

chocolate de
LEITE
Regina

O SÉCULO

O jornal de maior circulação em Portugal
AGOSTO 6
SABADO
1966
João Pereira da Rosa — Presente!

ENDERECO TELEGRÁFICO «SÉCULO»
TELEF. — P. B. X. 36 27 61 e 36 27 55
Sucursal do Rossio — Telef. 36 27 59

Director — Guilherme Pereira da Rosa

REDACÇÃO, ADMINISTRAÇÃO E OFICINAS
RUA DO «SÉCULO», 41 A 63 — LISBOA - 3
PREÇO AVULSO — 1 ESC.

ANO 86.º — N.º 30 285

EDITOR — ANTONIO MARIA LOPES

A PONTE SALAZAR

UM VELHO SONHO COM SEIS MESES DE AVANÇO SOBRE A DATA PREVISTA É HOJE INAUGURADA

EFICIENCIA E ZELO



ENG. JOSÉ E. A. COUCEIRO
CANTO MÓNIZ, DIRECTOR DO GABINETE DA PONTE



ENGs. MÁRIO A. DE SOUSA CARNEIRO, SUBDIRECTOR DO GABINETE DA PONTE, E MANUEL S. PINTO SERRÃO, CHEFE DO SECTOR DOS ACESSOS RODOVIÁRIOS



ENG. EDUARDO ARANTES E OLIVEIRA,
MINISTRO DAS OBRAS PÚBLICAS



ALMIRANTE AMÉRICO DEUS RODRIGUES THOMAZ,
PRESIDENTE DA REPÚBLICA

FIRMEZA NA ACCÃO



PROF. ANTONIO DE OLIVEIRA SALAZAR,
PRESIDENTE DO CONSELHO

O País vai assistir, hoje, à concretização feliz de um grande melhoramento — por cuja efectivação ansiaram, ao longo de muitos anos, várias gerações de portugueses. A inauguração solene da Ponte sobre o Tejo, ligando directamente a capital à margem esquerda do rio, e a abertura das suas amplas faixas de rodagem ao tráfego rodoviário, constituem, sem dúvida, acontecimento jubiloso que a Nação inteira festejará e que bem merece ficar inscrito nos anais das maiores realizações nacionais de todos os tempos.

A cerimónia inaugural, a que preside o Chefe do Estado, terá início, na praça da Portagem, à entrada da Ponte, no lado Sul, às 10 e 30, estando previsto que a viatura presidencial, abrindo o cortejo que cruzará o tabuleiro principal da obra, inicie o percurso no sentido Sul-Norte às 13 horas; a partir das 15, o acesso à ponte ficará franqueado à utilização do público — com dispensa do pagamento das taxas de portagem até às 24 horas de amanhã.

De luzimento extraordinário deverão revestir-se os actos inaugurais, em que, além do mais alto magistrado da Nação, se registará a presença do Governo — na sua totalidade —, de S. E. o Cardeal-Patriarca, dos presidentes das Câmaras Legislativas, de representantes do Corpo Diplomático e

(Continuação na 8.ª pag., 1.ª col.)



O OPERÁRIO número UM



H A quarenta anos que os portugueses estão habituados a inaugurações, quase diárias, de melhoramentos, de vários géneros e de maior ou menor volume, em todos os pontos do País. Uma política financeira clarividente e firme permitiu, durante tão longo período de tempo, que tudo se fizesse apenas com recursos nacionais, materiais e humanos, de acordo com um largo espírito de iniciativa, um planeamento seguro de obras grandes ou pequenas e de uma capacidade de realização que muitas vezes se evidenciou com a conclusão de melhoramentos antes dos prazos previstos. Assim se levantaram a cabo empreendimentos de valorização regional ou local e outros, de maior vulto, de interesse geral, indispensáveis para o fomento económico-social do País. Nem é preciso enumerar essas obras, porque todos os portugueses as conhecem e bem avaliam da sua grandeza ou utilidade e reconhecem que, em certos casos, concretizaram o que andava há séculos no domínio dos sonhos.

Todavia, nunca em Portugal — naquele período ou antes dele — se construiu obra tão arrojada e dispendiosa, tão notável em todos os aspectos, como a ponte sobre o Tejo, entre Lisboa e Almada, a que se deu o nome do sr. prof. Oliveira Salazar; notável no plano de engenharia e pela sua transcendente importância económico-social, pois assegura ao centro e ao Sul do País uma ligação de alto interesse e proveito, tanto no imediato como no futuro; e notável, no plano internacional, por ser a maior, no seu género, que até agora se construiu na Europa. A isto acresce o facto sensacional de ter sido erguida antes do prazo marcado e com uma economia estimada em 90 000 contos.

O investimento financeiro, de origem externa, é da ordem dos 2 200 000 contos, e a amortização estará feita no prazo de vinte anos — novidade também em Portugal, onde, para a criação de outros instrumentos de progresso com a participação de capital estrangeiro, antes de 1926, os prazos de concessão eram de noventa anos.

A ponte de Lisboa era um velho sonho, que a maioria dos portugueses parecia irrealizável; mas, desde há um século, para esse empreendimento fizeram projectos vários engenheiros portugueses e estrangeiros — projectos que, embora considerados e até aprovados, não podiam ser aproveitados, por penúria do Tesouro e desinteresse dos capitalistas de outros países, que acima de tudo exigem garantias de estabilidade política e social. Chegou-se mesmo ao ponto de ninguém julgar possível, no nosso tempo, uma tal obra, cuja necessidade dia a dia se apresentava mais premente. No entanto, e apesar de tudo, o Governo enfrentou o problema com decisão e resolveu-o. A guerra que sustentamos no Ultramar não permitiu, como todos desejávamos, que a ponte de Lisboa fosse feita, como os outros grandes empreendimentos anteriores, apenas com os recursos nacionais; mas conseguiram-se condições financeiras e técnicas de excepção, e a obra surgiu, finalmente, em toda a sua grandeza e operância. Das dezasseis empresas que chegaram a trabalhar na ponte, onze eram portuguesas, e a estas coube a realização de partes muito importantes da obra; como foi vasta a participação de operários e trabalhadores portugueses.

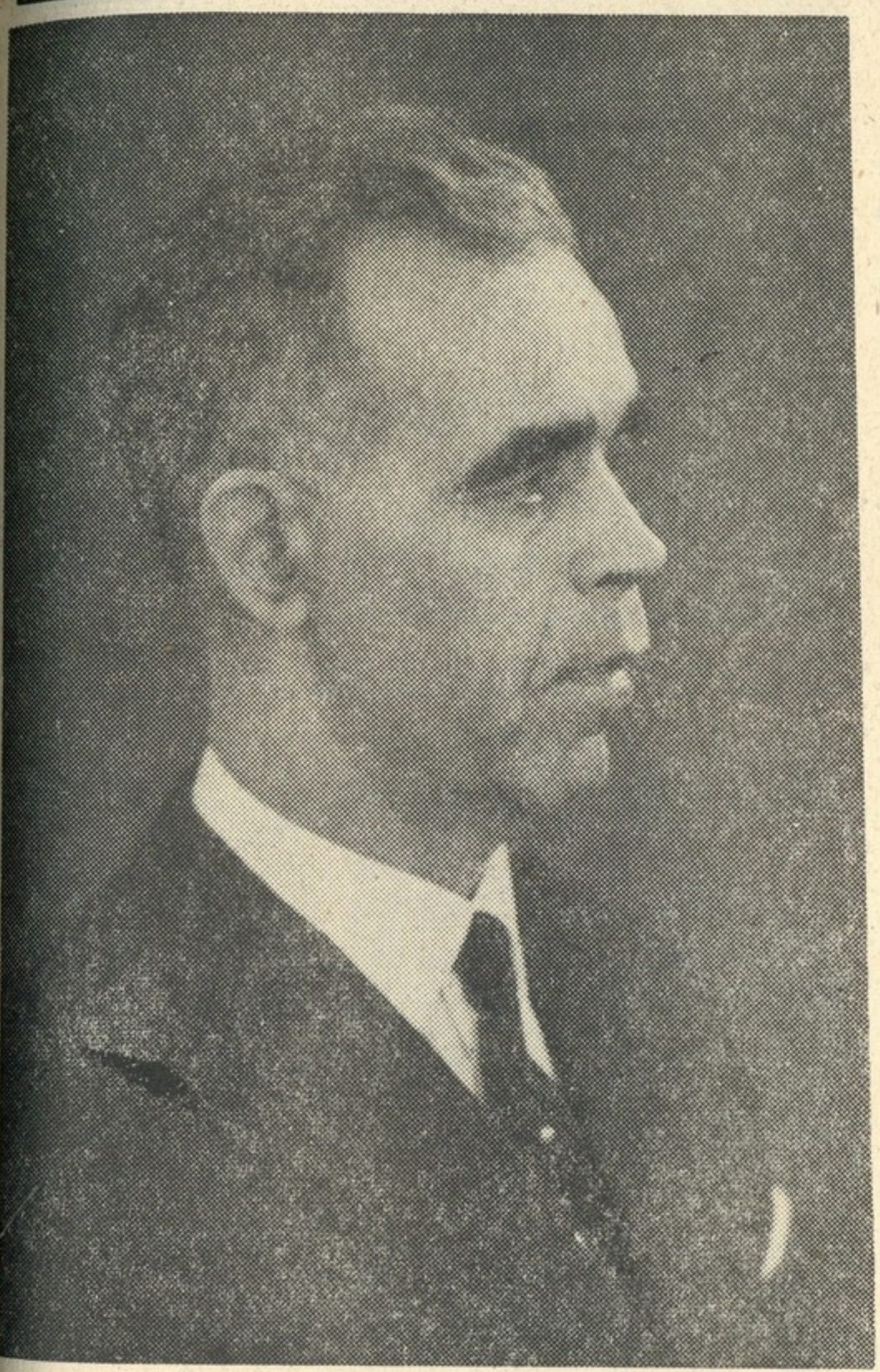
Tendo em conta o período de forte provação que atravessamos, devido às dificuldades que outros países continuamente nos criam injustamente, a ponte sobre o Tejo é uma afirmação clara da inquebrantável força de vontade do Governo e do povo em que se apoia. Demonstra uma confiança absoluta no futuro e o desejo de que esse futuro seja o mais feliz para a nossa gente; é prova indiscutível de capacidade de iniciativa e de acção.

A ponte de Lisboa não é só a maior obra de engenharia, no seu género, até agora realizada na Europa e no Mundo, com excepção dos Estados Unidos da América do Norte; é também o empreendimento de maior vulto em Portugal em todos os tempos. Satisfez um antigo sonho e corresponde inteiramente às exigências da época e dos tempos vindouros. Tem um extraordinário interesse como obra de fomento nacional; mas não é menor o seu interesse político, pois representa mais uma

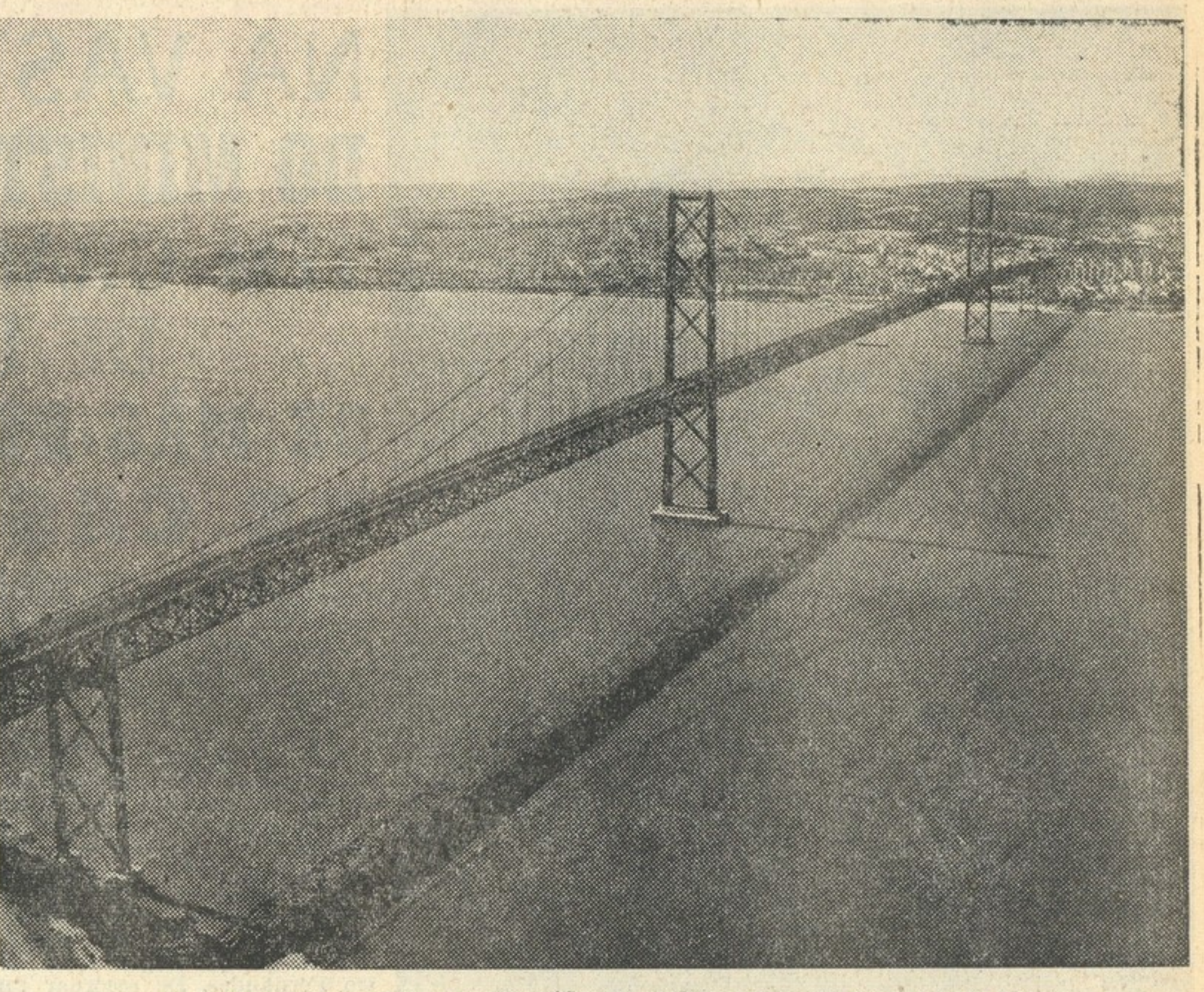
(Continuação na 2.ª pag., 3.ª col.)

ESTE NÚMERO DO «SÉCULO» É DE 106 PÁGINAS E FOI VISADO PELA COMISSÃO DE CENSURA

QUARENTA ANOS DA VIDA NACIONAL



NO CONJUNTO DAS OBRAS NOTÁVEIS A QUE ESTÁ LIGADO O MINISTÉRIO DAS OBRAS PÚBLICAS ENQUADRA-SE COM PRIMACIAL RELEVU A PONTE SOBRE O TEJO, QUE É A MAIOR DO MUNDO, FORA DOS E. U. DA AMÉRICA DO NORTE



As torres da importante ponte estão 191 metros acima do nível do rio Tejo

ENG. ARANTES E OLIVEIRA MINISTRO DAS OBRAS PÚBLICAS — UMA FORTE PERSONALIDADE DE HOMEM DE GOVERNO A QUEM A NAÇÃO DEVE ASSINALADOS SERVIÇOS

Abrange os mais variados aspectos a obra do Ministério das Obras Públicas, que, tendo como que praticamente começou quando assumiu as funções de ministro o sr. eng. Duarte Pacheco, tão trágica e lamentavelmente desaparecido, se prolongou até nossos dias, depois de haverem passado pela gerência da pasta o falecido eng. Canceledo de Abreu, e ainda, o sr. eng. José Frederico Ulrich, a quem se sucedeu o sr. eng. Arantes e Oliveira.

Mercê de uma actividade que é nitida e exuberante expressão do espírito construtivo que anima a política da Revolução Nacional, todo o panorama da Nação se tem modificado e valorizado através de constantes obras, executadas criteriosamente e depois de largos e importantes estudos.

Percorrendo o País, tanto continental como insular, verifica-se um tão vasto e importante conjunto de melhoramentos, em que o Ministério das Obras Públicas tem tido intervenção, a que ninguém pode negar admiração pela notável obra realizada.

Não nos cabe, por inútil, recordar a fisionomia de Portugal antes de 1926, mas é licito, todavia, acentuar que, desde então até agora, a renovação nacional tem sido, com efeito, de extraordinária amplitude.

Do simples caminho municipal à mais extensa estrada, às auto-estradas e outras vias de comunicação, tudo se modificou e melhorou. As construções, as realizações sempre em toda a parte, e inúmeras delas de extraordinária envergadura.

Fizeram-se, com os projectos e comparticipações do Ministério das Obras Públicas, aeroportos, ergueram-se estações marítimas como a da Rocha do Conde de Óbidos e Alcântara, em Lisboa; apetrecharam-se os portos, construíram-se enormes barragens para aproveitamento hidroeléctrico; realizaram-se importantes trabalhos de irrigação, restauraram-se monumentos, restituindo-os à sua primitiva traça. Ergueram-se escolas do ensino superior técnico, secundário e primário; construíram-se hospitais e outros importantíssimos edifícios. Foi-se gradualmente satisfazendo em toda a parte as legítimas aspirações da população.

Milhões de contos têm sido aplicados nesses melhoramentos, podendo repetir-se que, para a sua execução e na sua quase totalidade, coube ao Ministério das Obras Públicas um papel preponderante.

Além disso são construídos ou remodelados 528 quilómetros de estradas nacionais e construídas 7 pontes, sem incluir a sobre o Tejo e seus acessos rodoviários. Mais ainda: são construídos 1226 quilómetros de vias municipais e reparados 891 quilómetros, implicando a construção de 86 obras de arte e a reparação de 29.

A acrescentar que ficam totalmente extintos, passando a ser uma recordação do passado, os abastecimentos de água insalubre em populações rurais, como, por exemplo, as fontes de mergulho.

DOIS NOMES INTEIRAMENTE LIGADOS À CONSTRUÇÃO DA PONTE: O MINISTRO DAS OBRAS PÚBLICAS, SR. ENG. ARANTES E OLIVEIRA E O SR. ENG. CANTO MONIZ

Como o maior acontecimento das Comemorações há, sem dúvida alguma, a registar, a inauguração da ponte sobre o Tejo, a maior do Mundo fora dos Estados Unidos da América.

O sonho de largos anos tornou-se realidade, como já em devido tempo tivemos oportunidade de acentuar nas colunas do *Século*, com estas palavras:

«Com a ponte sobre o Tejo na larga distância entre Lisboa e Almada distãcia-se uma das maiores aspirações nacionais: a da mais fácil e eficiente ligação do Norte-Centro e o Sul do País, com extraordinárias repercussões no desenvolvimento económico e social do território e descongestionamento do tráfego entre as duas margens do maior rio português. A muita gente parece verdadeiro milagre esse empreendimento, vultuosas vezes estudado com maior ou menor dimensão, mas sempre impedido por precariedade de recursos financeiros do Estado ou falta de entidade privada apta para o levar a efeito.

«Entre 1876, ano em que o engenheiro português Miguel Pais fez o projecto de uma ponte entre Lisboa e o Montijo, até este momento não faltaram iniciativas para a ligação das duas margens do Tejo. Mas dois projectos foram apresentados para a ponte entre a capital e a península montijense: o da Maschinenbau Aktiengesellschaft, em 1890, e o do engenheiro português Barbosa Carmona, em 1934. Para este último projecto ainda se chegou a abrir um con-

curso público, mas a situação mundial, prenunciando a segunda grande guerra mundial, não permitia atrair empresas técnicas ou financeiras de outros países para a realização do importante empreendimento. Para a ponte entre Lisboa e Almada, o primeiro projecto, do eng. Lye, apareceu em 1883; depois, vieram os de Bartsch & Seynig, em 1889; o do eng. André de Proença Vieira, em 1890; o de uma empresa nacional, em 1913; o do eng. Zusarte de Mendonça, em 1933; o do eng. espanhol Peña Boeuf, em 1951; e, finalmente, em 1962, o que está a ser executado, e que foi o mais notável, pela forma como resolveu to-

dos os problemas e permitirá, com uma só ponte, os tráfegos rodoviário e ferroviário.

Inegavelmente que à construção da ponte fica inteiramente ligado o nome do titular das Obras Públicas, sr. eng. Arantes e Oliveira. Outro nome não se pode esquecer: o do director do Gabinete da Ponte, sr. eng. Canto Moniz.

AS TORRES METÁLICAS DA PONTE APRESENTAM UMA ALTURA DE 190,5 METROS ACIMA DO NÍVEL DA ÁGUA

Anotando agora que, neste total da obra, na sua primeira fase,

destinada a ser utilizada como ponte-estrada, incluindo acessos rodoviários, será de 2 183 000 contos, contando-se que fique amortizado 20 anos após, com a conclusão da obra à custa da portagem, que se calcula renda 300 contos por dia, digamos que a participação da mão-de-obra, da técnica e da indústria nacionais, atingem a cifra de 600 mil contos.

Como características principais da ponte, acrescentamos que as torres metálicas apresentam uma altura de 190,5 metros acima do nível da água; que a profundidade do pilar que suporta a torre Sul, abaixo do nível da água, é de 80 metros e a do pilar Norte de 35 metros.

Os dois cabos principais da ponte, em que estão ligados os pendurais que suspendem a viga de rigidez, com uma extensão total de 2277,64 metros, têm o peso total de 8000 toneladas.

O vão principal mede 1012,88 metros e os dois laterais sobre o rio são iguais, medindo cada um 483,42 metros. Na margem Norte há, ainda, dois vãos iguais, de 99,64 metros cada, e na margem Sul um vão também de 98,64 metros. Sobre essa viga assenta o tabuleiro destinado à faixa de rodagem para o tráfego rodoviário, com a largura de 16 metros,

nor dimensão, mas sempre impedido por precariedade de recursos financeiros do Estado ou falta de entidade privada apta para o levar a efeito.

Entre 1876, ano em que o engenheiro português Miguel Pais fez o projecto de uma ponte entre Lisboa e o Montijo, até este momento não faltaram iniciativas para a ligação das duas margens do Tejo. Mas dois projectos foram apresentados para a ponte entre a capital e a península montijense: o da Maschinenbau Aktiengesellschaft, em 1890, e o do engenheiro português Barbosa Carmona, em 1934. Para este último projecto ainda se chegou a abrir um con-

destinada a ser utilizada como ponte-estrada, incluindo acessos rodoviários, será de 2 183 000 contos, contando-se que fique amortizado 20 anos após, com a conclusão da obra à custa da portagem, que se calcula renda 300 contos por dia, digamos que a participação da mão-de-obra, da técnica e da indústria nacionais, atingem a cifra de 600 mil contos.

Como características principais da ponte, acrescentamos que as torres metálicas apresentam uma altura de 190,5 metros acima do nível da água; que a profundidade do pilar que suporta a torre Sul, abaixo do nível da água, é de 80 metros e a do pilar Norte de 35 metros.

Os dois cabos principais da ponte, em que estão ligados os pendurais que suspendem a viga de rigidez, com uma extensão total de 2277,64 metros, têm o peso total de 8000 toneladas.

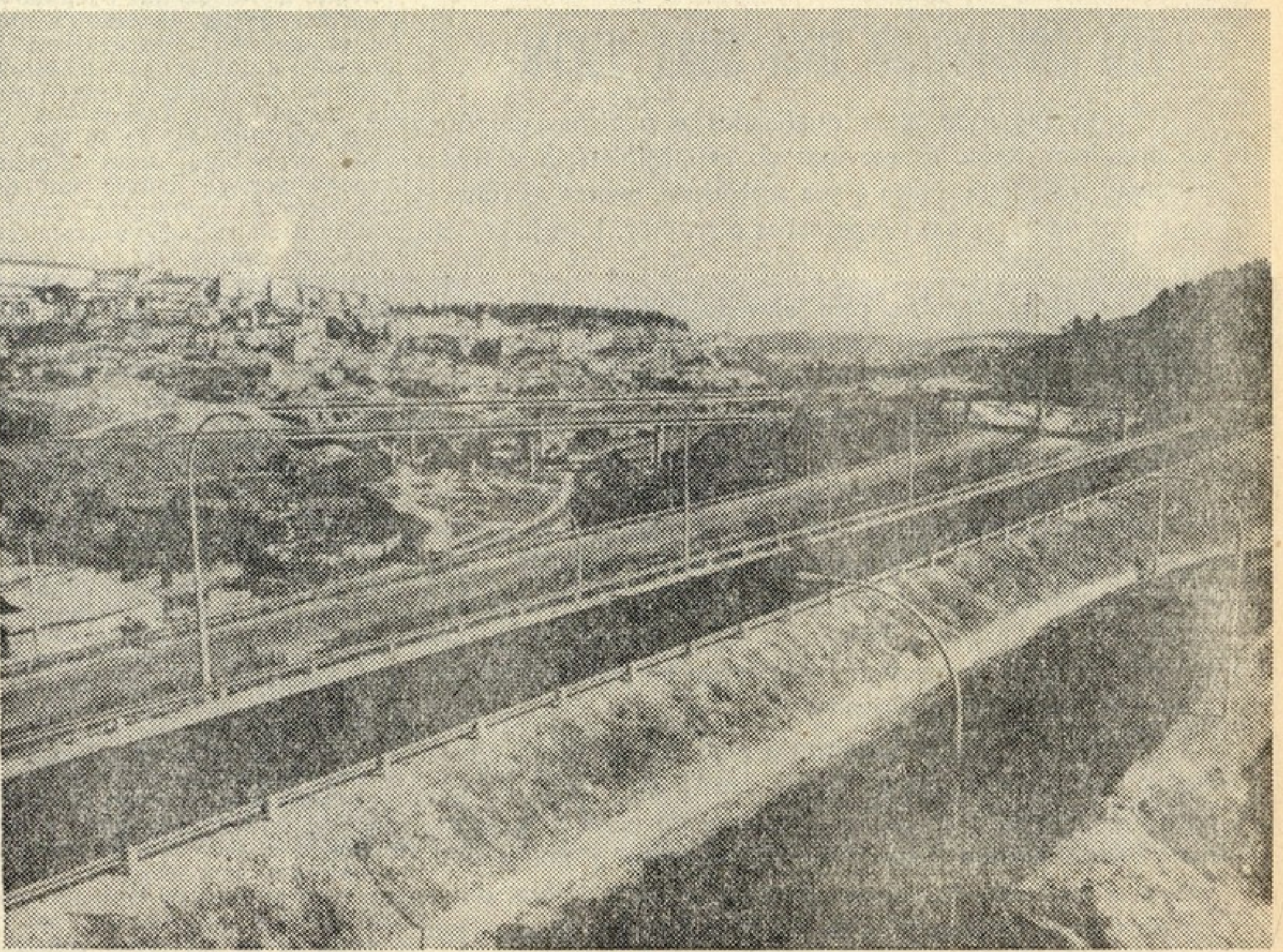
O vão principal mede 1012,88 metros e os dois laterais sobre o rio são iguais, medindo cada um 483,42 metros. Na margem Norte há, ainda, dois vãos iguais, de 99,64 metros cada, e na margem Sul um vão também de 98,64 metros. Sobre essa viga assenta o tabuleiro destinado à faixa de rodagem para o tráfego rodoviário, com a largura de 16 metros,

destinada a ser utilizada como ponte-estrada, incluindo acessos rodoviários, será de 2 183 000 contos, contando-se que fique amortizado 20 anos após, com a conclusão da obra à custa da portagem, que se calcula renda 300 contos por dia, digamos que a participação da mão-de-obra, da técnica e da indústria nacionais, atingem a cifra de 600 mil contos.

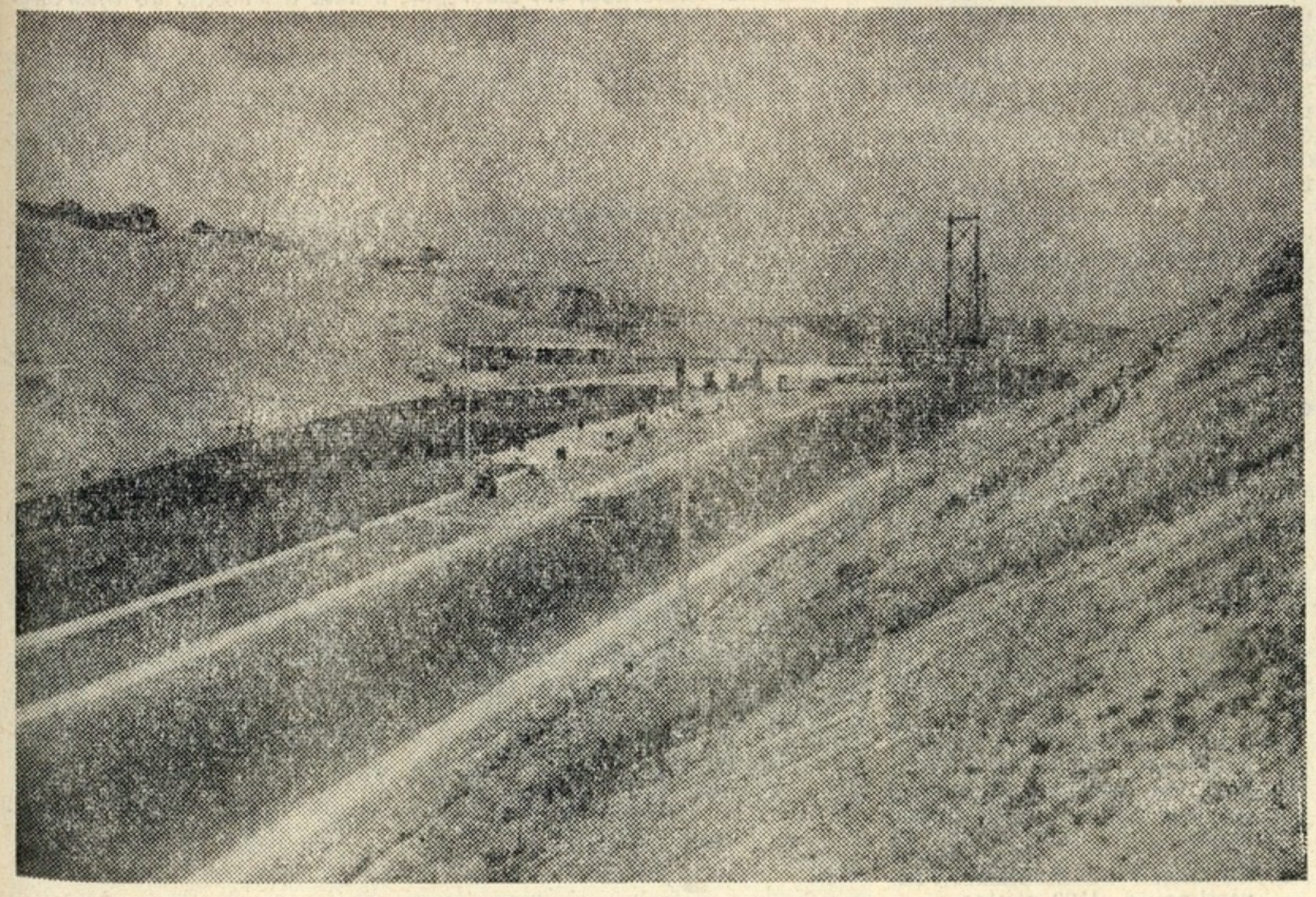
Como características principais da ponte, acrescentamos que as torres metálicas apresentam uma altura de 190,5 metros acima do nível da água; que a profundidade do pilar que suporta a torre Sul, abaixo do nível da água, é de 80 metros e a do pilar Norte de 35 metros.

Os dois cabos principais da ponte, em que estão ligados os pendurais que suspendem a viga de rigidez, com uma extensão total de 2277,64 metros, têm o peso total de 8000 toneladas.

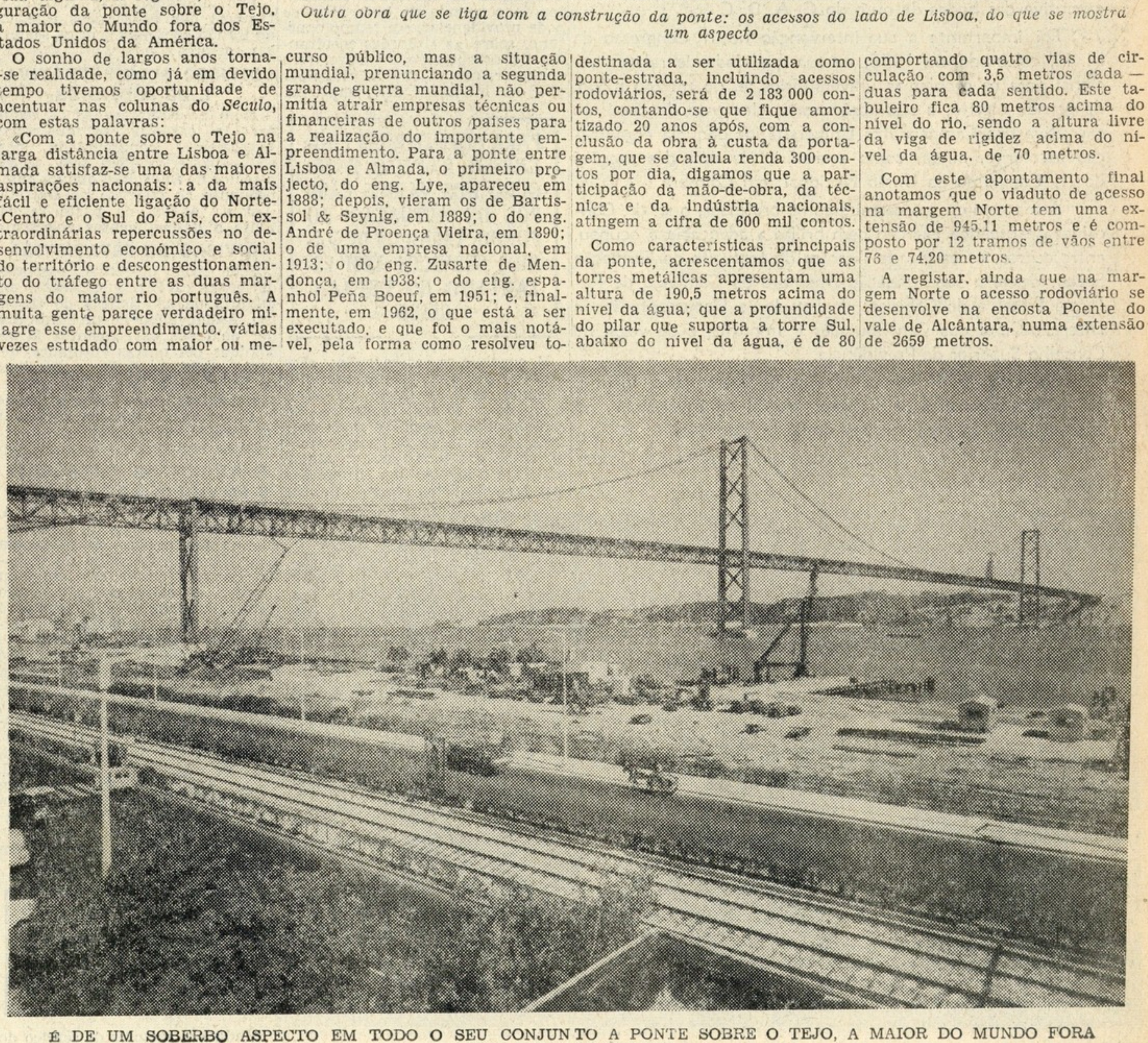
O vão principal mede 1012,88 metros e os dois laterais sobre o rio são iguais, medindo cada um 483,42 metros. Na margem Norte há, ainda, dois vãos iguais, de 99,64 metros cada, e na margem Sul um vão também de 98,64 metros. Sobre essa viga assenta o tabuleiro destinado à faixa de rodagem para o tráfego rodoviário, com a largura de 16 metros,



Outra obra que se liga com a construção da ponte: os acessos do lado de Lisboa, do que se mostra um aspecto



Foi larga, demorada e importante a dos acessos à ponte sobre o Tejo



É DE UM SOBERBO ASPECTO EM TODO O SEU CONJUNTO A PONTE SOBRE O TEJO, A MAIOR DO MUNDO FORA DOS ESTADOS UNIDOS

A INAUGURAÇÃO DA PONTE SALAZAR

(Continuado da 1.ª página)

outras altas autoridades — assim como de numerosa melhora popular, formada pelas deputações das populações das localidades próximas e mais directamente beneficiadas pelo importante melhoramento, entre as quais avultarão os representantes dos organismos sindicais e da juventude.

OS OBREIROS DA PONTE LOUVADOS PELO SR. MINISTRO DAS OBRAS PÚBLICAS



Engs. Lima, um dos matemáticos do projecto, e Ferry Borges, investigador do L. N. E. C.



Engs. Mário Pinto Alves Fernandes, Guerra Pontes e Sabino Sequeira

O sr. eng. Arantes e Oliveira, ministro das Obras Públicas, assinou ontem a seguinte portaria a louvar os técnicos do Gabinete da Ponte sobre o Tejo: «Chegada ao seu feliz termo a construção da ponte sobre o Tejo, a cuja inauguração se vai proceder, é oportuno registar a forma exemplar como foram conduzidos os respectivos

Todos os convidados — de acordo com as instruções a que ontem demos pormenorizada divulgação — deverão ocupar os seus lugares nas tribunas ornadas na praça da Portagem até às 10 horas. E o sr. Presidente da República, que, como noutro local noticiamos, pernitoiu em Sesimbra, chegará ao local das cerimónias às 10 e 30 precisas, vindo pela nova auto-estrada do Sul.



O sr. Presidente da República e esposa com os seus convidados

INDIVIDUALIDADES ESPANHOLAS ALMOÇARAM NA PRESIDÊNCIA DA REPÚBLICA

O Chefe do Estado, e sua esposa, ofereceram ontem, no anexo residencial do Palácio de Belém, um almoço íntimo a diversas entidades oficiais

MAIS DE 1500 CONVIDADOS PARA A RECEPÇÃO QUE O MUNICÍPIO OFERECE HOJE NOS PAÇOS DO CONCELHO

O Município de Lisboa tomou a iniciativa de parte das comemorações festivas e protocolares da inauguração da ponte sobre o Tejo e promove hoje duas recepções, a primeira das quais em Montes Claros, onde oferece um almoço a todos os representantes das Câmaras Municipais e a outras individualidades vindas especialmente da capital para assistir ao acto solene. Estarão presentes também o representante do burgo-

espanholas, que se encontram em Lisboa para assistir às cerimónias da inauguração da ponte sobre o Tejo. Foram convivas os srs. Alfonso Diaz Ambrona Moreno, ministro da Agricultura, e esposa; Francisco Santolalla de Lacalle, governador civil da provincia de Badajoz, e esposa; Manuel Carracedo Blazquez, presidente da

Deputação Provincial de Badajoz, e esposa; Emilio Garcia Martin, alcalde de Badajoz, e esposa; Francisco Lopez de Ayala, alcalde de Mérida, e esposa; deputado José Vicente de Abreu, e esposa; general Humberto Pais, e comandante Benvidio da Fonseca, e esposa; e a filha do Chefe do Estado, sr.ª D. Maria Natália.



Um aspecto do jantar oferecido pelo Município aos «alcaldes» de Madrid e de Toledo e ao representante do burgo mestre de Berlim

ASPECTOS SINGULARES DA PONTE

- A MAIS EXTENSA VIGA CONTÍNUA DO MUNDO
- A FUNDAÇÃO MAIS PROFUNDA E O MAIOR VÃO PROJECTADO PARA O TRÁFEGO RODOVIÁRIO E FERROVIÁRIO
- AS TORRES MAIS ALTAS E O MAIOR ARCO SUSPENSO DE TODAS AS PONTES DA EUROPA

FESTAS CÍVICAS EM ALMADA COMEMORANDO A INAUGURAÇÃO DA PONTE

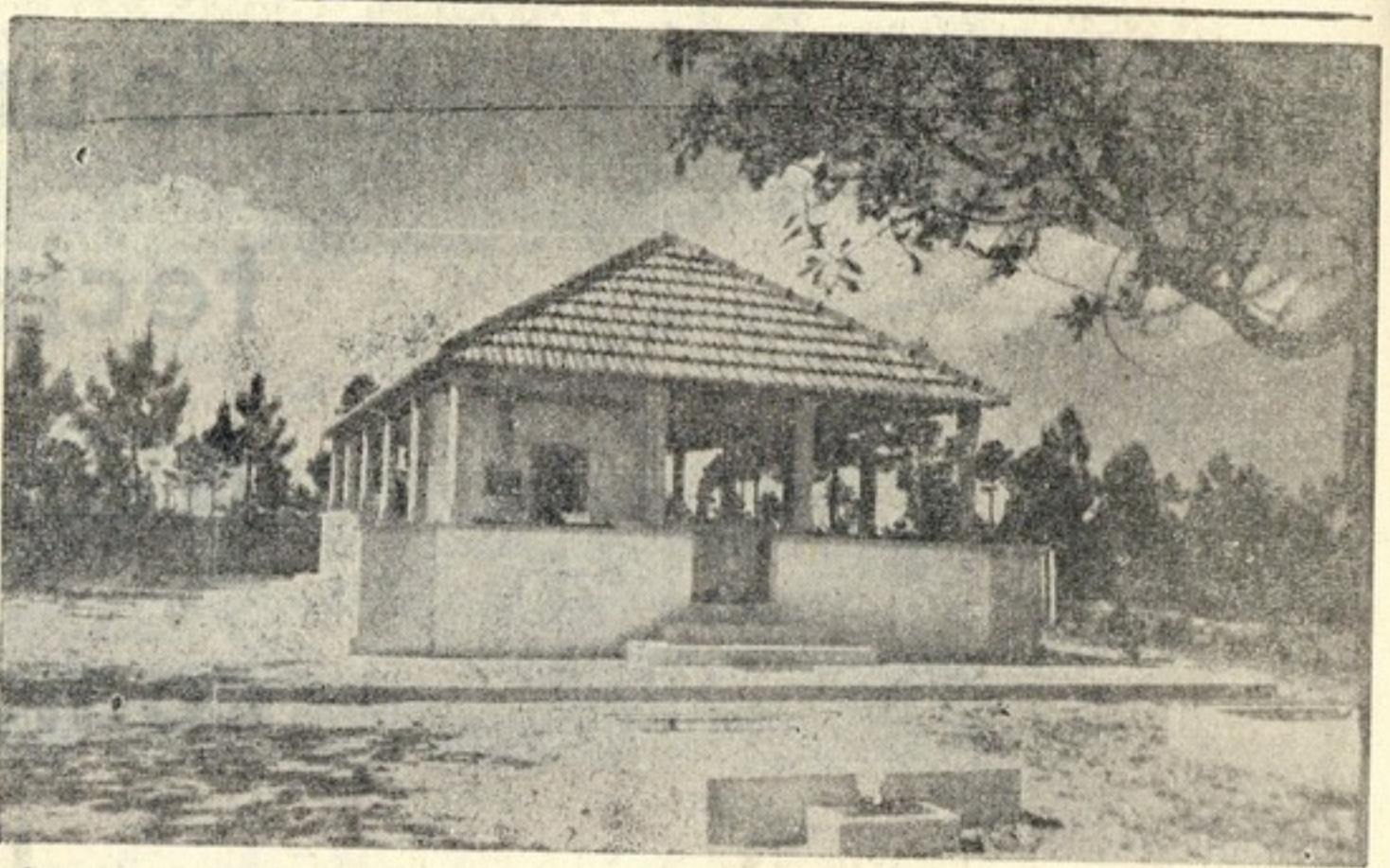
Têm hoje, também, o seu começo as festas cívicas com que a vila de Almada celebra a inauguração da ponte — melhoramento de grande significação para o progresso do seu concelho. No dia 6 e o seguinte o programa das referidas festas: hoje, de manhã, todas as forças vivas do concelho, com seus es-

CHEFE DO ESTADO CHEGOU ONTEM, À TARDE, A SESIMBRA, DE ONDE SE DIRIGIRÁ HOJE, DE MANHÃ, PARA A CERIMÓNIA DA INAUGURAÇÃO DA PONTE

SESIMBRA — Chegou ontem a esta vila, ao fim da tarde, em visita particular, o sr. Presidente da República, que era acompanhado dos srs. ministro das Obras Públicas e almirante Henrique Teixeira.

A DISPENSA DE COMPENSAÇÃO AO SERVIÇO

A folha oficial publicada o seguinte diploma: «Artigo único. No dia 6 de Agosto de 1966 o pessoal dos serviços e organismos do Estado e dos corpos administrativos dos distritos de Lisboa e Setúbal será dispensado de comparecer ao serviço.»



Para celebrar a data memorável da inauguração da PONTE SALAZAR, sobre o Tejo, a Capela da Quinta de N. S. de FÁTIMA, sita no ALTO DO MOINHO em CORROIOS, está patente ao público que a queiram visitar nos dias 6 e 7

O AQUEDUTO DAS ÁGUAS LIVRES PASSA A ESTAR ILUMINADO

A Câmara Municipal inaugura hoje, a noite, a iluminação do aqueduto das Águas Livres, que, de futuro, ficará englobado no número dos monumentos de Lisboa permanentemente iluminados.



Louis W. Riggs e Alfred E. Couto



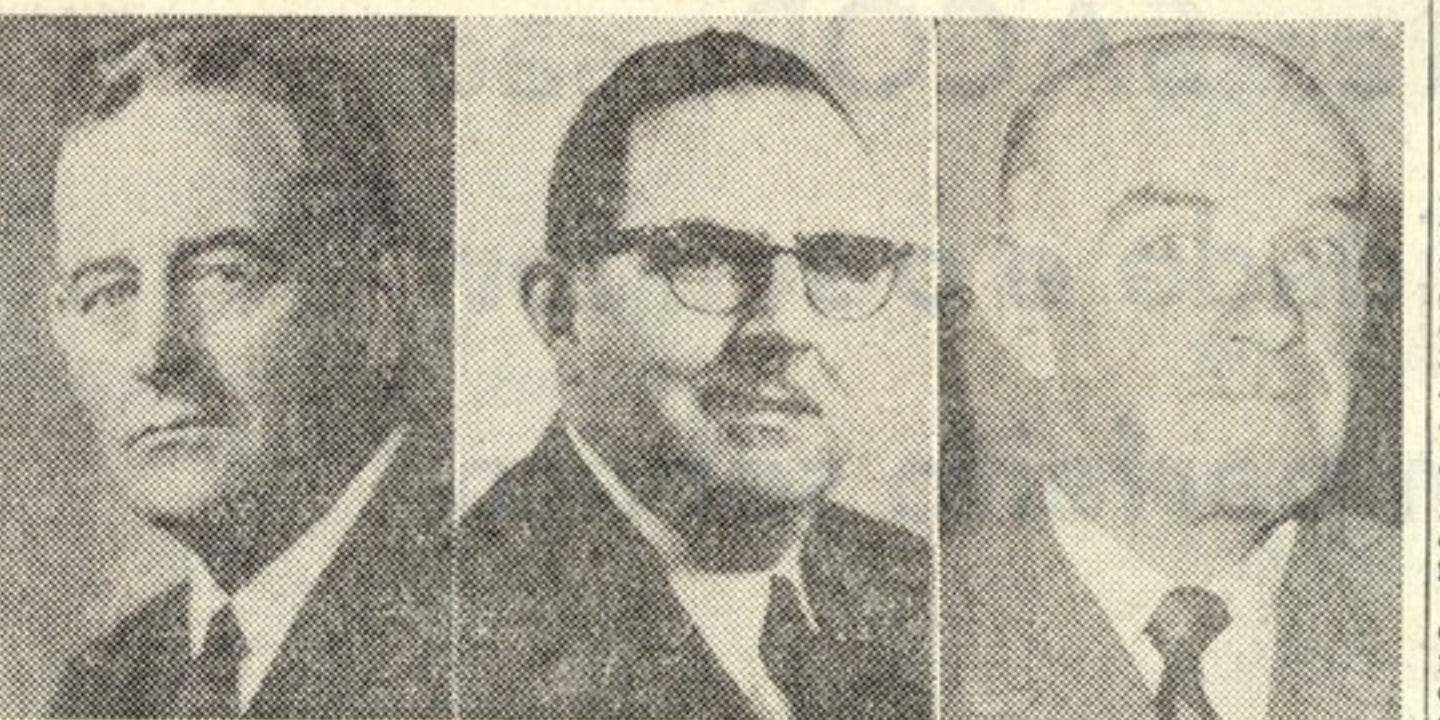
Frank M. Highly e Ralph A. Tudor



Robert Bray e R. M. Boynton

trabalhos que, apesar da sua convergência e complexidade excepcionais, puderam ser executadas nas mais satisfatórias condições com apreciação antecipada sobre o prazo inicialmente previsto.

Do apreço e reconhecimento do Governo por este facto são credores todos os organismos e entidades que a qualidade de técnicos conceder publico departamento do Ministério das Obras Públicas directamente responsável pela boa realização dos desígnios do Governo — o Gabinete da Ponte sobre o Tejo — com menção especial para o seu director e para aqueles dos seus colaboradores que mais se evidenciaram pela dedicação e competência postas incondicionalmente ao serviço desta grandiosa obra pública.



Roger M. Blough, presidente do conselho de administração e administrador executivo da United States Steel Corporation

John Lee Armitage, J. D. Rollins e Charles A. Murdy

O CONJUNTO DOS ACESSOS

- AS VIAS RODOVIÁRIAS DE ACESSO À PONTE, A NORTE E A SUL DO RIO, COMPORTAM TRINTA QUILOMETROS DE AUTO-ESTRADA E TRINTA E DUAS ESTRUTURAS DE BETÃO ARMADO — INCLUINDO, AINDA, UM DOS MAIORES VIADUTOS DO MUNDO NO SEU GÉNERO

CRONOLOGIA DE UMA GRANDE OBRA

Está datado de 1876 o primeiro estudo publicado em relação à construção de uma ponte sobre o rio Tejo, em Lisboa.

Embora o problema tenha vindo a ser encarado, oficialmente, nos primeiros anos da Revolução Nacional, só em 1953 foi determinado pelo Governo o estudo da transposição do Tejo, na área da capital, tendo em atenção os condicionamentos e os meios técnicos actuais.

Em 25 de Novembro de 1958 a obra em causa foi incluída no Plano de Fomento Nacional, sendo aberto, em 27 de Abril de 1959, concurso público internacional para a sua realização.

Conhecidas as propostas (em 3 de Março de 1960), e concluído o seu estudo, a obra veio a ser adjudicada em 9 de Maio de 1962 — iniciando-se os trabalhos de construção em 5 de Novembro de 1962.

COMO NASCEU UMA PONTE

A gigantesca obra que é a ponte sobre o Tejo, velho sonho hoje tornado realidade, é alvo de uma vasta reportagem fotográfica que «O Seculo Ilustrado», hoje posto à venda, apresenta nos seus leitores.

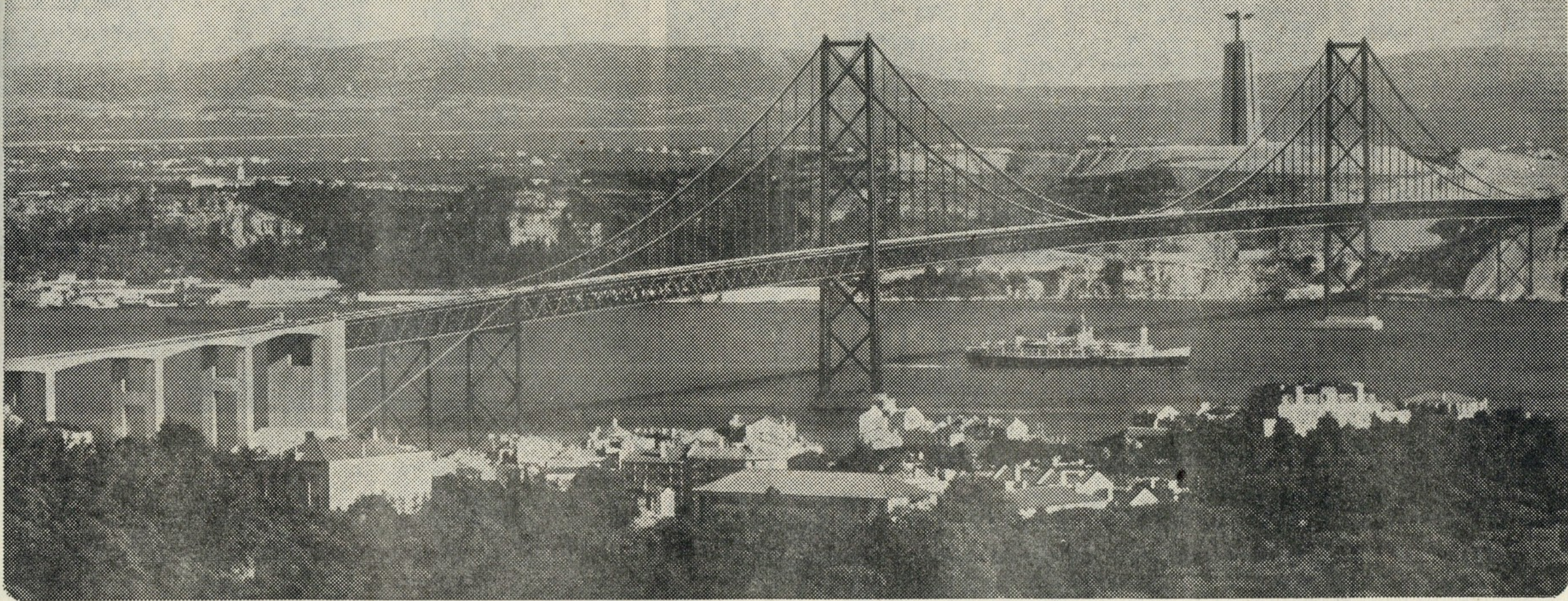
Em vinte imagens, a ponte pode ser observada em todas as metamorfoses, desde a nascença até à sua conclusão. As imagens, inspiradas nessa sinfonia do trabalho, dão-nos a dimensão do esforço despendido durante esse espaço de tempo que existiu a construção. Na sua totalidade, as imagens formam um verdadeiro poema a mais gigantesca obra de engenharia, levada a cabo no nosso País.

As câmaras partem do início dos trabalhos e vão, ano após ano, pacientemente a grande estrutura final que é hoje a ponte sobre o Tejo. Nessa reportagem que constitui um documento de valor, está bem presente o esforço humano dos que no trabalho participaram e que o silêncio impenetrável da estrutura e terra sabem perpetuar, assim como todos os que nos primeiros tempos através da passagem, quotidianamente, de uma margem à outra, não-ócio evocar no seu íntimo. Para todos esses as imagens inseridas no «O Seculo Ilustrado» devem constituir objecto de contemplação.

O IV COLÓQUIO NACIONAL DE TRABALHO

O funcionalismo superior do Ministério das Corporações que se desloca a Angola para tomar parte no IV Colóquio Nacional do Trabalho, da Organização Corporativa e da Segurança Social, e os artigos da Companhia de Ópera do Teatro da Trindade (P. N. A. T.), que vai a mesma província efectuar uma série de espectáculos, por ocasião do mesmo colóquio, estiveram ontem, em fim de tarde, no gabinete do sr. prof. Gonçalves de Prouença, a apresentar cumprimentos de despedida e a agradecer o apoio e facilidades concedidos para a concretização dasquelas iniciativas.

A MAIS VULTOSA OBRA DE ENGENHARIA...



PONTE SOBRE O TEJO

Algumas das firmas que colaboraram neste importante empreendimento:



SOCIEDADE GERAL DE CONSTRUÇÕES E OBRAS PÚBLICAS, LDA.

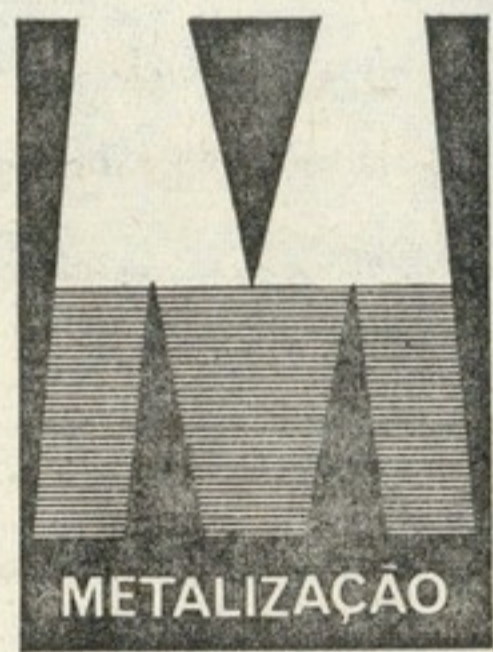
construiu o viaduto de acesso norte à Ponte sobre o Tejo

OBRAS EM CURSO:

- Barragem central e eclusa de navegação, do aproveitamento de Carrapatelo.
- Cais de Tróia - SETÚBAL

SEDE: R. DE S. BENTO, 644-6.º - LISBOA-2
TELEFONES: 65 17 34 - 65 17 35 - 65 17 39

SOCIEDADE LISBONENSE DE METALIZAÇÃO, LDA



Telefone: 251 10 31
Apartado N.º 3
SACAVÉM

- ANTICORROSÃO E DECORAÇÃO
- DECAPAGEM • METALIZAÇÃO • PINTURAS INDUSTRIAIS • GALVANIZAÇÃO
- ELECTRODEPOSIÇÃO • PLASTIFICAÇÃO


- RECUPERAÇÃO DE PEÇAS DE MÁQUINAS COM DESGASTE
- METALIZAÇÃO • ELECTRODEPOSIÇÃO
- SOLDADURA

RECTIFICAÇÃO DE CAMBOTAS E VEIOS



ELECTROTÉCNICOS REUNIDOS Lda.

executou toda a electrificação da ponte sobre o Tejo, viadutos e acessos, utilizando armaduras de iluminação e lâmpadas de vapor de mercúrio da sua representada

Westinghouse 

COLUNAS **Cavan** NA ILUMINAÇÃO DOS ACESSOS

SOC. PORTUGUESA **Cavan** S.A.R.L.
RUA DE D. ESTEFANIA, 94-A / LISBOA-1
TELEFS.: 4 78 12 - 5 01 29 - 55 68 53
TELEG.: SOCAVAN

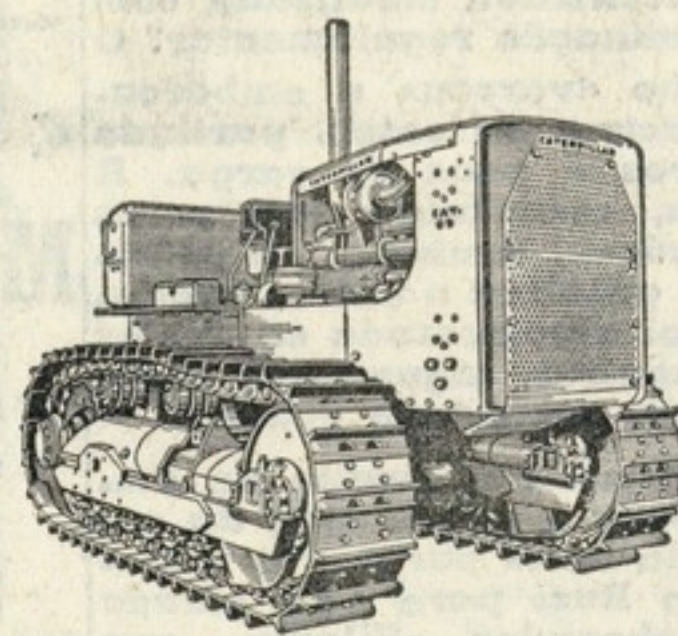

SIEMENS PORTUGAL

TEM A HONRA DE TER CONTRIBUÍDO PARA ESTE GRANDE EMPREENDIMENTO, FORNECENDO TODOS OS TRANSFORMADORES NUM TOTAL DE DEZANOVE UNIDADES, OS QUAIS FORAM CONSTRUÍDOS NA SUA FÁBRICA EM PORTUGAL

SIEMENS-COMPANHIA DE ELECTRICIDADE, S.A.R.L.
SEDE: AVENIDA ALMIRANTE REIS, 65 - LISBOA-1
DELEGAÇÃO TÉCNICA: RUA DAS CARMELITAS, 26 - PORTO
FÁBRICA: MOTRA - EQUIPAMENTOS ELÉCTRICOS, S.A.R.L.
SABUGO - OESTE

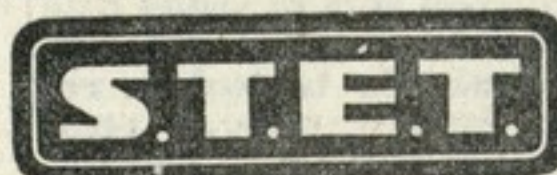
As máquinas de terraplenagem e os motores

CATERPILLAR



contribuíram para a realização desta grande obra

DISTRIBUIDORES:



SOC. TÉCNICA DE EQUIPAMENTOS E TRACTORES S.A.R.L.
PRIOR VELHO - SACAVÉM



CABOS ELÉCTRICOS

AVILA

UTILIZADOS EXCLUSIVAMENTE na ponte e seus acessos por

ELECTROTÉCNICOS REUNIDOS, LDA.

FÁBRICA DE CONDUTORES ELÉCTRICOS DIOGO D'AVILA, LDA.
CAMPO PEQUENO, 21-1.º - LISBOA-1
TEL. PPC (5 LINHAS) 76 61 94



O SR. ALMIRANTE AMÉRICO THOMAZ QUANDO SE DIRIGIA À CAPELA DO ALTO DE SANTO AMARO, DE ONDE SE ADMIRA UM BELO PANORAMA DA PONTE SALAZAR



O general Franca Borges, presidente da Câmara Municipal, acompanhado do vice-presidente e aos vereadores entregou ontem, ao fim da tarde, ao sr. prof. Oliveira Salazar a medalha de gratidão da cidade de Lisboa

AOS QUE FIGARAM NO CAMINHO

RECORDOU-SE A MEMÓRIA DOS OPERÁRIOS QUE FALECERAM DURANTE A CONSTRUÇÃO DA PONTE SALAZAR

Na capela de Santo Amaro, foi celebrada, ontem, missa de sufrágio por alma dos operários que morreram durante as obras de construção da Ponte Salazar e também de acção de graças pela conclusão do grande empreendimento.

Foi celebrante o rev. João Gonçalves, pároco de Alcântara, e assistiram o sr. Presidente da República; ministro e subsecretário de Estado das Obras Públicas; director do Gabinete da Ponte, eng. Canto Moniz; representante da firma adjudicatária, sr. Murdy; embaixador dr. José Nosolini; todos os engenheiros

do Gabinete e das firmas associadas da empresa adjudicatária da obra; representações de operários e famílias dos sufragados. Leu o Introito, a Epistola e a Oração dos Fiéis o ajudante de campo do sr. Presidente da República, comandante Guilherme Thomaz, e ao Evangelho o celebrante proferiu uma breve alocução, em que sublinhou estarem todos ali reunidos para homenagear a memória dos que partiram durante a obra e não conseguiram ver o seu termo e para agradecer a Deus as forças dadas para se chegar ao fim. «Começamos a obra com entusiasmo e fé e temo-la hoje pronta, não para glória nossa, mas para serviço do próximo e glória do Senhor» — acrescentou.



Os srs. Presidente da República, ministro e subsecretário de Estado das Obras Públicas assistem à missa

«O SECULO»
PUBLICA HOJE
UM NÚMERO
ESPECIAL
DE 90 PÁGINAS
COMEMORATIVO
DOS 40 ANOS
DA REVOLUÇÃO NACIONAL

DESERTAS AS CADEIAS DE PONTE DO LIMA E GONDOMAR

VIANA DO CASTELO — Ontem, às 12 horas, na cadeia comarcã de Ponte do Lima, foi içada a bandeira branca, que simboliza que aquela cadeia está deserta. As suas portas abriram-se, pouco antes daquela hora, para restituir a liberdade um recluso que ali se encontrava a cumprir dois meses de prisão.

Também na cadeia de Gondomar foi içado o mesmo sinal, o que quer dizer que também se encontra deserta.

JÁ SÃO ONZE OS PRODUTORES DE AÇO AMERICANOS QUE AUMENTAM OS PREÇOS

WASHINGTON, 5. — O governo dos Estados Unidos parecia resignado com um aumento dos preços do aço, anunciado por todas as grandes siderurgias americanas, apesar de um categorizado conselho presidencial o ter classificado de inflacionário.

Os preços mais elevados do aço fizeram subir, ontem, as cotações na bolsa de valores de Nova York e a Casa Branca não revelou qualquer indício de que o presidente Johnson tentaria forçar os preços a descer.

Até ao fim da noite, onze produtores de aço tinham aumentado os seus preços entre dois e três dólares por tonelada, para determinados produtos.

Contudo, a Casa Branca divulgou uma declaração do dr. Gardner Ackley, presidente do conselho de peritos económicos do presidente, classificando as companhias como irresponsáveis, para não terem consultado primeiro o governo, e os aumentos de inflacionários. — (R.)

TRAGÉDIA NO PORTO DA BEIRA

UM MORTO E VÁRIOS FERIDOS POR UMA EMBARCAÇÃO DE CABOTAGEM TER ABALROADO COM UMA DRAGA

BEIRA, 5. — A pequena embarcação de cabotagem «Adamastor», utilizada no transporte de passageiros e de carga, ontem, ao princípio da noite, abalroou com a draga «Goc», fundeada ao largo deste porto.

O «Adamastor», que devia largar de madrugada com destino a Vilanculos, antecipa a partida e ao procurar sair a barra seguiu uma rota errada, o que a levou a embater no gancho da draga, que se encontrava sinalizada com a iluminação regulamentar. O gancho «varreu» a embarcação acima do casco, partindo mastros e paus de carga. A carga, constituída por sacas de açúcar, tambores de petróleo e gasolina e outros produtos, foi arremessada contra os passageiros, alguns dos quais ficaram em estado grave.

Acorreu em auxílio da embarcação o patrão-mor da capitania deste porto, que viajara de Buzi para esta cidade no rebocador «Vilaça», que trouxe o «Adamastor» a reboque.

As últimas notícias dão como balanço do acidente um morto e um ferido em estado grave. Outras seis pessoas que receberam ferimentos no acidente, depois de tratadas receberam as respectivas resoluções.

Segundo parece o mestre do «Adamastor», o africano José Ranganho, ao ver já a bordo os passageiros e carga resolveu antecipar a partida, sem autorização da capitania, seguindo uma rota que os sobreviventes afirmaram ser errada, facto de que deram conhecimento àquele.

As autoridades detiveram Ranganho e tiraram-lhe o sangue para análise por desconhecimento de estar embriagado.

No hospital desta cidade recolheram Jorge Penicela, com ferimentos na cabeça, numa perna e no corpo; Joaquim Fastela, com queimaduras de segundo grau na face e na cabeça, em virtude de ter tombado sobre ele um fogareiro de petróleo; e mais três feridos, cujas identidades são desconhecidas. — (ANI-L.)

«ARROZ MIRACULOSO» — A DESCOBERTA CIENTÍFICA DO ANO, SEGUINDO OS FILIPINOS

MANILA, 5. — Os cientistas do Instituto Internacional do Arroz, em Los Baños, ao Sul da capital, apresentaram um verdadeiro «arroz miraculoso», o IR 8-288-3, capaz de transformar as Filipinas de nação importadora de arroz em celeiro da Ásia.

O semanário «Imprensa Livre» aponta as características principais desta nova espécie de arroz: pode ser colhido 120 dias depois da sementeira, o seu rendimento é de 190 acavans por hectare (perto de 10 toneladas) enquanto a produção média anual filipina é geralmente de 28 acavans. Por outro lado, este arroz pode ser plantado em qualquer estação do ano, quer chova ou faça sol, embora se desenvolva melhor no tempo seco. Para o «Imprensa Livre», poderia tratar-se da descoberta científica do ano. — (F. P.)

DESAPARECERAM NO NORTE DO CONGO DEZENAS DE PESSOAS QUE FUGIAM DO KATANGA

KINSHASA, 5. — Segundo notícias recebidas nesta cidade, encontra-se perdido no Norte do

Congo um grande grupo de estrangeiros, incluindo mulheres e crianças, que fugiram da cidade de Isidro (antiga Paulina) tomada por tropas rebeldes do Katanga.

VIGARIZARAM O PORTO DE BUENOS AIRES

BUENOS AIRES, 5. — A Administração do Porto de Buenos Aires foi vítima, ontem, de uma vigarice excedendo 245 milhões de pesos (24 mil e 500 contos).

Desconhecidos, com o mesmo uniforme da polícia e da Administração dos portos, desceram de um camião blindado em frente do banco da nação e, utilizando seis cheques falsos, levantaram as somas sem produzirem suspeitas.

O roubo foi descoberto pouco depois, quando os cheques autênticos foram apresentados aos caixeiros. Parece que os bandidos tinham cumplices dentro do banco. — (F. P.)

Divididos em duas colunas, os estrangeiros abandonaram Isidro na passada terça-feira. Um dos grupos, de 82 pessoas, dirigiu-se para Nordeste, rumo ao Sudão, e o outro, com mais ou menos o mesmo número de pessoas, tomou a direcção da República Central Africana.

Em automóveis e camiões, os fugitivos levaram consigo o máximo de pertences que conseguiram. Na sua maioria, estes fugitivos são comerciantes portugueses, gregos e paquistaneses, que, com suas famílias, e acompanhados por alguns missionários católicos, procuram a segurança.

O maior grupo de europeus, cerca de 70 belgas, que ocupava a cidade de Isidro, continua desaparecido, sem notícias. Sabe-se, no entanto, que o grupo que se dirigia ao Sudão foi interceptado por uma unidade do exército congolês, que informou encontrar-se encerrada a fronteira pelo que os refugiados parecem dirigir-se, agora, para a cidade de Ango, na fronteira com a República Centro-Africana.

De Isidro, propriamente dita, não há notícias. Sabe-se que os mercenários leais ao governo entraram na cidade há poucos dias e que, juntamente com os katangueses, a controlam. — (R.)

LUIS o traquinas



... E O RAFAEL QUE PROCURA, TEM BOTAS QUE DEIXAM MARCAS DESTAS?

A FEIRA

ABRE ÀS

19h.

1.º DIA DA VOLTA VISTA DA FEIRA

(VEJA O NOTICIÁRIO NA «PÁGINA DESPORTIVA»)