIAL

EM MARCHA LENTA

o cortejo presidencial ATRAVESSOU A PONTE LADEADO POR HELICÓPTEROS E SAUDADO PELO TEJO

Terminadas as cerimónias no Largo da Portagem, o Presidente, acompanhado do Ministro Arantes e Oliveira, dirige-se para o seu carro. O cortejo presidencial organiza-se. Pela primeira vez, oficialmente, a ponte Salazar é aberta ao transito. É a estreia. O primeiro carro a entrar no imenso tabuleiro é o automóvel da P.V.T., seguido dos motociclistas batedores daquela corporação. O carro presidencial entra na ponte precisamente ás 13.04. A multidão que se concentra nas encostas do Cristo-Rei agita-se, aplaude. Sente-se que algo de grande significado está a acontecer. A seguir ao do Presidente vem o automóvel com a senhora de Américo Thomaz, suas filhas e netos. Pouco depois surge o carro em que viaja Salazar, seguido de todas as altas individualidades.

Ouvem-se as sirenes dos barcos que, lá em baixo, em pleno Tejo, singram as águas, festivamente embandeirados. Ouvem-se girandolas de foguetes e morteiros e as salvas dos navios de guerra.

O cortejo avança lentamente. Dos seus carros o Presidente Américo Thomaz e Salazar assistem a um espectáculo, em que Lisboa e o próprio rio surgem numa nova dimensão.

A guarda de honra está presente. São helicópteros da Força Aérea que, dos dois lados da ponte, acompanham o cortejo, enquanto esquadrilhas de aviões a jacto rasgam o espaço.

Na faixa contrária, quase lado a lado com o carro presidencial, segue o eng.º Canto Moniz. Os jornalistas circulam na mesma pista.

O primeiro pilar da ponte é atingido dois minutos depois. É lenta a marcha. Ficou já para trás um dístico: «Velocidade controlada por radar». Outra indicação: «30 quilómetros de velocidade mínima e sessenta de máxima». Não se cumpre. Não é possível cumprir. É que os carros avançam a pouco mais de dez quilómetros horários. O Presidente conversa com o ministro Arantes e Oliveira e continua a olhar o Tejo. É impressionante. Não é possível resistir a toda esta beleza, a todo este cenário.

Os helicópteros continuam a prestar a guarda de honra. O Tejo continua em festa.

13.15. O segundo pilar é ultrapassado pelo cortejo. A margem norte vai estando mais próxima. Cinco minutos decorridos entra-se no grande viaduto de Alcantara. Ao fundo, ao longe, sereno, imponente no seu passado, ergue-se o velho Aqueduto das Águas Livres. É um contraste mas é também um elo. Não há choques. Sente-se que é o presente merecendo o passado e o futuro.

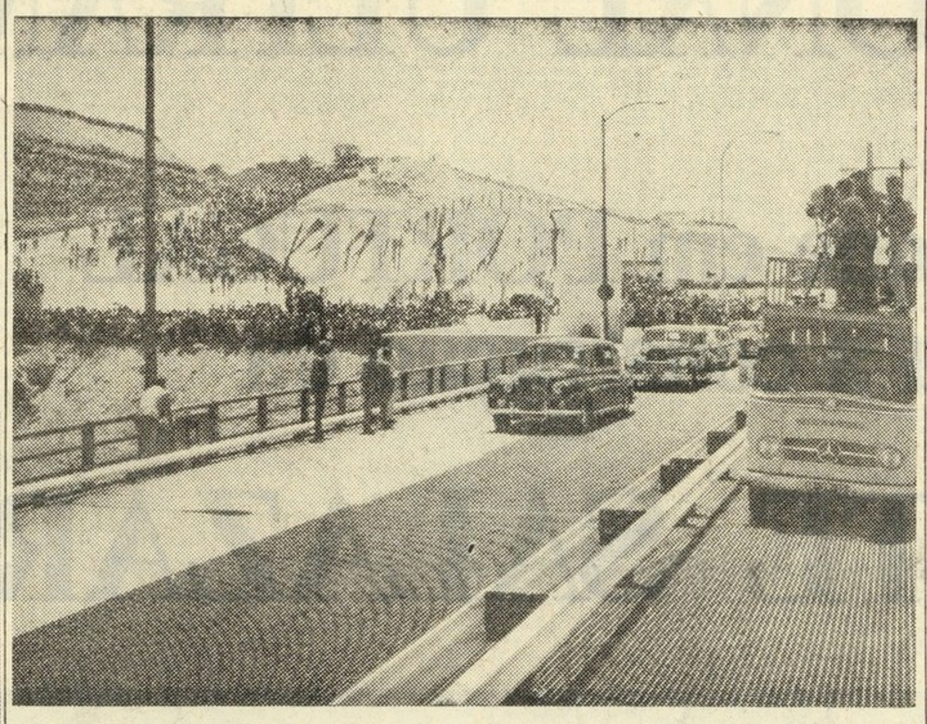
Lisboa recebe o Presidente. Na Encosta da Ajuda estão reunidas milhares de pessoas. Ouvem-se mais foguetes. Nos prédios e nas casas mais modestas há gente ás janelas, há colchas engalanando as fachadas, há bandeiras de Portugal e da cidade.

Num dos pequenos viadutos um grupo agita uma bandeira nacional. É a saudação ao Chefe do Estado. Aqui e ali há gente, sempre gente.

Todo o vale de Alcantara festeja a inauguração da ponte. Na Rua Maria Pia e no Viaduto Duarte Pacheco há uma verdadeira multidão que, embora de longe, assiste á passagem do cortejo.

A auto-estrada é atingida ás 13.30. Aí o cortejo desmembra-se. O Almirante Américo Thomaz dirige-se para o Palácio de Belém e o Presidente do Conselho ruma ao Estoril.

Na Praça Afonso Albuquerque, frente ao Palácio, juntaram-se muitas centenas de pessoas. Esperavam o Presidente para o saudar e aplaudir mas o Chefe do Estado resolvera entrar pelo acesso da Calçada da Ajuda.



Este é o momento preciso em que o cortejo presidencial atravessava a ponte pelo lado sul

A REPORTAGEM DO ACONTECIMENTO

A inauguração da ponte deu motivo á concentração da mais numerosa e operosa equipa de reportagem que alguma vez terá trabalhado num acontecimento nacional. Não foram só os jornalistas, foram os locutores e os operadores de Rádio, foram os «cameramen» e os técnicos da Televisão, foram os repórteres fotográficos, em todo o lado e por vezes nas posições mais incriveis, e foram, também e especialmente, os homens do Cinema — os homens que vão possibilitar ficar para sempre vivo o extraordinário acontecimento. Entre eles, todos saudaram de maneira especial Leitão de Barros, António Lopes Ribeiro e Aquilino Mendes.

FESTA NO RIO

MUITOS NAVIOS E OUTRAS EMBARCAÇÕES ANCORADOS OU SULCANDO O TEJO SAUDARAM, COM O SILVO ALEGRE E ESTRIDENTE DAS SEREIAS, O CORTEJO PRESIDENCIAL NA VIAGEM DE INAUGURAÇÃO DA PONTE

Como num grito, num cantico, numa prece, as sirenes dos navios e de outras embarcações sulcando as águas do Tejo ou simplesmente ancoradas, fizeram-se ouvir com estridência no preciso momento em que entrava na portagem a comitiva presidencial, aberta que foi simbolicamente a ponte ao tráfego. E cá de baixo, do rio imenso que parecia admirar, rendido e subjugado, a ponte, soberba em altura e com cintilações metálicas, sob o sol radioso, uma fila compacta de automóveis avançava, vagarosamente, num ambiente festivo, unico.

A ponte estava inaugurada. Iniciando o cortejo marítimo, o navio-escola «Sagres», sob o comando do capitão-de-mar-e-guerra Daniel Rocheta, encaminhava-se para debaixo do arco da ponte, escoltado garbosamente por duas fragatas da Marinha: «Corte Real» e «Diogo Cão».

O rio estava pejado de embarcações embandeiradas, espalhadas pelas imediações dos grandes pilares. O silvo das sereias continuou fazendo-se ouvir, desde o mar da Palha até para lá da torre de Belem. Braço a acenar, num gesto efusivo de emoção, descobriam-se, ao longe, no morro adjacente ao monumento a Cristo-Rei, onde a multidão, compacta, maravilhada pelo panorama que se descobria a seus pés, volvia o seu olhar em redor — abarcando o rio e a ponte, simultaneamente, e a cidade ao fundo, namorando as águas do Tejo, desde Cabo Ruivo até muito para lá do monumento aos Descobrimentos, enquadrava maravilhosamente o cenário — quase irreal, por tão belo.

O apito das sereias, numa ressonancia regular, prosseguia. Três grandes paquetes ancorados na Rocha Conde de Obidos, um dos quais pronto a partir, deixava fugir para os ares uma negra nuvem de fumo, associavam-se á cerimónia, fazendo também ecoar o silvo das suas sereias.

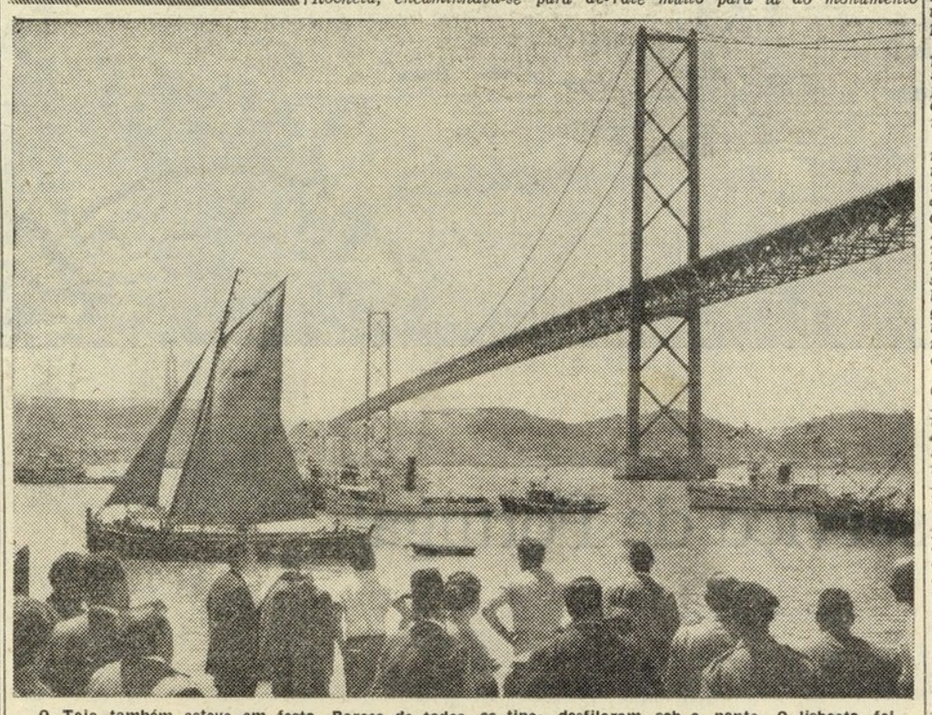
A juntar a isto, três helicópteros, em voos graciosos, volteavam por cima da ponte, á passagem do cortejo presidencial. Duas esquadrilhas de aviões a jacto surgem de repente, atroando os ares, e mais dezenas de barcos fundeados ao longo dos cais da Rocha e Alcantara, multicolormente embandeirados, juntam o seu silvo aos silvos ecoados pelos restantes navios.

Fundeados, seis outros barcos de pesca, ostentando festivamente as suas bandeiras, na direcção do enfiamento da Praça das Industrias, dão também sinal da sua presença no rio.

O carro presidencial acelera. Quinhentos metros percorridos da ponte. Lá ao longe, no mar da Palha, mais dois navios fundeados se descobrem, outros, e mais outros ainda. No lado oposto, a caminho de Belém, numerosas embarcações mais. A Ponte sobre o Tejo era uma realidade. Parecia atestá-lo a presença igualmente de numerosissimos barcos das carreiras das duas margens, surtos no rio, e ainda de muitas embarcações desportivas e de recreio, vencendo as águas junto das duas margens.

Um Sol sem nuvens. Tonificante. Com uma ligeira brisa, a soprar. De veraneio. A «Sagres» e as fragatas «Diogo Cão» e «Corte Real» saudam, com salvas de 21 tiros, a passagem ao alto, no estrado rodoviário da ponte, o Chefe do Estado, o Presidente do Conselho e a comitiva.

O cortejo avança, rodando agora já a apreciável velocidade. Não tardará que as centenas de automóveis que nele enfileiram alcancem o outro lado do rio: Alcantara. Os navios não param de saudar. Muitas bandeiras nacionais vêem-se no topo de alguns. O imponente cortejo marítimo completara, assim, maravilhosamente, o ar singularmente grandioso desta cerimónia. Do rio nascera a ponte. Do rio subiam os silvos estridentes e festivos das sereias dos barcos, numa homenagem á Ponte Salazar, a ponte do futuro.



O Tejo também esteve em festa. Barcos de todos os tipos desfilaram sob a ponte. O lisboeta foi ás margens do rio viver o acontecimento

O Presidente da República impõe ao ministro Arantes e Oliveira a grã-cruz da Ordem de Sant'Iago da Espada

O MOMENTO DAS CONDECORAÇÕES

"No dia mais feliz da sua vida, intensamente vivida, de engenheiro e de ministro": Para ARANTES E OLIVEIRA a Grã-Cruz de Ordem de Sant'Iago da Espada

O eng.º Canto Moniz, e outros técnicos e operários foram também galardoados pelo Presidente da República

Terminada a série de discursos, o Chefe do Estado procedeu á imposição de várias condecorações. No início desse solene acto, o sr. almirante Américo Thomaz disse serem essas condecorações propostas pelo ministro das Obras Publicas. «Porém, «acrescentou o Presidente da Republica», outro dever se me impõe: o agraciamento do ministro das Obras Publicas, o homem, trabalhador admirável que consumiu a sua saude e, além de tudo o mais, viveu esta obra profundamente. Ao colocar no seu peito as insignias da Grã-Cruz da Ordem de Sant'Iago da Espada, estou certo de que o faço no dia mais feliz da sua vida, intensamente vivida, de engenheiro e ministro.»

Grande ovação coroou o momento em que o ministro Arantes e Oliveira foi condecorado pelo Presidente da Republica.

Seguiram-se as restantes individualidades distinguidas: eng.º José Estevam Abranches Couceiro do Canto Moniz, grã-cruz da Ordem do Infante D. Henrique; eng.º Luís Maria Nolasco de Guimarães Lobato, grande oficial da Ordem do Infante D. Henrique; eng.º Julio Ferry do Espirito Santo Borges, comendador da Ordem de Sant'Iago da Espada; eng.º Francisco Merrel Highly, eng.º Mário Abranches de Sousa Carneiro, eng.º Manuel dos Santos Pinto Serrão, eng.º Tomás Inácio Magalhães Guerra Pontes, dr. Albino Cabral Pessoa e eng.º Eduardo Abranches de Magalhães, com a comenda da Ordem do Infante D. Henrique; John Lee Armitage, Alfred Everett Couto, eng.º Daniel Chistie Kline e eng.º Spiro Agius, comendadores da Ordem de Mérito Agrícola e Industrial (classe de Mérito Industrial); eng.º Joaquim da Silva Mendes Bragança, eng.º Mário Fernandes Marques Dias, eng.º Carlos Manuel Miranda de Vasconcelos da Silva Lima e eng.º Mário Pinto Alves Fernandes, oficiais da Ordem do Infante D. Henrique; Francisco Mendo Alves Pinto da Fonseca, Vicente Ferreira Branco e Fernando Rodrigues de Sousa, oficiais de Mérito Agrícola e Industrial (classe de Mérito Industrial).

A seguir, o sr. Presidente da Republica impôs a medalha de prata da Ordem do Infante D. Henrique ao sr. Armindo de Matos Faria; e a medalha da Ordem de Mérito Agrícola e Industrial (classe de Merito Industrial) aos srs. José Rui Luís Barbosa de Faria, João Francisco, Lenine Nunes Professor, António Barata Gonçalves, António Martins, Aniceto Cabral de Sousa, Raul José Germano Saramago, Silvino Manuel Molha, António da Fonseca Caramelo, Clemente Rio de Sousa Lima, Manuel Rosa Prazeres, António Dias, Manuel Mendes, Ramiro João Maia Malpique, Jorge Filipe, José Rocha Couto, Antunes Manuel da Cruz Sá Barradas, José Rosa Simões, José Joaquim Sampaio, Laurentino Gonçalves, Alvaro das Dores Martins Graça, António Rodrigues dos Santos, Dinis Henrique da Costa, Anibal Silvestre, Acácio Nunes da Silva, Vitoriano dos Santos Valadas e Manuel Martins de Oliveira.

Depois, o sr. almirante Américo Thomaz foi entregar pessoalmente, aos operários que trabalharam na construção da ponte, os quais se encontravam em dois grupos divididos em duas alas, dos lados da tribuna principal, a medalha comemorativa do importante acontecimento.

PARA 100 MILHÕES DE ESPECTADORES

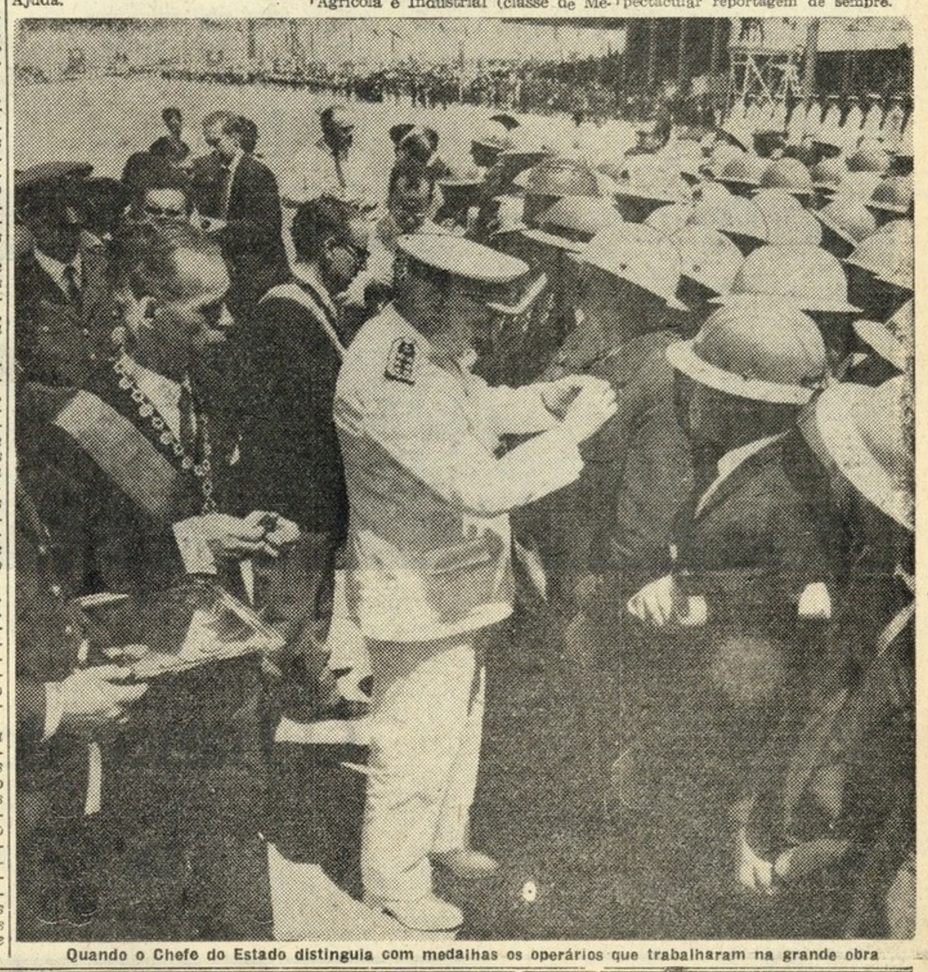
A MAIOR

reportagem de sempre da Televisão portuguesa

Cem milhões de espectadores assistiram á inauguração da Ponte Salazar. A Radiotelevisão Portuguesa transmitiu directamente a cerimónia, não só para o nosso país como para Espanha. Além disso, forneceu um resumo de cinco minutos em Videotap para cinco emissoras de televisão europeias, e, ainda, treze cópias em filme para treze emissoras europeias, e mais três para cadeias de televisão norte-americanas e duas brasileiras.

Para que tudo isto tivesse sido possível um «exército» de técnicos da Televisão esteve, ontem, em acção. Cerca de duzentos técnicos e operadores, doze cameras de filmagem, quatro camaras de exteriores, um helicóptero com duas camaras portáteis, uma camara no emissor de Monsanto e outra no monumento a Cristo-Rei. Houve, ainda, camaras e técnicos da Televisão francesa e da espanhola.

Desta forma, a Televisão portuguesa realizou a sua maior e a mais espectacular reportagem de sempre.



Quando o Chefe do Estado distinguia com medalhas os operários que trabalharam na grande obra

FRANCO FELICITA AMÉRICO THOMAZ

O generalíssimo Franco enviou ao almirante Américo Thomaz o seguinte telegrama:

«Ao inaugurar-se grandiosa obra ponte sobre Tejo envio Vossa Excelência minhas mais entusiásticas felicitações.

(a) Generalíssimo Franco»

BANCO NACIONAL ULTRAMARINO

o banco que em PORTUGAL financiou a construção da

PONTE SALAZAR

O Banco do Povo ao serviço de Portugal

A INAUGURAÇÃO DA PONTE SALAZAR

A CIDADE DE LISBOA

FESTEJOU ALEGREMENTE O DIA DA PONTE

A capital ofereceu ontem dois aspectos distintos: de manhã, durante o acto solene da inauguração da ponte, a cidade mostrou-se praticamente deserta, preocupando-se a população na sua maioria em ficar em casa a ouvir pela rádio o relato do grande acontecimento ou assistir às solenidades através dos pequenos «écrans» da televisão. Os que não possuem aparelhos, foram ver e ouvir a histórica cerimónia da inauguração da ponte para os cafés ou outros sítios onde havia TV.

Outras pessoas acharam preferível concentrarem-se na margem do rio ou nos pontos altos da cidade, nomeadamente Montes Claros, Bairro Salazar, Alto da Serafina, no cimo da encosta do Alvito, sobranceiro á rede dos acessos ao grande viaduto suspenso sobre o Tejo. Ou no Alto de Santa Catarina (de tantas tradições alfacinhas), permanecendo ali horas esquecidas a admirar a grande obra, que ficará a constituir, para além de toda a sua importancia na ligação directa entre Lisboa e Almada, um símbolo e motivo de orgulho nacional.

Por tal motivo, o movimento na cidade foi diminuto na parte da manhã e até ao momento em que o Chefe do Estado deu começo á travessia da ponte. Uma vez, porém, que o cortejo presidencial rodava sobre a ponte a caminho de Lisboa, toda a gente saiu para as ruas — muitas das quais se conservavam então desertas —, não escondendo o seu contentamento pela concretização de um velho sonho nacional.

Todos quantos residem na zona de Alcantara e proximidades acorreram aos pontos donde podiam assistir á passagem do Presidente da Republica, cujo automóvel, seguido por muitos outros com os membros do Governo e altas entidades, rodou em marcha reduzida até á entrada da auto-estrada. E do alto dos morros que ladeiam as estradas, eram agitadas com frenesi muitas bandeiras nacionais, ouvindo aplausos e saudações ao sr. almirante Américo Thomaz e a Salazar.

Filas intermináveis de automóveis e densas bichas nas paragens dos autocarros para a travessia da ponte

Entretanto, quantos possuem automóveis começavam a partir em direcção ás entradas dos acessos na auto-estrada e em Alcantara, todos animados do desejo de atravessar a ponte que acabava de ser inaugurada e não tardaria a ser aberta ao tráfego.

A contrastar com a fisionomia da manhã, a cidade ganhou então extraordinária movimentação. De todos os pontos seguiam carros — milhares de automóveis, furgonetas e motos em numero incontável — e também numerosos autocarros de passageiros vindos de distantes pontos do País, transportando excursionistas que quiseram estar presentes na capital nesta data memorável e ser também dos primeiros a atravessar a maior ponte suspensa da Europa.

O resto da população, praticamente, também quis gozar de tão alto privilégio e, utilizando todos os transportes colectivos urbanos, ou mesmo a pé, encaminhou-se para a Avenida de Ceuta, que foi amplamente alargada e recebeu o benefício de importantes obras que se traduziam também com o prolongamento da grande artéria até á Avenida 24 de Julho, em frente á paisagem de nível de Alcantara. E ali aguardou, ordeira e entusiasticamente, a ocasião de poder tomar lugar nos autocarros das empresas concessionárias das carreiras da ponte, que passam a ser regulares a partir de amanhã — e que fizeram ontem e fazem hoje travessias consecutivas em serviço extraordinário — ou nos veículos autorizados a realizar excursões nesta data festiva.

Muitos milhares de pessoas, formando compactas e intermináveis bichas, aguardaram durante muitas horas, sem arredar pé, o momento de dar satisfação ao seu desejo: passar sobre a ponte. Os autocarros sucediam-se, conquanto as viagens — que normalmente não devem exceder muito o quarto de hora — demorassem muito mais tempo, devido ao gigantesco afluxo de veículos que efectuavam a travessia.

Trabalho exaustivo na orientação do trânsito

O excessivo movimento obrigou, naturalmente, a longas paragens e a uma marcha lenta, sucedendo-se engarrafamentos parcelares, a despeito do valioso e esforçado serviço desempenhado pelas Polícia de Segurança Publica e Polícia de Viação e Transito para regular da melhor forma o tráfego. Mas tudo se passou o melhor possível, mercê do trabalho das duas prestimosas corporações, com relevo especial para a Secção de Transito da P.S.P. que, actuou sob a orientação do seu director, capitão Brás dos Santos, e teve a seu cargo a canalização do transito nas entradas dos acessos, enquanto que á P.V.T. coube a espinhosa tarefa de regular o movimento na auto-estrada e nas vias de comunicação com a ponte.

Foi um trabalho exaustivo, pois as filas de veículos tinham alguns quilómetros.

Através da rádio, as várias brigadas motociclistas e carros-patrulhas iam conhecendo de momento a momento a situação, recebendo instruções para canalizarem a circulação pelos pontos mais propícios.

Forçadamente, foi morosa a movimentação de tão formidável torrente motorizada, havendo muitas paragens, mas o gigantesco cortejo automóvel sobre a ponte e no grande viaduto fez-se sem qualquer paragem, pois que ali os veículos circularam sempre num e noutro sentido nas suas quatro faixas de rodagem.

Visto dos pontos altos, o quadro era verdadeiramente majestoso e empolgante — um espectáculo inédito.

E houve, de facto, muitos milhares de espectadores, que não se meteram nos apertos e guardaram para momento de mais calma o seu propósito de também atravessarem a ponte...

Parabéns ao serviço da Polícia

Constituíram também espectáculo de muito interesse as longas filas de automóveis formadas na Avenida Duarte Pacheco e estendidas até á Praça Marquês de Pombal (onde o transito se fazia dificilmente) e na faixa descendente da auto-estrada, na qual os automóveis e outras viaturas se alongavam num caudal interminável. O mesmo se verificava na Avenida de Ceuta, desde a Avenida da India. Os agentes do transito multiplicavam de esforços para promover o mais rápido escoamento da torrente que jamais parava. A Polícia não descansou um só momento, e conquanto a tarefa se apresentasse dificílima, não há motivos para reparos.

Os automobilistas, de resto, assim o compreenderam a não ser um ou outro mais impaciente. Era frequente ouvir-se um ruidoso concerto de «claxons» e de buzinas, muitos de vários sons, mas o facto traduzia mais uma manifestação festiva pela abertura da ponte do que manifestação de desagrado. E era uma maneira de passar tempo...

Toda a Secção de Transito da P.S.P., reforçada por numerosos elementos da corporação para-auxilia, esteve em permanente actividade até alta madrugada.

A P.V.T., superiormente dirigida pelos seus 1.º e 2.º comandantes major Enes Ferreira e capitão Cravo Sanches, respectivamente, coadjuvados pelos comissários Belarmino de Oliveira e Ercldes Possidónio, actuou com o total de 137 chefes, graduados e agentes, com 60 brigadas motociclistas e 18 auto-patrulhas. Todos merecem parabéns.

No policiamento das rodovias de acesso á ponte colaborou igualmente, sob as ordens do seu comandante capitão Macieira, coadjuvado pelos tenentes Marrazes e Marques, a Companhia de Engenhos da G.N.R.

Em curioso serpentear pelo morro, grande parte da multidão assistiu à cerimónia inaugural da obra, colocando-se perto do monumento ao Cristo-Rei, que, do alto do seu majestoso pedestal, abre os braços protectores numa bênção eterna da Ponte Salazar

Durante a inauguração muito povo acorreu aos sítios da cidade de onde era possível observar a ponte nos seus ângulos mais sugestivos

O DISCURSO DO GENERAL FRANÇA BORGES

(Continuado da 7.ª página)

nele acreditou e o seguiu. Salazar é de toda a Nação: é do Continente, da Madeira e dos Açores; é da Guiné, de Cabo Verde e de S. Tomé e Príncipe; é de Angola e de Moçambique, de Macau e de Timor; hoje como sempre é ainda de Goa, de Damão e de Dio. Salazar nasceu em todas elas e vive em todas elas.

Ele tem estado presente em todos os recantos da terra onde se pensa, se discute e se serve; nos locais onde se trabalha e se luta ou onde se constrói a fim de se fortalecerem as raízes pelas quais Portugal se fixa na sua velha casa, prevendo os dias tempestuosos que vão crescendo sobre o presente.

A sua palavra, o seu exemplo, o seu génio, a magnitude do seu sonho espalham-se pelos recantos da terra lusíada, como guia e farol.

Ele é portador da serenidade e da certeza. E' o guardião dos direitos e o juiz dos deveres. Quanto mais modesto, mais grandioso se torna; quanto mais se esconde mais iluminado se apresenta aos olhos da Pátria e do mundo.

Ele é a voz da Pátria, vinda da profundidade dos tempos; ele é a permanente sentinela da sua integridade; ele traz consigo a alma experimentada da Pátria com o registo das cicatrizes e dos sucessos que ao longo dos tempos ou ensanguentaram a bandeira das quinas ou a fizeram desfraldar orgulhosamente batida pelo vento e pelo sol da glória.

Ele é o homem modesto e simples que está agindo como que no cumprimento de um voto através do qual fez a oferenda integral da sua própria vida, como o fizeram os santos, os mártires e os heróis que mais iluminaram a história da gente portuguesa.

E nessa doação total de si próprio ele faz ressurgir Nun'Alvares. São a imagem um do outro. Nun'Alvares é o irmão de Salazar.

Salazar criou uma doutrina que ele próprio justificou e divulgou, conceito a conceito. Cheia de fé e confiança, uma geração a aceitou e a seguiu.

Ao longo de quatro décadas com ele esteve uma multidão de valorosos colaboradores, nas funções de Governo central ou nas províncias, distritos e municípios, nos gabinetes de trabalho, nas oficinas e nas ruas, nos estabelecimentos oficiais e particulares, nos meios onde se funde o saber, a inteligência, a sensibilidade e o coração do homem; nos meios de cultura, na Imprensa, em todos os lares, na alma das mulheres, nos pobres e nos ricos; por todos os recantos onde uma educação condiciona uma atitude, uma multidão nele acreditou e seguiu.

Na fidelidade das forças armadas, no aplauso das comunidades portuguesas espalhadas pelo mundo, em todos aqueles que foram fiéis ao chamamento, de alma pura e de mãos limpas, uns mortos, outros inutilizados ou retirados das lides políticas, todos lhe deram, ao longo dos anos, o melhor que possuíam dentro de si, porque tinham a certeza de que tudo revertia a favor da Nação, por seu intermédio.

O numero infinito de obras, implantado em todos os recantos do País, são para ficar, destinam-se a ser usufruídas por todos indistintamente, por amigos e adversários, hoje e amanhã. A amigos e a adversários ele oferece a paz, facilita a prosperidade, assegura a confiança quanto ao futuro. Este ressurgimento completo foi obra dele, e foi esse ressurgimento que permitiu a realização do sonho de Miguel Pais.

Nestes 40 anos difíceis em que sustentou a defesa e talvez tivesse salvo o prestígio duma civilização, ele só aparentemente envelheceu; está mais dobrado e mais branco, mas o espírito de hoje, é o de sempre: fulgurante e criador. Mesmo que não apareça, a Nação nunca o esquecerá, porque é dever de todos nós manter vivo e iluminado o monumento de eterna gratidão erguido em nossas almas como homenagem á coragem que não enfraquece, á inteligência que não cansa, á firmeza dum rumo que não se desvia da sua estrela polar.

Desde os alicerces da sua História, Portugal inteiro vibra pela culminância atingida por uma obra material e moral com que se salvou a Nação.

Foi ele só, por seu valor, ímpar, por sua administração, pela confiança e respeito que inspira a todo o Mundo, quem conseguiu que esta grandiosa obra se realizasse, como epílogo duma vasta e profunda obra de restauração nacional.»

A terminar o general França Borges afirmou:

«Toda a terra portuguesa, desde o Minho a Timor, glorifica o seu nome, todo o mundo civilizado, por sua vez o admira e o respeita.

O louvor eleva-se de todos os recantos da Terra Portuguesa.

Desde as cinco partes do mundo português, avoluma-se o vozear crescente da multidão, que se repercute nas montanhas, encostas e planuras, para ecoar nos vales dos rios e encher de clamor este rio Tejo. O Mundo Português realiza um perfeito acto de justiça ao afirmar:

— Obrigado Professor Oliveira Salazar por ter doado a Portugal a plenitude da sua vida!

— Obrigado por nos ter salvo da bancarrota e do comunismo.

— Obrigado por nos ter concedido, ao longo que quatro décadas de sã administração, riqueza material, justiça social, paz, ordem, disciplina e prestígio.

★

O Tejo, a velha estrada de Lisboa está em festa.

Na verdade, o Tejo, a velha estrada de Lisboa, tem razão para gritar connosco:

— MUITO OBRIGADO PROFESSOR SALAZAR POR NOS TER DADO TAMBEM A PONTE SALAZAR.»

OS SINALEIROS DE LUANDA

colaboraram na disciplina do trânsito

Garbosos e aprumados, os seis sinaleiros de cor da P. S. P. de Luanda, que vieram a Lisboa por motivo da inauguração da ponte sobre o Tejo, regularam ontem o tráfego intenso em locais mais movimentados do trajecto para os acessos da ponte.

Tiveram ensejo mais uma vez de afirmar as suas aptidões na difícil tarefa de orientar a circulação rodoviária, fazendo-o de molde a merecerem os mais vivos elogios. Ao mesmo tempo, os simpáticos agentes de transito, no seu fardamento de caqui, com dolman de meia manga, diferente dos seus camaradas metropolitanos, deram uma nota curiosa á cidade. Actuaram nos cruzamentos da Rua Castilho-Rua Joaquim António de Aguiar, Praça Marquês de Pombal-Rua Joaquim António de Aguiar, Rua de Castilho-Rua de Braamcamp, Avenida de Ceuta-Avenida 24 de Julho, Avenida da India-Avenida 24 de Julho e na Avenida da India-Avenida de Ceuta.

10 MIL VEÍCULOS NUMA HORA!

O TRÂNSITO SUBIU AO RIO

e formou uma serpente monstruosa

★ Mais de 50 mil pessoas atravessaram ontem a ponte na primeira hora e admiraram um novo e deslumbrante panorama do Tejo e da cidade

O delírio apossou-se de todos, o entusiasmo foi geral. Houve impaciências, nervosismos. E tudo por causa da abertura ao tráfego, ontem, ás 15 horas, da ponte sobre o Tejo.

A emoção abalou o sistema nervoso de milhares de automobilistas, originando situações, no fundo extremamente pueríticas, pois o código de «verbosidade» do condutor de automóveis não fura pneus.

«Eu quero ver a ponte, tu queres ver a ponte, ele quer ver a ponte...» — e todos os automobilistas, desconhecendo a prioridade, tentaram a todo o custo, num atropelo de direitos que chegou a traduzir-se em barafunda, ultrapassar todos os veículos que circulassem á sua frente. Queriam assim vencer aquela monstruosa fila de transito — Lisboa-Almada e Almada-Lisboa, cada qual ambicionando ser o primeiro a passar a portagem e, consequentemente, entrar no tabuleiro da ponte, á cabeça do cortejo.

Calcule-se, pois, o que foi o pandemónio, ontem, na orientação do tráfego em direcção á linha da Costa de Caparica e vice-versa, fazendo em água a paciência das várias brigadas da P. V. T., em serviço infatigável e permanente ao longo da tarde inteira e por todo o percurso da ponte, para fazer respeitar a lei e para que o transito se processasse na maior harmonia possível, o que só dificilmente foi conseguido.

Um «Austin-Seven» verde, com a matrícula DC-72-48, foi o primeiro automóvel a entrar no tabuleiro da ponte na sua saída de Lisboa para a Outra Banda

A partir do meio-dia, milhares de automóveis convergiam para o viaduto Duarte Pacheco, além de numerosas motorizadas, «lambrettas» e motos e vários autocarros de dois pisos de aluguer da Carris, criariam as primeiras paragens de transito — e, para largas centenas de automobilistas, essa espera de entrada na portagem — que não actuava ainda como tal, pois a passagem foi gratuita... — chegou a traduzir-se em três horas de enervante expectativa, pois competição tão rija e tão entusiástica jamais se viu como esta, travada entre os primeiros condutores a atravessar com os seus veículos a ponte.

Compasso de espera que, afinal de contas, aberto o tráfego ás 15 horas precisas, do lado de cá de Lisboa, com os automoveis em transito para a outra margem, premiaria o estoicismo de um automobilista, em férias de quinze dias na capital, conduzindo um «Austin-Seven», verde, matricula DC-72-48, que cometeu esta proeza: ser o primeiro também a chegar, antes ainda do meio-dia, ao «contrôle» localizado junto ao viaduto Duarte Pacheco, trazendo como passageiros dois companheiros folgazões que, como ele, haviam jurado a si próprios passar em primeiro lugar.

As brigadas da P. V. T., em serviço naquele local, tiveram de fazer gorar o entusiasmo dos restantes automobilistas, que a seguir fizeram a sua chegada e que pretendiam a todo o custo tomar-lhes a dianteira.

A pronta intervenção dos agentes de trânsito obrigou a respeitar o direito de prioridade da chegada do automobilista que ali chegou antes de todos...

Portanto, o automóvel que primeiro alcançou a «portagem», a caminho de Almada e da Costa de Caparica, levava como condutor Carlos Ferreira Brás, casado, motorista, residente em S. Martinho, Sela, e que ia acompanhado por dois amigos: Leonel Nogueira Amaro, solteiro, proprietário, morador em Lapa de Touros, Sela, e José Nunes, casado, operário, domiciliado em Vodra, também do concelho de Sela.

10 000 veículos, transportando 50 000 pessoas, aproximadamente, devem ter atravessado, nos dois sentidos, a ponte na primeira hora de tráfego

Diversos agentes da P. V. T. transportando-se em carros-patrulha, prevendo um espantoso engarrafamento de trânsito — e assim sucederia — tomaram as precauções achadas convenientes e esforçaram-se o mais que puderam no sentido de evitar quaisquer transtornos que, durante a travessia, se pudessem verificar.

O reporter do «Diário de Noticias» por amável deferência do comandante da Policia de Viação e Transito, major Ennes Ferreira, que tinha sobre os seus ombros a orientação de todo o trânsito, viajou num desses carros-patrulha, acompanhado do subchefe Pacífico, que gentilmente facilitou todos os meios de informação á nossa reportagem.

Só assim lhe foi possível, por exemplo, arquivar a identidade dos ocupantes do primeiro carro que passou de Lisboa para a Outra Banda, facto a que aludimos atrás.

Dez mil veículos, transportando 50 000 pessoas aproximadamente, cruzaram nos dois sentidos, na primeira hora de tráfego, a ponte sobre o Tejo, originando o maior engarrafamento de trânsito de que há memória. Os automóveis, «cosidos» uns aos outros e, excepcionalmente, dada a euforia do momento, não mantinham mais do que uma distancia de meio metro entre si, a despeito do que se encontra estabelecido. O facto, felizmente, não originaria quaisquer choques, por extremo cuidado dos respectivos condutores.

Como curiosidade, assinale-se que, nessa primeira hora de travessia, numerosos autocarros de dois pisos da Carris, com o distico de «Aluguer» — portanto fretados antecipadamente para se incorporarem no cortejo inaugural — dirigiram-se também em viagem até Almada, Costa de Caparica e outros locais da margem sul do Tejo, notando-se ainda a circulação de centenas de motorizadas, «scooters» e motos, num ruido verdadeiramente infernal, mas festivo. Autêntico «fim de semana na... ponte», a dar grandiosidade ao maior empreendimento publico da Nação, de manhã inaugurado pelo Chefe do Estado e que acabaria por se tornar, horas depois, numa impressionante romaria do povo.

Todos queriam ver a sua ponte. E foram vê-la. E Lisboa ficou quase deserta, na tarde de ontem, mobilizando todos os meios de transporte automóvel.

Recepção de anúncios para o nosso jornal, em PORTALEGRE:
Agente: José dos Anjos Tavares — Rua do Comércio, 90-92 — Telef. 626.

DIA GRANDE PARA ALMADA

UMA DAS MAIS BELAS PÁGINAS DA HISTÓRIA DA PROGRESSIVA VILA

como o foi a do monumento a Cristo-Rei — a inauguração da Ponte Salazar, que fez vibrar de entusiasmo e emoção toda a população da Outra Banda

O facto consumou-se, a ponte foi inaugurada. Durante séculos, Almada e Lisboa limitavam-se a entreolhar-se a distancia, mirando-se, em cada manhã e cada tarde, nas águas largas e caudalosas do Tejo, Irmãs gémeas, no seu passado histórico, nas alegrias e nas tristezas, viam-se, todavia, impedidas de se abraçarem nos momentos mais tocantes do afecto em que ambas comungavam.

Rodaram os séculos nessa contemplação e no anseio de darem-se as mãos para uma e outra caminharem, sem pelas e sem obstáculos, no promissor futuro das suas vidas que, apesar de vindas dos primórdios da nacionalidade, sempre conservaram a louçania da juventude, renovando-se em beleza e em impulsos de crescimento.

E o anseio, que não passava de um sonho, fez-se realidade. Ligou-as a ponte, que é das duas, porque nas suas margens começa e acaba, ou acaba e começa, e que é, sobretudo, da Nação, porque a economia do País sentirá, com ela, incontáveis benefícios e porque jamais se manterão desencontrados o Norte e o Sul, mais próximos da faixa atlantica.

No mais recente capítulo da história de Almada dois acontecimentos importantes — talvez os maiores de toda a sua existência, desde que conquistada pelas hostes afonsinas — se registam em letras de ouro e constituem um legítimo orgulho. O primeiro, é o monumento a Cristo-Rei, há poucos anos inaugurado. O segundo, a Ponte Salazar, que ontem se inaugurou. E a história da progressiva vila ficará a apontar ás gerações vindouras — daí o seu orgulho — que os braços abertos de Cristo e o braço estendido a Lisboa — quererão significar, na sua expressão ultima, que a Almada cabe o honroso encargo de reapontar aos Portugueses os caminhos da fé, que sempre trilharam, e os da sua fraternal união, fundamento de toda a esperança nos melhores destinos da Nação.

Foi de festa, por isso mesmo, como foi o da inauguração do monumento a Cristo-Rei, e como o hão-de ser estes dias mais próximos, o dia de ontem, não só em Almada como em todo o seu concelho.

Já na véspera se vivia a excitação dos momentos que antecederam a cerimónia inaugural da Ponte Salazar. Alguns populares subiram ao Pragal e, postados no viaduto da agora antiga estrada da Costa, acompanhavam os trabalhos de acabamento junto á portagem da ponte. Outros, deambulando, a altas horas da noite, pelas artérias da vila, onde se ultimavam as iluminações e decorações, antegozavam, com comentários de satisfação, o acontecimento.

Mas a noite estava de permeio e a vila adormeceu tranquila e serena.

Os caminhos do Pragal e do monumento a Cristo-Rei foram de autêntica romaria

Uma salva de 21 tiros, ao alvorecer, estrondosamente pela vasta área que se estende pelo velho burgo almadense, Cacilhas, Cova da Piedade, Pragal, Laranjeiro e Feijó, despertou toda aquela população ribeirinha. Viva emoção se apoderou de quantos logo se aperceberam da data festiva. E cedo as ruas das terras da Outra Banda começaram a cruzar-se de gente com ar domingueiro e feliz.

A maioria tomava o rumo dos pontos altos, sobranceiros á entrada da ponte e á portagem, onde ia realizar-se a grande cerimónia inaugural. Não queriam perder nenhum numero do programa. E assim foi que a Avenida de Cristo-Rei, onde vão afluir as várias artérias da vila, e arredores bem como a estrada do Pragal assinalavam a presença de levas sucessivas de gente, munida de chapéus de todos os feitios e tamanhos, que o sol ameaçava quentura demasiada. Era uma autêntica romaria. Entretanto, em Cacilhas, os barcos cacilheiros e da Parceria, embandeirados, despejavam passageiros, constantemente. O mesmo se verificava nas camionetas vindas de Setubal e de todo o seu percurso. E todos se encaminhavam a pé ou de novo em camionetas para os cimos de Almada, donde se avistam os lugares da festa.

Da estrada rápida da Costa de Caparica, que se abriu ao transito, chegavam ao Trevo outras camionetas apinhadas de pessoas e automóveis com convidados para assistirem á solenidade. Camionetas da Piedense, Beira-Rio e da Carris circulavam pelo recinto destinado á Central de Camionagem, para além do Trevo. Aqueles sítios, outrora ermos e fechados a toda a movimentação rodoviária, apresentavam feição de progresso e de vida e ouviam pela primeira vez os ruidos de motorizados. E tudo e todos se movimentavam na direcção da portagem ou para lugares que permitissem acompanhar a inauguração festiva da Ponte Salazar.

A orla que circunda a poente, o monumento a Cristo-Rei era um piso policromo de multidão, á hora do começo da cerimónia. Cacho humano idêntico como que se agarrava também ás paredes brancuinhas da capela de S. Pedro, do Pragal, outro ponto excelente que permitia observar o desenrolar do programa. As encostas, embandeiradas, de um lado e outro da auto-estrada, proximo das tribunas, continham igualmente muitos populares. Todos aguardavam o momento do inicio da inauguração. Entretanto, novas e novas levas de gente para ali continuavam a canalizar-se. O acontecimento era por demais grandioso e unico para que o não perdessem e para que o conservassem na memória a fim de o poderem contar e transmitir a quem o não viu — aos seus filhos e aos filhos dos seus filhos. Almada viveu com emoção uma página da sua história.

«Quem me havia de dizer que seria eu, com 70 anos e vindo de Estarreja, o primeiro a atravessar esta ponte que julgava não ver nos meus dias»

Findo o acto inaugural e após o cortejo presidencial, a Ponte Salazar fechou-se por algum tempo ao tráfego. O largo da portagem esvaziou-se. Do mar de automoveis que o ocupavam apenas ficou um ou outro, do pessoal com funções no local. O aspecto das ruas de Almada era o mesmo que precedeu, horas antes, as cerimónias. Ambiente alegre e festivo. O regresso esteve mais animado. Na boca de todos havia o mesmo sorriso, exprimindo a admiração contente e vaidosa de terem assistido a um espectáculo que jamais poderá repetir-se. E depois aquele magnificente perfil da ponte ligado a sua terra, ou a terra onde vivem, a Lisboa, onde muitos trabalham. Progresso feliz.

Após o almoço e cerca das três horas da tarde, automoveis começaram a circular pela auto-estrada, em direcção á portagem. Uns vinham da Costa de Caparica, outros de Setubal e terras mais chegadas, outros da Cova da Piedade, Sesimbra, Setúbal.

A's 15 horas exactas a ponte abriu ao tráfego de todos os veículos. A sua inauguração oficial tinha sido feita com o cortejo que acompanhou o sr. Presidente da Republica a Belém. O povo do Sul de Portugal iria inaugurá-la também. Faltava-se-lhe a circulação, como do lado oposto, áquela hora precisa, e sem pagar a portagem.

O primeiro automóvel, logo após as viaturas que conduziam o sr. comandante da P.V.T., major Ennes Ferreira, e o comissário-chefe Belarmino de Oliveira, seguidos da moto n.º 38-55, guiada pelo sr. Francisco Soares, da Brigada 32, foi o do sr. José Julio da Fonseca Dias, de 34 anos, natural de Estarreja, fiscal do horário de trabalho, na secção de Campolide, em Lisboa. Levava consigo alguns familiares, entre os quais seu pai, de 70 anos, que viera propositadamente á capital para assistir á inauguração da ponte.

Após a cerimónia foram todos almoçar á Costa de Caparica, ali a dois passos, não demorando mais que sete minutos o percurso. Voltaram para Lisboa, utilizando agora o novo e importante melhoramento. Mal saberia o sr. Francisco Dias que lhe reservava o destino a prioridade na travessia. Abordámo-lo, e, com indiscritível satisfação, pôde dizer-nos:

«Nunca esperei que fosse eu o primeiro a atravessar esta magnífica ponte, depois de aberta ao tráfego. Tenho 70 anos e vim de Estarreja, de propósito, para assistir a tão linda festa. Longe de mim, porém, a ideia de que seria eu, com esta idade — e julgava não ser nos meus dias que a ponte se fizesse — o primeiro a passar por ela. Estou, por esse motivo, muito contente».

E lá seguiu viagem o sr. Fonseca Dias, levado no automovel de seu filho. Outros carros rodaram atrás dele, o terceiro dos quais do sr. dr. Mário Bento, director dos Serviços Municipalizados de Almada, levando em sua companhia a esposa, sr.ª D. Maria Antónia Taveira Pires Bento, e seu sobrinho, o deputado da Nação sr. dr. Mário Bento. O primeiro autocarro, já com passageiros, para Alcantara foi o da empresa Beira-Rio. A partir de então o transito nos dois sentidos manteve-se ininterrupto, vendo-se muitos veículos de matrícula estrangeira, cujos ocupantes prasenteiros e curiosos iam registando nas suas máquinas fotográficas a alegria do ambiente, aspectos da ponte e da paisagem.

Cerca de mil e duzentas viaturas motorizadas passaram durante a primeira hora, no sentido de Lisboa, sob a orientação, inicialmente, dos serviços da P. V. T. e P. S. P., pois foram muitos os populares que acorreram á entrada da ponte para ver o movimento.

50 MIL CARROS E 200 MIL PESSOAS

nas primeiras dez horas de tráfego na ponte

Segundo informação do serviço de portagem da Ponte Salazar, nas primeiras horas de tráfego (das 15 de ontem á 1 hora da madrugada de hoje) transitaram, nos dois sentidos, 50 mil automóveis, que, por estimativa, se calcula tenham transportado cerca de 200 mil pessoas.

CIMENTO SECIL NA PONTE SOBRE O TEJO

A **SECIL** orgulha-se de ter contribuido para a realização desta notável obra de engenharia.

O **CIMENTO SECIL** FORNECIDO A GRANEL, foi transportado para o estaleiro em quantidades que atingiram centenas de toneladas por dia.

O **CIMENTO SECIL** de FABRICO NORMAL, devido à sua composição e características foi utilizado nas mais variadas aplicações designadamente:

BETÃO PRÉ-ESFORÇADO – altas resistências.
BETÃO EM GRANDES MASSAS – baixo calor de hidratação
TRABALHOS MARÍTIMOS – resistência à acção da água do mar.

Das diversas aplicações do **CIMENTO SECIL** nesta obra destaca-se a construção do Pilar Sul da Ponte, record mundial de profundidade.

BATE-CHAPAS

Fábrica de montagem de automóveis em Setúbal, com garantia de estabilização admite profissionais do ramo, devendo indicar na resposta a idade e salário pretendido.

Exigem-se referências quanto a:
— Habilitações
— Abonações morais e profissionais
— Fotografia actual

Respostas a este jornal ao n.º 348, Rossio, 11.

HERPETOL

PARA AS DOENÇAS DA PELE

Uma gota de «Herpetol» e o seu desejo de coçar passou

A comichão desaparece como por encanto. A irritação é dominada. Refresca e alivia a pele. Especialidade solidamente acreditada para todos os casos de ECZEMA (humido e seco), crostas, espinhas, manchas, erupções ou ardências na pele.

A venda em todas as farmácias

AGENTE TÉCNICO—QUÍMICA

Grande empresa industrial com forte ritmo produção, nos arredores de Lisboa, pretende admitir ao seu serviço um agente técnico com bastante prática de condução de pessoal, preparação e manipulação de tintas.

Pedem-se indicações sobre:
— Habilitações literárias
— Abonações morais e profissionais
— Ordenado pretendido
— Idade 35/40 anos
— Fotografia actualizada

Respostas ao Apartado 3058 — Lisboa 3

TESOURARIA

Para departamento de cobranças, precisa-se auxiliar de serviços com conhecimentos de contabilidade. Resposta com referências, indicando idade e ordenado que pretende, ao Rossio, 11, ao n.º 310.

MOBÍLIA CASA DE JANTAR

de categoria, em olho de perdiz, com muitos espelhos, vidros e veludos, em 2.ª mão, para 12 pessoas. Moderna — Vende-se e mostra-se todos os dias a qualquer hora, excepto hoje. Telefone 72 03 35.

EMPREGADO CONTABILIDADE

Precisa-se com profundos conhecimentos de contabilidade para firma de grande movimento. Resposta com referências e ordenado que pretende ao Rossio, 11, ao n.º 458.

SERRALHEIROS CIVIS E AJUDANTES

Admite grande Empresa situada na margem Sul do Tejo.
— Entrada imediata
— Idade máxima 40 anos
— Referências morais e profissionais
— Indicar salário pretendido
— Enviar fotografia

Resposta ao Rossio, 11, ao n.º 5080.

TÉCNICO DE CONTAS DIPLOMADO

Sabendo inglês, para subchefia de contabilidade geral em importante empresa estrangeira, regida dentro das técnicas mais modernas de gestão, oferecendo oportunidade permanente de aperfeiçoamento profissional.

Na sua resposta indique, ponto por ponto:

1. Identificação.
2. Idade.
3. Qual o curso que completou e em que ano.
4. Experiência profissional, se a tiver.
5. Qual o seu desenvolvimento em inglês.
6. Ordenado que pretende.
7. Morada e telefone.

Afaste qualquer receio de inconfidência se estiver empregado e envie a sua resposta para este jornal, ao n.º 4042.

VENDE-SE

Terreno c/ area de 4000 m árvores de frutos e vinha na Várzea de Sintra Tel 980225.

APRENDA RÁDIO TELEVISÃO

Fàcilmente por correspondência com o mais completo curso em português. Recebe valiosos materiais para práticas e construir 1 rádio, 1 televisor, 1 analisador de válvulas e de circuitos, 1 analisador electrónico e ferramentas. Preço económico, podendo pagar em suaves mensalidades. Peça folhetos grátis á: Escuela Rádio y Televisión — Pérez Galdós, 2-4. Zaragoza — Espanha.

REPRESENTAÇÃO

Companhia londrina com escritórios na parte Oeste da cidade, salões de exposição, armazenagem (cerca de 1000 m2) e pessoal eficiente, procura fabricantes de material, para representação e distribuição. Mikon Company, 26 Baker Street, London, W. 1., England.

AGENTE TÉCNICO ENGENHARIA

OFERECE-SE

Electromecanico, recém-formado, boas classificações, ex-oficial miliciano em Angola, carta de condução, alguns conhecimentos de línguas, para qualquer ponto do País, Ilhas ou Ultramar. Resposta ao Rossio, 11 ao n.º 313.

DACTILÓGRAFA

Bem habilitada, tecn. Azert. c/ conh. inglês, que possa deslocar-se a Lourenço Marques. **Resposta:** R. Gomes Freire, 183 4.º Dt.º, das 9 ás 13 e 15/19 h

EXECUTIVO

Precisa-se Bem habilitado para grande empresa em Moçambique, idade 35/45, bom vencimento, guarda-se sigilo estando empregado. Resposta ao n.º 85, deste jornal.

QUINTA

Vende-se em Evora a 4 km, servida por estrada alcatroada, com a área de 6.550 ha, composta de prédio, com a área de 250 m2, olival, terras de semeadura, horta, etc. Rossio, 11, ao n.º 3062.

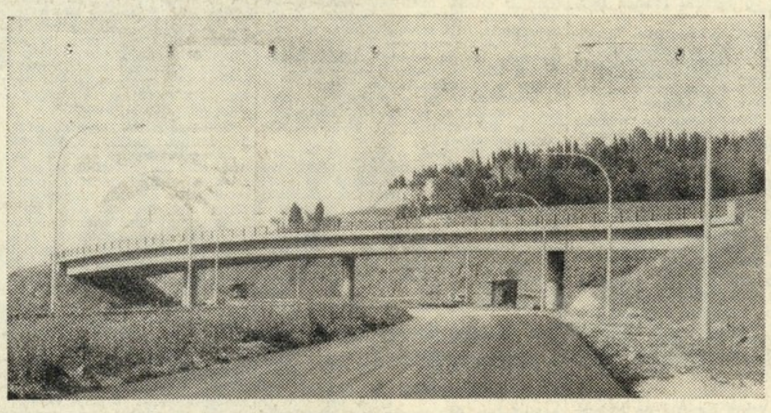
ACESSO NORTE da PONTE sobre o TEJO

OBRECOL

OBRAS E CONSTRUÇÕES, LDA.

Empresa associada ao Empreiteiro Principal para a construção de

10 PONTES • 7 MUROS DE SUPORTE • 1 TÚNEL • 1 COLECTOR



ESCRITÓRIOS:
R. Joaquim António de Aguiar, 41-4.º Dto.
LISBOA

TELEFONES:
5 83 62 — 53 09 22

INAUGURAÇÃO DA PONTE SALAZAR

A PRESENÇA DO BRASIL E DA ESPANHA

Do Brasil e da Espanha deslocaram-se a Lisboa altas individualidades que, com a sua presença, quiseram afirmar quanto nos seus países era apreciada a notável obra de engenharia que passou a ligar as duas metades de Portugal separadas pelo Tejo. Entre essas figuras ilustríssimas estavam o general Muñoz Grandes, vice-presidente do Conselho de Ministros da Espanha, e o marechal Juarez Tavora, ministro das Obras Públicas do Brasil. Desses representantes de países amigos, o «Diário de Notícias» recolheu algumas declarações de grande significado

GENERAL MUÑOZ GRANDES:

«O MUNDO ACABARÁ POR COMPREENDER O QUE OS PORTUGUESES ESTÃO A FAZER PELA CIVILIZAÇÃO OCIDENTAL»

Solicitado pela reportagem do «Diário de Notícias», o general Muñoz Grandes, vice-presidente do Conselho de Ministros de Espanha, declarou:

«É uma obra genial o que vocês fizeram. Esta ponte sobre o Tejo, na verdade, dá comunicação com as duas margens, mas com Deus também.

Nós, que amamos Portugal e o compreendemos, estamos certos de que o Mundo acabará igualmente por compreender o que vocês estão a fazer pela civilização ocidental.

Pode dizer no seu jornal que nós, espanhóis, sentimos orgulho das façanhas portuguesas em todos os campos.»

MARECHAL JUAREZ TÁVORA:

«ESTÍMULO PARA OS BRASILEIROS; UM MILAGRE DE PERSISTÊNCIA E DE MÉTODO DO GRANDE POVO PORTUGUÊS»

O marechal Juarez Távora, ministro das Obras Públicas do Brasil, disse ao «Diário de Notícias»:

«Quero afirmar sinceramente que é para mim grande alegria assistir a esta inauguração, que se processa na mesma data em que Portugal comemora quarenta anos de novas instituições. A ponte sobre o Tejo é a prova legítima do esforço e capacidade técnica da gente portuguesa em que me incluo de qualquer forma e constitui estímulo para os brasileiros, que estão há muitos anos tentando equacionar um problema idêntico; a ponte que deverá ligar Niterói ao Rio de Janeiro.»

E, a terminar, afirmou:

«Nada como estar diante desta ponte para se avaliar o milagre de persistência, de método, de um grande povo como é o povo português.»

À noite, a ponte inundou-se de luz e mirou-se vaidosa, nas águas do Tejo. Foi um espectáculo deslumbrante e surpreendente. Os barcos, feericamente iluminados, completaram um quadro nocturno de beleza inigualável, que atingiria o auge com o fogo de artifício lançado esta madrugada das duas margens do rio

No salão nobre da Camara Municipal de Lisboa, os Chefes do Estado e do Governo, o Cardeal-Patriarca de Lisboa, a senhora de Américo Thomaz e muitas centenas de convidados, assistiram aos numeros de canto, bailado, musica e declamação

O CHEFE DO ESTADO VISITA HOJE Almada e Setúbal

O Presidente da Republica visita hoje o concelho de Almada, para assistir á missa campal junto do monumento a Cristo-Rei, e segue depois para Setubal, almoçando na Estalagem de S. Filipe.

De tarde, o Chefe do Estado presidirá a uma sessão solene nos Paços do Concelho, inaugurará a seguir, o novo cais acostavel do porto após o que, numa vedeta, passará revista ás frotas de pesca e de recreio de Setubal, Sesimbra e Sines, concentradas no Sado.

Ao fim da tarde, o almirante Americo Thomaz assistirá a uma corrida de toiros na Praça Carlos Relvas, regressando depois á Estalagem de S. Filipe, onde haverá jantar e recepção em honra do Chefe do Estado.

OS "FERRY-BOATS" continuaram a funcionar com "bichas"

Nota curiosa a salientar a propósito da inauguração da ponte sobre o Tejo é o facto de os «ferry-boats», ao contrário do que era natural supor-se, terem continuado ontem a funcionar com movimento quase identico ao dos dias anteriores, efectuando sucessivas travessias entre as duas margens, no transporte de veículos.

O caso verificou-se, principalmente, nas carreiras entre o Terreiro do Paço e Cacilhas e vice-versa, não deixando em ambos os lados de se formar extensas filas de carros de todos os tipos, que aguardavam largas esperas para ganharem a sua vez.

Entre Belém e Porto Brandão, a despeito da vizinhança da ponte, o movimento foi também incessante, embora mais reduzido do que o costume, até ás 21 horas. Conquanto ali não se tivessem registado bichas, os barcos não deixaram nunca de fazer os trajectos com a lotação de veículos completa.

Evidentemente que o caso dificilmente voltará a ser repetido, uma vez passado o presente e extraordinário afluxo de carros na ponte, que após a inauguração todos querem atravessar e que a circunstancia de a passagem se fazer livremente até á meia-noite de hoje, mais estimula o desejo de todos.

A partir de então, a travessia de barco será, naturalmente, bastante reduzida.

A RECEPÇÃO DE GALA NOS PAÇOS DO CONCELHO

COM A PRESENÇA DO CHEFE DO ESTADO, DO CARDEAL-PATRIARCA, DO PROF. OLIVEIRA SALAZAR, DO GOVERNO E DO CORPO DIPLOMÁTICO

Desde 1960 — quando Lisboa, cabeça de um império, comemorou, em altas manifestações de patriotismo, a passagem do V Centenário da Morte do Infante D. Henrique —, que os salões de «domus municipalis» não se haviam tornado a abrir para tão brilhante recepção. Com o acontecimento, que então se comemorava, a cidade exaltava o espírito universalista de que, por força do génio do Infante, a Pátria Portuguesa ia dar sobejas provas. Agora, outro acontecimento histórico de transcendente importancia, a inauguração da ponte sobre o Tejo, levou a Camara Municipal de Lisboa a abrir os seus majestosos salões para mais uma festa, que fica entre as mais brilhantes de quantas ali se têm realizado.

Exteriormente, o edifício oferecia aspecto deslumbrante, com a profusão de luzes fazendo ressaltar a «patina» do tempo, a autenticar o rodar dos anos sobre os mármores ali empregados e a beleza dos panejamentos em ricas tapeçarias a alternar com bandeiras nacionais e da cidade, num friso vivo, colorido, realçado ainda mais pelos efeitos dos projectores eléctricos.

Uma força da G. N. R., com fanfarra, aguardava, em frente do Município, a chegada do Chefe do Estado. Entretanto, iam chegando os convidados. Depois de terem sido recebidos á entrada dos Paços do Concelho pelo respectivo almoxarife, o nosso camarada de Imprensa Elmano Simões Coelho, eram acompanhados até á escadaria nobre decorada com lindos tufos de verdura, flores e panejamentos verdes franjados, onde se encontravam soldados da G. N. R., em uniforme de gala e espada desembainhada, e flamulas vermelhas no topo das lanças.

Pouco passava das 21.30, quando o primeiro convidado de honra, o sr. prof. dr. Oliveira Salazar, se apeou junto da porta principal e deu entrada nos Paços do Concelho, onde era aguardado pelos srs. presidente e vice-presidente, respectivamente general França Borges e Anibal David e por alguns vereadores. Recebeu os cumprimentos destas individualidades e lentamente foi subindo a escadaria dos Paços do Concelho, envolvido numa atmosfera de simpatia, que o ilustre estadista agradeceu.

Entretanto, iam chegando, sucessivamente, centenas e centenas de convidados, membros do Governo com suas esposas, entre os quais os ministros de Estado, da Defesa, dos Negócios Estrangeiros, do Interior, da Justiça, do Exército, da Marinha, das Corporações e da Educação Nacional; secretários de Estado da Agricultura e da Industria, e subsecretários de Estado da Presidência e do Tesouro, muitos dos quais acompanhados por suas esposas, que se apresentavam com vistosas «toilettes», em parada de elegancia própria de uma grande capital.

Um toque de clarim anunciou a chegada de outra alta personalidade. Era o sr. Cardeal-Patriarca de Lisboa, acompanhado pela sua comitiva.

Finalmente os cumprimentos do sr. general França Borges e dos vereadores.

O numero de convidados que chegavam era cada vez maior. Membros do corpo diplomático, representações oficiais estrangeiras, especialmente convidadas para a cerimónia, nomes ilustres da finança, da aristocracia, das artes, das letras e das ciências, envergando casacas e ostentando as mais variadas e valiosas condecorações.

A orquestra de camara da Emissora Nacional, sob a regência do maestro sr. Haydn Beck, executava vários trechos de musica clássica. Novamente um toque de clarim se fez ouvir. Era o sr. Presidente da Republica que chegava, com a sua comitiva. Depois de ter recebido as homenagens de uma força da G.N.R. e calorosas palmas de centenas de pessoas que se encontravam no Largo do Município, o sr. almirante Américo Thomaz deu entrada nos Paços do Concelho, onde era aguardado pelo sr. general França Borges e esposa e alguns vereadores. Entretanto formava-se um cortejo que lentamente subiu as escadas, em que o Chefe do Estado dava o braço á senhora de França Borges e o presidente do Município á sr.ª D. Gertrudes Thomaz. Logo a seguir vinham as pessoas de família do sr. Presidente da Republica, membros das suas Casas Militar e Civil e vereadores.

Ao atingir o ultimo lanço da escadaria, a Orquestra da Emissora Nacional executou os primeiros acordes do hino nacional e, em seguida, uma marcha militar de Edgard Elary. Ao chegar ao andar nobre, o Chefe do Estado dirigiu-se para o gabinete do presidente da municipalidade, onde se encontravam já os srs. Cardeal-Patriarca, Presidente do Conselho, membros do Governo, presidentes da Assembleia Nacional e da Camara Corporativa, presidente do Supremo Tribunal de Justiça e outras altas personalidades. Aí o Chefe do Estado não só descansou durante alguns momentos, como recebeu também cumprimentos de muitas individualidades, após o que acompanhado pelas altas personalidades mencionadas, percorreu os vários salões, recebendo os cumprimentos do corpo diplomático e da maioria dos convidados.

Cerca da meia-noite, foi oferecida uma ceia aos convidados, tendo o sr. Presidente da Republica, o sr. prof. Oliveira Salazar, o sr. Cardeal Cerejeira, o Nuncio Apostólico e os membros do Governo tomado a refeição na sala das reuniões preparatórias.

A recepção foi abrilhantada com várias exibições artísticas, a cargo da ballarina Maria Manuela Varela Cid, da actriz Ana Paula, que recitou o poema «Lisboa», expressamente escrito para a cerimónia por mons. Moreira das Neves, a harpista Henriette Ancet de Sousa e a cantora Dulce Cabrita.

A' saída, foram oferecidos ás senhoras vasos com flores e aos convidados medalhas comemorativas da visita de Salazar aos Paços do Concelho.

A MOEDA CONTRIBUIU PARA O ATRASO DE TRÂNSITO

Uma das razões que mais contribuiram para os engarrafamentos e entraves do transito verificados ontem nas vias que conduzem á ponte foi a moeda de vinte escudos comemorativa da inauguração. Muito naturalmente, todos os condutores, no desejo de uma recordação, queriam comprar moedas. E, embora os avisos feitos tivesem dado nota de que só se venderia uma moeda a cada um, havia sempre a esperança de conseguir duas ou mais. E, para isso, quase todos os condutores mostravam notas de valor superior a vinte escudos. Resultado: os trocos foram constantes e obrigaram a parcelares perdas de tempo, que, todas somadas, conduziram áqueles atrasos inacreditáveis e desesperantes.

Aqui fica um aviso, sr. automobilista. Para hoje, se for á ponte comprar uma moeda, leve vinte escudos trocados.

O PROGRAMA FESTIVO DA CÂMARA MUNICIPAL

Para os seus hóspedes de honra — os alcaides de Madrid e Toledo, o presidente e vice-presidente da edilidade do Porto, o representante do burgomestre de Berlim — foi elaborado um programa que se prolonga até amanhã, segunda-feira, com visitas á cidade, a Cristo-Rei, á Arrábida, a Sintra e Cascais, a Mafra e Ericeira e á piscina do Areeiro. Em honra dos visitantes o general França Borges oferece hoje um jantar em Alfama e, mais tarde, após o espectáculo de bailado na Praça do Império, a interessante ronda naquele bairro típico conhecida pela designação de «Alfama á Noite».

Um dos espectáculos de maior projecção das comemorações, pelo inéditismo e pelo aspecto cultural, está marcado para a noite de hoje, domingo, na Praça do Império, junto da Fonte Monumental. E' a exibição coreográfica ao ar livre pelo grupo Gulbenkian de Bailado, oferecida gratuitamente ao publico de Lisboa.

Para amanhã, segunda-feira, está programado um concerto coral, gratuito, na Estufa Fria, com início ás 21.45 horas. Os Serviços Culturais da Camara Municipal capricharam na organização do espectáculo, a cargo do coro da Academia de Amadores de Musica sob a regência de Fernando Lopes Graça e com a participação do famoso All Ohio Youth Choir. A primeira parte é preenchida por canções regionais portuguesas (romances, cantos religiosos e cantos de romaria), com harmonizações daquele distinto musicógrafo português, e a segunda parte por canções de amor e canções dançadas. O publico de Lisboa tem uma ocasião unica de ouvir o célebre agrupamento juvenil de Ohio, formado por cento e trinta rapazes e raparigas estudantes de escolas superiores e dirigido por Glenville Thomas e Vance O'Donnell. O All Ohio Yourth Choir, com esta de agora, é a segunda vez que vem á Europa.

Entre as manifestações festivas, figuram também, na noite de amanhã, concertos publicos pelas bandas da G. N. R., no Mosteiro dos Jerónimos; dos Bombeiros Voluntários de Fanhões, na Alameda D. Afonso Henriques; da Sociedade Musical do Beato, na Praça do Comércio; da Sociedade Recreativa e Musical de Carcavelos, na Praça José Fontana, e da Incrível Almadense, no Jardim da Estrela.

Na terça-feira, ás 17.30 horas, é inaugurada a exposição «Lisboa e o Tejo», no salão nobre do Palácio Galveias, no Campo Pequeno. A' noite, efectua-se a tourada á antiga portuguesa.

Finalmente, na quarta-feira, as festas culminam com um interessante desfile nocturno, na Avenida da Liberdade, de carros alegóricos da cidade, chamado «Cortejo Turístico».

UMA "PONTE" AINDA MAIOR

— ENTRE LISBOA E BRASÍLIA — GOSTARIA QUE AINDA PUDESSE SER CONSTRUÍDA NA MINHA GERAÇÃO

—salientou o chefe da «Caravana da Comunidade»

Chefiada pelo dr. Mário Neves dos Santos e constituída por três dezenas de individualidades, entre as quais médicos, industriais, capitalistas e comerciantes, chegou ontem a Lisboa, no voo da TAP, a «Caravana da Comunidade», para assistir á inauguração da ponte de Lisboa e fazer depois uma visita ao País, especialmente ao Norte, onde grande parte dos componentes da caravana tem os seus familiares.

Aguardada no aeroporto pelo almirante Henrique Tenreiro e muitas pessoas amigas, aquele grupo de portugueses e de luso-brasileiros descreveram a ponte vista do ar, como uma obra grandiosa, pois haviam acabado de sobrevoá-la.

O dr. Mário dos Santos, disse depois da satisfação que todos sentiram ao avistar terra de Portugal e, naquele momento, ao pisar o solo da Pátria, onde alguns não vinham já há muitos anos.

«E' ambição de todos nós congratularmo-nos com o Governo português pela obra monumental que se vai inaugurar. E, como português radicado no Brasil há 54 anos, sinto orgulho em voltar a esta cidade onde passei os primeiros anos da minha vida.

Estou certo de que a ponte sobre o Tejo é um símbolo tão grande como um marco a representar a grande vocação da raça portuguesa no estabelecimento de pontes de civilização através dos continentes. Não fosse essa vocação de construir pontes e ter a argucia da engenharia política e não se falaria hoje do Rio de Janeiro ao Estado do Rio Grande do Sul e da Baía a Mato Grosso a mesma língua e não se sentiria a mesma filosofia da vida que foi transplantada daqui para lá há quase cinco séculos.

Eu próprio, nascido em Africa, filho de pai natural de Goa e de mãe natural de Lisboa, imigrado para o Brasil, moro no estado do Pará e tenho um filho natural do estado da Guanabara — esta, como vêem, é uma verdadeira ponte humana que se pode estabelecer e se pode criar graças ao mérito da raça lusitana.»

E a finalizar: «Gostaria que ainda na minha geração se pudesse construir uma ponte ainda maior do que esta que vamos inaugurar — a «ponte» de Lisboa a Brasília — para que possamos realmente ter a verdadeira Comunidade e para trazer o Brasil á Europa e levar Portugal á América.»

UM DIA QUE NÃO ESQUECERÁ MAIS

LISBOA DEITOU-SE ALTA MADRUGADA

e levou nos olhos o reflexo das luminárias e a silhueta triunfal da Ponte Salazar

Lisboa não esteve em festa apenas durante o dia. A ponte, profusamente iluminada, oferecia um deslumbrante espectáculo que valia a pena contemplar. Depois tinhamos o fogo de artifício, outro espectáculo tão agradável para a grande massa dos habitantes da capital. Os surpreendentes efeitos da pirotecnia trazem sempre á ideia desta esmagadora quantidade de alfacinhas adoptivos a comovida imagem das suas pequenas e diversas terras de origem, a cujas tradições e costumes permanecem indissoluvelmente ligados. E é nesses caprichos da saudade que se evadem do zunido do tumulto e da vertigem da grande cidade que os atraiu.

Foi precisamente há 115 anos que Lisboa assistiu, e no início deste mês de Agosto, ao primeiro grande espectáculo de fogo de artifício que decorreu no velho Passeio Publico, naquele Passeio Publico que ficou na tradição e que antecedeu a Avenida da Liberdade.

Um especiáculo deslumbrante que transfigurou a cidade

O fogo, que assinalou a solene inauguração da ponte, teve início á meia-noite e meia hora. Meia duzia de foguetes lançados de Almada e outros tantos de Lisboa anunciaram o começo do grandioso espectáculo.

E o céu, que já oferecia a beleza de uma linda noite de luar, encheu-se de sortilégio. Os efeitos luminosos e sempre cada vez mais surpreendentes, num ritmo crescente para a apoteose.

★

De uma das janelas da sede da Cruz Vermelha, á Rocha do Conde de Obidos, o Presidente da Republica e o Presidente do Conselho, acompanhados de membros do Governo, assistiram ao deslumbrante espectáculo pirotécnico que enchia o rio de luz e cor.

O povo, que por ali também se juntou em numero denso, aclamou os dois grandes homens publicos portugueses.

Até alta madrugada

Lisboa deitou-se de madrugada. Depois da festa oficial, das solenidades matutinas, dos discursos e consagrações—foi a vez de o povo se associar ao jubilo do acontecimento. Como noutro lugar dizemos, mal a ponte abriu ao tráfego, automóveis de todas as categorias e de todas as idades afluiram á nova via suspensa sobre as águas do Tejo. Madrugada alta a massa de veiculos na ponte era compacta e movia-se com extrema lentidão. Nos acessos, milhares de automóveis imobilizados não desistiam de empreender a travessia. Calcula-se que, durante a noite, o movimento não pare. Talvez decresça um pouco. Mas há que contar com todos aqueles que se preparam para idêntica viagem mal o sol raiar. Ver nascer o sol a meio do Tejo — eis um espectáculo inédito, que muitos não quererão perder.

Até ás 20 horas de ontem, trinta mil veiculos cruzaram a ponte. E hoje o tráfego deve atingir numeros difíceis de igualar.

O fogo de artifício despovoou Lisboa, que se acantonou na zona ribeirinha. A meia-noite, a Avenida 24 de Julho estava saturada. Não se avançava um passo. E até Belém, pode dizer-se, a situação era idêntica. A Rocha do Conde de Obidos dir-se-ia uma autêntica cascata humana, com a multidão escorrendo pelas escadarias até cá abaixo. Os eléctricos passavam apinhados, com gente dependurada, em equilíbrio precário, arriscando a integridade física na ansia de alcançar um ponto estratégico que lhe permitisse ver o «show» de luzes e cores fabricado pelos pirotécnicos nortenhos. Nos comboios da linha de Cascais os passageiros debruçavam-se das janelas.

Milhares de pessoas instaladas ao longo da margem partilhavam do deslumbramento do fogo de vista. A noite estava calma e as águas do Tejo enchiam-se de cores garridas a reflectir os «bouquets» multicolores que subiam ao céu. Pela beira-rio, até Oeiras, a multidão era densa, sobretudo no alto da Gibalta, em Caxias, na velha ponte dos Faróis, em Paço de Arcos, e no Alto de Santo Amaro. Os carros haviam sido arrumados sobre os passeios para não prejudicarem a marcha na faixa de rodagem e milhares de pessoas desta varanda improvisada, sentadas nos resguardos de pedra, viviam a fascinação da apoteose de luzes com que se saudava a inauguração da ponte.

Lisboa deitou-se tarde, não há duvida. Terá chegado a casa moida e cansada. Mas não deu o tempo por mal empregado. Teve um daqueles dias que não mais esquecerá pela vida fora.

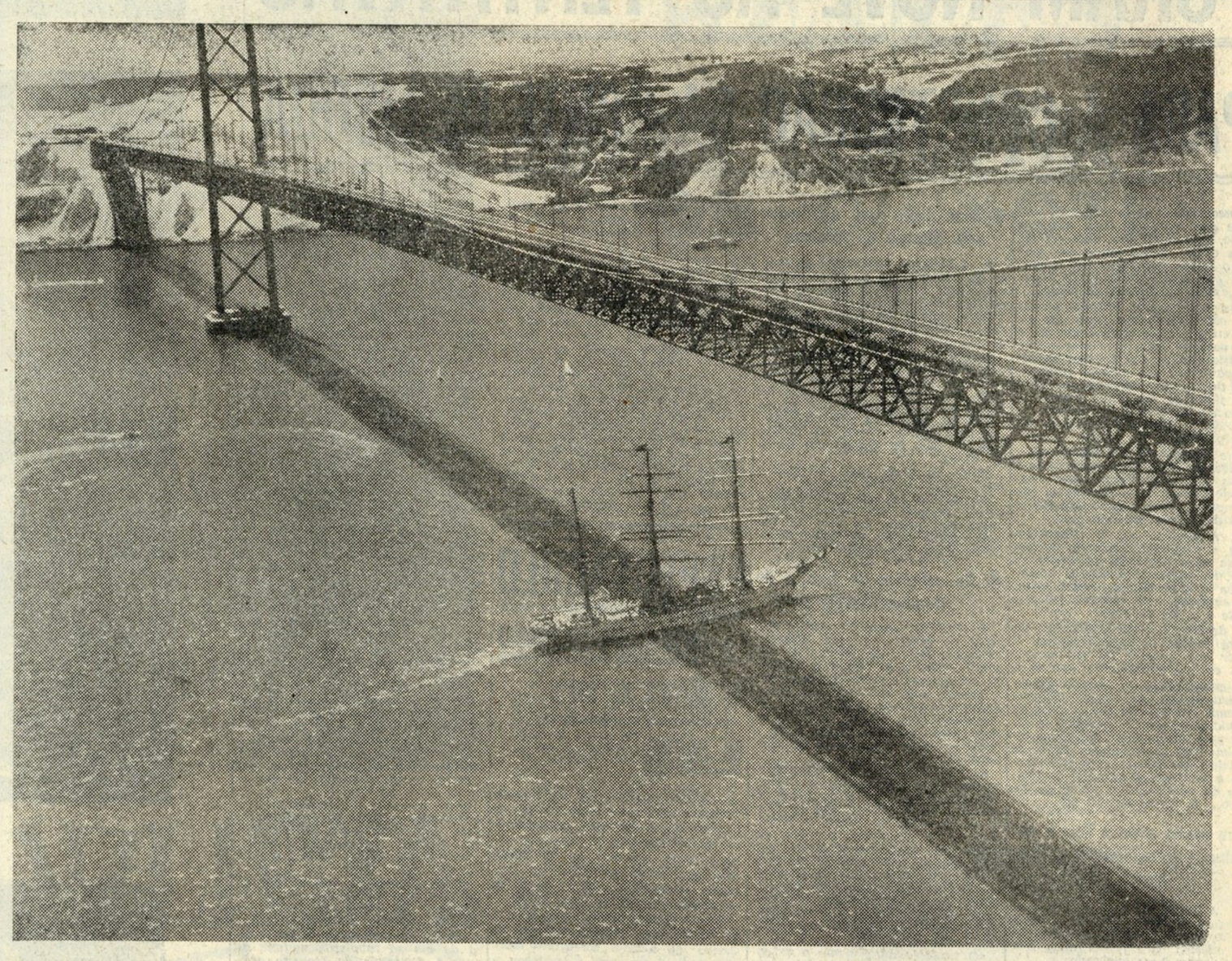
✣ O Presidente da República e Presidente do Conselho assistiram ao fogo de artifício na sede da Cruz Vermelha

O Chefe do Estado, acompanhado da senhora de França Borges, subindo a escadaria dos Paços do Concelho

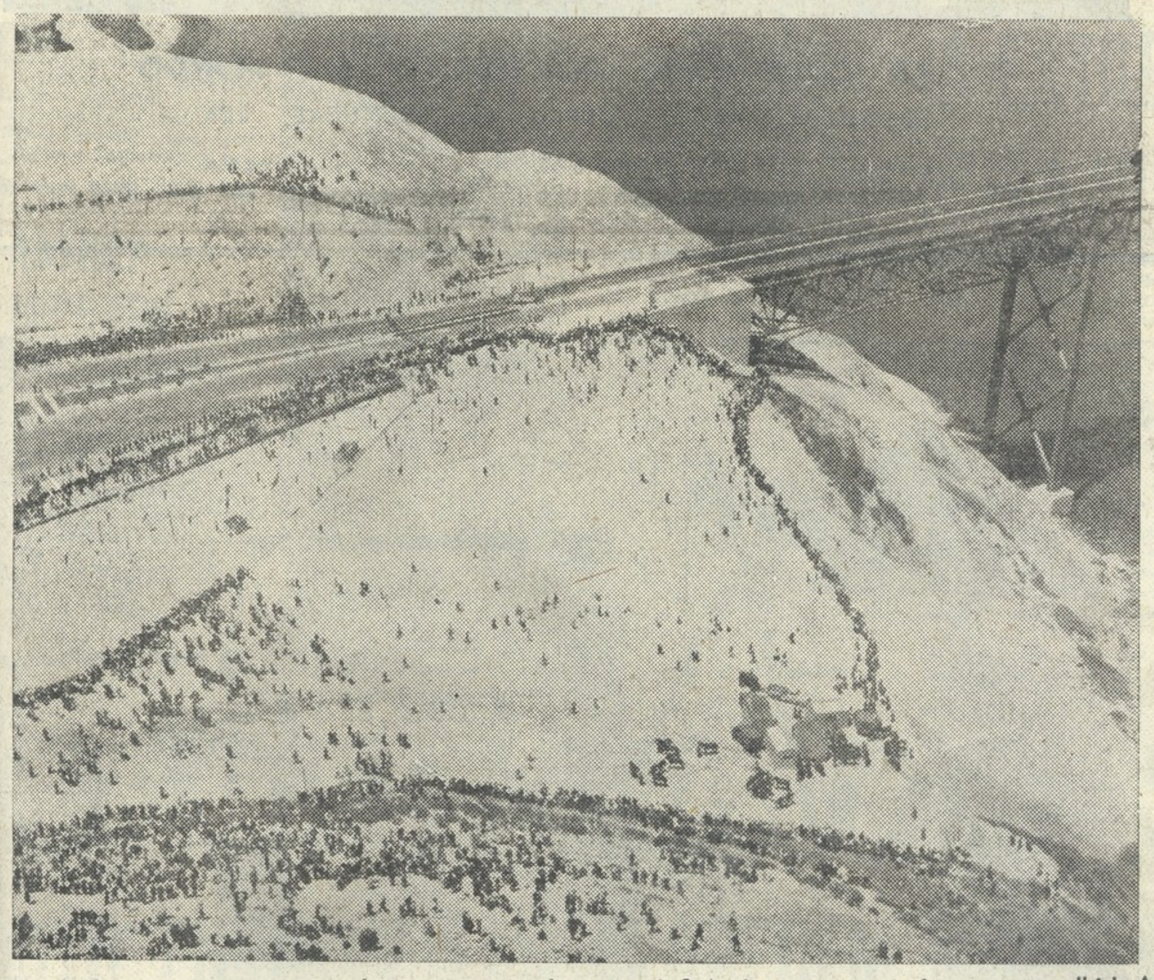
A INAUGURAÇÃO DA PONTE SALAZAR

IMAGENS de um acontecimento HISTÓRICO

Pombos-correios soltos na Praça da Portagem vão para toda a Lisboa levar a boa nova — a ponte foi inaugurada



A PONTE, A SUA SOMBRA E A «SAGRES» — Um feliz documento do espectáculo de ontem, que doravante será o espectáculo de todos os dias. A ponte projecta a sua sombra no leito do rio, parecendo assentar o seu colossal tabuleiro sobre o navio-escola «Sagres»



Esquiadores na neve, em qualquer estância de veraneio? Assim sugere esta imagem recolhida do alto do monumento a Cristo-Rei. A multidão desce pelo morro, presenciando de longe as cerimónias da inauguração da ponte

15 horas. A ponte foi aberta ao trânsito. Centenas de automóveis com milhares de passageiros partiram para a estreia da notável obra

Vista do lado sul, a ponte oferecia ontem esta perspectiva aos milhares de pessoas que se encontravam perto do monumento a Cristo-Rei

DE 1876 A 1951

FORAM NOVE AS TENTATIVAS

PARA A CONSTRUÇÃO DA PONTE DE LISBOA

A necessidade de se construir uma ponte que unisse as duas margens do rio, aqui em Lisboa, deve ser tão velha como velho burgo que perdeu o conto aos anos. São tantos estes que a sua certidão de idade está escrita na bruma da lenda.

Ulisses — que a história perdoe este atrevimento em favor da beleza mitológica — arribou um dia a este pequeno mar interior e gostou do sitio. Gostou e ficou, com os seus companheiros de viagem. Enamorado da região, é natural que, sentado junto da sua tenda e perscrutando ao longe a Outra Banda, tenha dito: «Como ficava bem ali uma ponte!»

Este desejo terá sido manifestado, séculos em fora, pelas numerosas e várias gentes que habitaram e engrandeceram a zona ribeirinha, que de lugarejo passou a cidade carregada de gloriosa história.

À medida que o tempo rodava, a necessidade haveria de tornar-se cada vez mais premente. O Tejo, intimamente ligado às nossas gestas mais grandiosas, era, todavia, um embaraço nas relações entre o Norte e o Sul do País.

O desenvolvimento urbanístico da Outra Banda começou, todavia, a impor aos homens da governação uma solução considerada inadiável.

A envergadura do empreendimento era, porém, de causar insónias ao mais clarividente dos homens de Estado. Dificuldades técnicas—o rio é largo e profundo—e avultados investimentos aconselhavam todas as cautelas. Por isso os anos continuaram a sumir-se na voragem do tempo e da ponte apenas havia de positivo... o desejo de Ulisses.

Nove pontes sobre o Tejo a colmatar — parcialmente — uma brecha...

A brecha do Tejo no corpo rectangular do País começou, a breve trecho, a ser colmatada como quem usa adesivo para juntar duas partes de uma jarra quebrada.

A primeira ponte a ser construída sobre o Tejo foi a da Praia do Ribatejo—Barquinha—, em 1862, para dar passagem à linha ferroviária; depois, em Abrantes, em Maio de 1870, para trânsito rodoviário. Seguiram-se a de Santarém, em 1881; a de Vila Velha de Ródão, em 1887, a de Abrantes, rodoviária, em 1891, a do Setil-Muge, ferroviária, em 1904; a de Belver e a da Chamusca, no mesmo ano. Quarenta e sete anos mais tarde, em 1951, a do Marechal Carmona, em Vila Franca de Xira. Esta era já uma valiosa aproximação da capital, à qual trouxe notáveis benefícios. Mas a brecha maior, aqui no Tejo lisboeta, tu cá, tu lá com o mar, continuava desmedida e quase irreparavelmente aberta.

Uma ideia que apaixonou uma pléiade de técnicos

A ideia da construção da ponte de Lisboa para a Outra Banda apaixonou vivamente uma pleiade de técnicos, mormente a partir do ultimo quartel do século passado. Era a ciência a tentar dar corpo ao sonho de Ulisses...

O primeiro foi o engenheiro Miguel Pais, em 1876. O seu plano era este: «A linha férrea vinha do Pinhal Novo, onde toda a rede do Sul se encontra reunida num tronco unico, ao espigão do Montijo, e daí, por uma imensa ponte, aos Grilos, fora da zona da grande navegação do Tejo.»

Custo da obra: mais de quatro mil contos (daquele tempo).

Afirmam os técnicos actuais que o estudo daquele seu colega contém «uma justificação da obra na sua maior parte válida nos nossos dias». Como elogio é notável.

As soluções de Lye e de Bantissol-Seyrig

Em 1888, entra no palco o projecto do americano Lye. Resumo. «Vinha a ponte de Almada ao Tesouro Velho e aí ficava a estação de passageiros e mercadorias do Sul e Sueste, com entrada pelo Largo das Duas Igrejas. Um sistema de elevadores, nas alturas do Cais do Sodré, transportaria vagões entre a linha superior e a estação da companhia.»

Em 1889, surge a solução apresentada por dois conhecidos técnicos: Bartissol—, autor do tunel do Rossio—e Seyrig, construtor da ponte de D. Luís, no Porto. O jornalista L. de Mendonça e Costa, no «Ocidente» daquele ano, diz-nos que «o sonho de ligar as duas margens por meio de uma ponte vai-se encaminhando para se converter em realidade graças á iniciativa e actividade do sr. Bartissol e á inteligência arrojada do distinto engenheiro sr. Seyrig.

«O projecto dá á ponte a extensão de 2310 metros, completando-a com uma linha férrea que partirá da estação do Rossio, a ligar com a do Barreiro, num percurso de 15 quilómetros e meio. Do Rossio, sairá a linha em tunel, seguindo em curva para a esquerda, voltando assim de forma a passar quase sob a Praça do Príncipe Real e indo desembocar no vale formado pela Rua de S. Bento, perto do Palácio das Cortes. Atravessa então a Rua de S. Bento em linha recta, inclinando-se depois novamente para a esquerda noutra curva e passa por detrás das Cortes. Nesse ponto, a linha será aberta em trincheira e em tunel e estabelecer-se-á a estação da Rua de S. Bento. A Calçada da Estrela é atravessada em subterraneo e o seu trânsito não será interrompido nem pelos trabalhos nem pela exploração.

«Este subterraneo prolongar-se-á na extensão de 400 metros, indo a trincheira que segue terminar acima da Rocha do Conde de Óbidos.

«E' fácil», diz o sr. Bartissol na sua memória publicada na «Gazeta dos Caminhos de Ferro», «fazer chegar aí uma estrada que, vinda da esquerda e da direita, comunique com a ponte, pondo, deste modo, em relação directa e fácil com ela o bairro de Buenos Aires e a parte baixa da cidade, inferior ás Cortes, como o Conde Barão, etc. O encontro extremo da ponte será situado na proximidade imediata dessa embocadura e é daí que as duas vias, a via férrea e a via publica, partirão por sobre o rio. Estabelecer-se-á outra estação neste ponto, destinado a facilitar aos habitantes do Bairro da Estrela as comunicações com a outra margem do rio. O acesso a esta estação será feito por meio de um ascensor vertical propriamente dito ou por um caminho funicular inclinado que a comunique com os cais o mais directamente possível. E' grande a importancia de tal comunicação, atendendo a que este ponto, com as novas docas em construção, será de futuro um dos centros de maior actividade da capital. Desde a boca do tunel até á beira do rio há quatro arcos, sendo os três pilares dispostos — um para cá um pouco da linha dos cais actuais e os outros perto da Calçada do Marquês de Abrantes e mais acima ainda sobre a colina. O primeiro tramo é de 115 metros e os outros três de 160 metros cada um. Do terceiro pilar parte o primeiro grande arco, com 300 metros de abertura. Esta disposição deixa, pois, um espaço livre muito considerável, quer nos cais, quer no rio, para que as embarcações possam manobrar e atracar desafogadamente. A partir daí, a ponte avança por sobre o rio, indo os seus tramos alternando de dimensões. Sendo o primeiro de 300 metros, o seguinte é de 160, o imediato de 300, o outro de 160, e assim sucessivamente. A ponte completa terá quatro tramos de 300 metros e seis de 160, sendo o ultimo de 150 metros, semelhante a um dos de 160, em consequência da conformação do terreno marginal nas colinas de Almada, que obrigou a encurtar este arco.

«A ponte vai efectivamente apoiar-se sobre essas colinas a um nivel elevado, deixando, como do lado de Lisboa, a margem do rio intacta, o que permite de futuro a ampla liberdade de aproveitar essa margem para a construção de cais e outros estabelecimentos em que se pensa já de há muito.

«Em Almada, estabelecer-se-á a primeira estação, ao quilómetro 4,450. As outras que se seguem serão: Piedade, ao quilómetro 6,460; Alfeite, 9300; Seixal 12.300; e Barreiro, 15.500.

«O entroncamento com a linha do Sul será feito na própria estação do Barreiro, que assim não ficará inutilizada e poderá servir de depósito e oficina de reparações. A ponte será de um só tabuleiro, metade do qual é destinado ao transito ordinário, metade á via férrea. A largura total é de 25 metros nos pilares e 18 no tabuleiro. A altura do tabuleiro para o nivel da água é de 50 metros. A perspectiva é elegante e digna de uma cidade como a nossa.»

Com um certo desanimo, o jornalista concluia:

«Pena será, pois, se tão grandiosa obra ficar só na gravura.»

Custo da obra: 9 mil contos (daquele tempo).

O que Fialho de Almeida pensava da ponte de Lisboa

Nem toda a gente concordava com a urgência da obra, que, realizada, marcaria uma época e uma geração. Assim, em 1906, Fialho de Almeida, a quem se devem páginas brilhantes sobre a cidade, escrevia na «Ilustração Portuguesa»:

«Só quando a Lisboa da Outra Banda tomasse desenvolvimento uniforme de cidade e as duas Lisboas, direita e esquerda, desenroladas pelas margens do rio, proclamassem urgência da sua homogeneização num todo idílico, é que a ideia da ponte ou pontes monumentais de 000 contos—que já começa a endoidar bestuntos da puerícia mandante, amiga de exibicionismo—deveria ser posta a amadurar, conjuntamente com a do projecto da estação fluvial sul e sueste, cujas obras, ao contrário do que ouço, não parecem, por agora, tão urgentes como a conclusão da via férrea até Cacilhas ou Almada.»

Em 1890, apareceram dois estudos: um da Maschinenbau Aktiengesellschaff ligando o Montijo ao Beato e outro do eng.º André de Proença Vieira entre Almada e o norte da Rocha do Conde de Óbidos, seguindo a linha férrea até perto de Campolide. «Custava 7500 contos (daquele tempo), mas é possível que chegasse a muito mais, visto haver sítios no rio onde as fundações dos pilares iriam a 60 metros de fundo e no projecto não se faziam cálculos explicitamente rigorosos acerca dessas fundações.»

Outros estudos apareceram, também para a zona mais estreita do rio, em 1913 — de uma empresa nacional —, e em 1938 — do eng.º Zuzarte de Mendonça.

Um projecto — com todas as garantias — que a situação mundial obrigou a pôr de parte

Em 1934, o Ministério das Obras Publicas abriu concurso para a concessão da construção da ponte sobre o Tejo entre o Beato e o Montijo e a sua exploração pelo prazo de 50 anos. A abertura das propostas estava prevista para 30 de Agosto daquele ano, ás 15 horas.

Segundo o caderno de encargos, algumas das características principais da ponte eram:

— Ter dois tabuleiros, sendo um para viação ordinária e outro para viação acelerada. Esses tabuleiros podiam ser justapostos, formando um unico, ou sobrepostos. Neste ultimo caso, o tabuleiro para o caminho de ferro ficaria colocado superiormente.

— Ter o tabuleiro para a viação acelerada construído para linha dupla, sendo a bitola das linhas de 1.665 metros entre faces internas dos carris. A entrevia seria de 2 metros. Aos lados do tabuleiro, haveria dois passeios de pelo menos 0.70 m. No caso de o tabuleiro ser sobreposto, seria revestido de uma chava metálica ou de cimento armado, por forma a evitar a queda de quaisquer substancias sólidas ou líquidas sobre o tabuleiro inferior.

— Ter o tabuleiro destinado á viação ordinária com uma faixa de rodagem mínima de 12 metros de largo. Os passeios laterais teriam a largura mínima de 2 metros.

Previa-se a instalação de tranvias eléctricos em via dupla.

A altura da ponte, para permitir a passagem da navegação junto á margem, seria de 34.55 metros acima do zero hidrográfico.

Este projecto, rodeado de todas as garantias de êxito, foi, porém, posto de parte em virtude de os horizontes do Mundo começarem a turvar-se. A guerra mundial desenhava-se já ao longe.

O ultimo estudo, que também não foi por diante, era da autoria do engenheiro espanhol Peña Boeuf.

O sonho só viria a tornar-se realidade, depois de tantas diligências infrutíferas — nada menos de nove! — na década de 60.

A ponte aí está, imponente, majestosa e gracil. Saudemo-la como a consagração de uma época e de uma geração!

ESPECTÁCULO

PELO GRUPO GULBENKIAN DE BAILADO NA PRAÇA DO IMPÉRIO

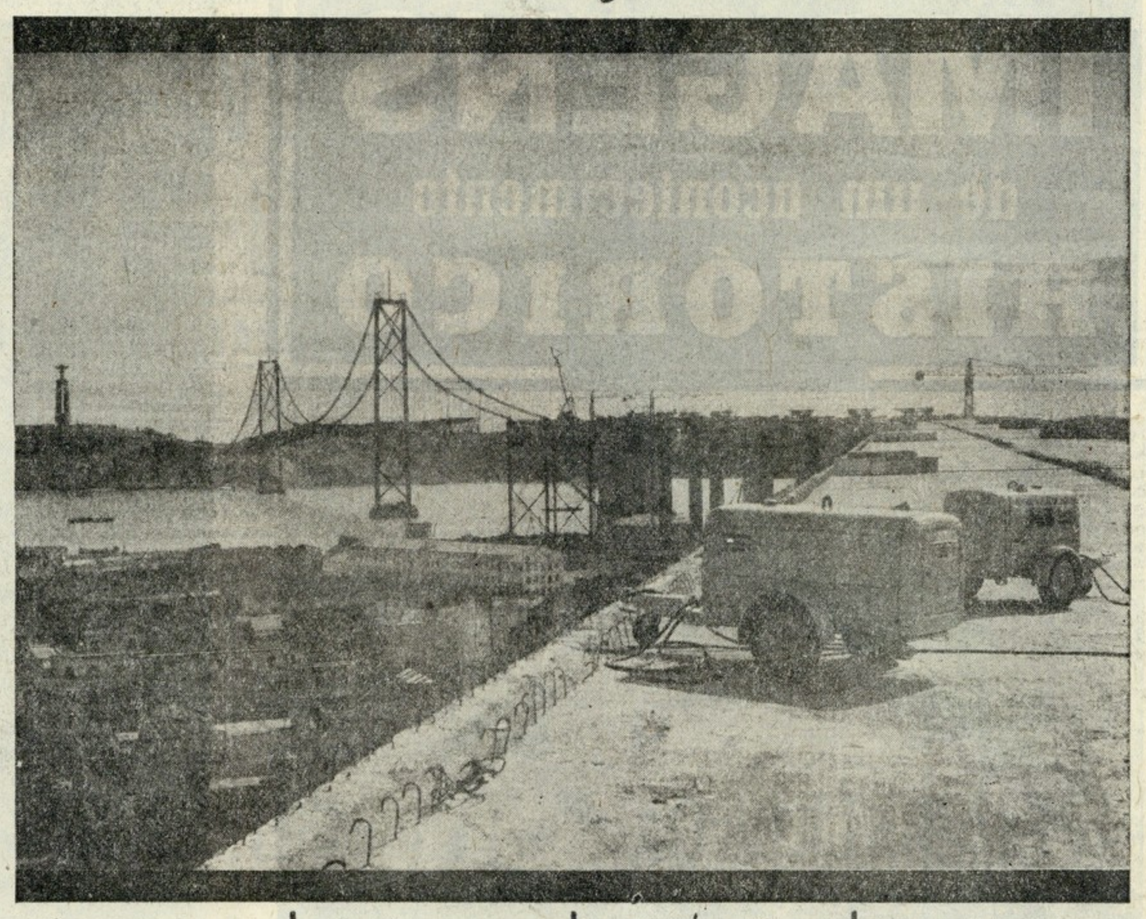
O Grupo Gulbenkian de Bailado voltará a apresentar-se ao público de Lisboa, num espectáculo extraordinário que se realizará na Praça do Império, hoje, domingo, ás 22 horas. Este espectáculo integra-se no programa oficial das comemorações da inauguração da ponte sobre o Tejo.

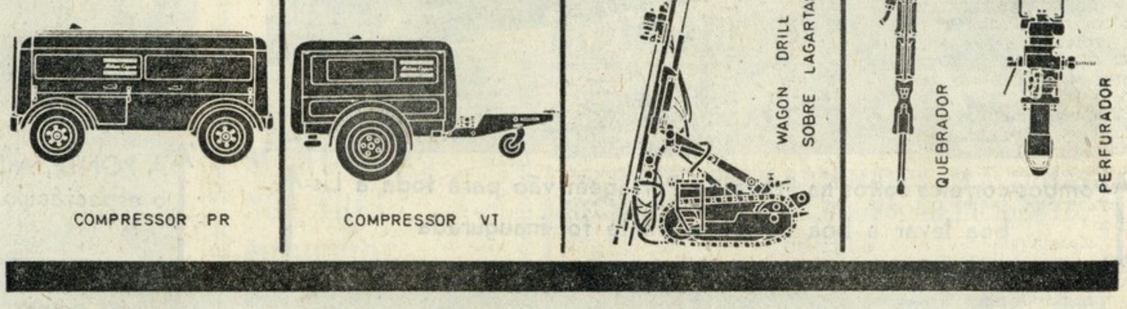
A abrir o programa, e sobre música de Gluck, será dançado «Esboço de Orfeu» do notável coreógrafo suíço Michel de Lutry, que se deslocou a Portugal expressamente para montar este bailado. Em estreia mundial, veremos «O Bando», coreografia de Walter Gore e música de Norman dello Joio. O programa inclui também uma outra coreografia de Walter Gore, que já anteriormente foi apresentada entre nós com assinalado êxito: «Sassenach Suite», sobre música de Malcolm Arnold.

Terão destacadas actuações neste espectáculo a grande bailarina Paula Hinton (artista residente convidada do Grupo Gulbenkian de Bailado), que o crítico do «The Times» de Londres considerou «a mais admirável bailarina dramática da Europa», e ainda Isabel Santa Rosa e Carlos Trincheiras, sem dúvida dois dos melhores bailarinos portugueses da actualidade.

Atlas Copco

sempre presente nos grandes empreendimentos





O AR COMPRIMIDO AO SERVIÇO DO MUNDO

SOCIEDADE ATLAS COPCO DE PORTUGAL, LDA.

LISBOA • PORTO • VILA VIÇOSA

ESCOLHERAM!

Porque querem fazer de cada momento um momento feliz, sadio, puro. São do nosso tempo e sabem viver o nosso tempo. Sabem que um momento belo é um momento que fica. Sabem escolher.

Escolhem Vidago - Salus — água refrescante, pura e natural. Escolhem Vidago - Salus, a bebida de todos os momentos, que faz os bons momentos.

vidago salus

A frescura do nosso tempo.

CIESA N.C.K.

SKOL refresca o mundo

SKOL é uma cerveja internacional produzida segundo as mesmas normas rigorosas em todo o mundo. Experimente-a e fique a saber como lhe pode saber bem! Beba SKOL

SKOL

a CERVEJA Internacional