

República

Director: CARVALHÃO DUARTE
Director-Adjunto: ALFREDO GUIASADO

SÁBADO, 6 DE AGOSTO DE 1966

O DESASTRE MARÍTIMO AO LARGO DA BEIRA

BEIRA — Na noite de ontem, o barco «Adamastor», transportando 70 passageiros e carga de pequena cabotagem, foi embater, à saída do cais de Chiveve, na baía do Pungué, na draga «Matola», que se encontrava fundeada fora do ca-

• Um morto
vários feridos
e desaparecidos

(Continua na última pág.)

LUTHER KING ALVO DE UM ATENTADO DURANTE UMA MANIFESTAÇÃO

CHICAGO, 6 — O dr. Martin Luther King foi atingido por uma pedrada e escapou por pouco a uma navalhada ontem à noite quando dirigia uma marcha de cerca de 800 manifestantes através de uma zona residencial bran-

EM CHICAGO

ram na estrada para rezar a gritaria aumentou e foi seguida por uma chuva de petardos. As cenas de violência começaram antes dos

Nunca encontrei uma hostilidade tão carregada de ódio
— declarou o dirigente negro

ca cuja população se mostrou extremamente agressiva.

Durante a passagem em filas de seis choviam garrafas, pedras, petardos e ovos sobre a multidão e o dr. King cambaleou quando uma pedra o atingiu pouco acima da orelha direita. No entanto continuou o seu caminho gritando aos partidários: «Doe mas não ofende».

Pouco depois uma navalha que passou assobiando atravessou a multidão e foi cravar-se num jovem branco que se encontrava junto ao dr. King. Foi levado num carro da polícia e soube-se mais tarde que os ferimentos não eram de gravidade.

Para evitar as desordens tinham sido mobilizados quase dois mil agentes da polícia mas os manifestantes transformaram-se num grupo onde reinava a confusão ao passarem pela zona residencial branca de Chicago.

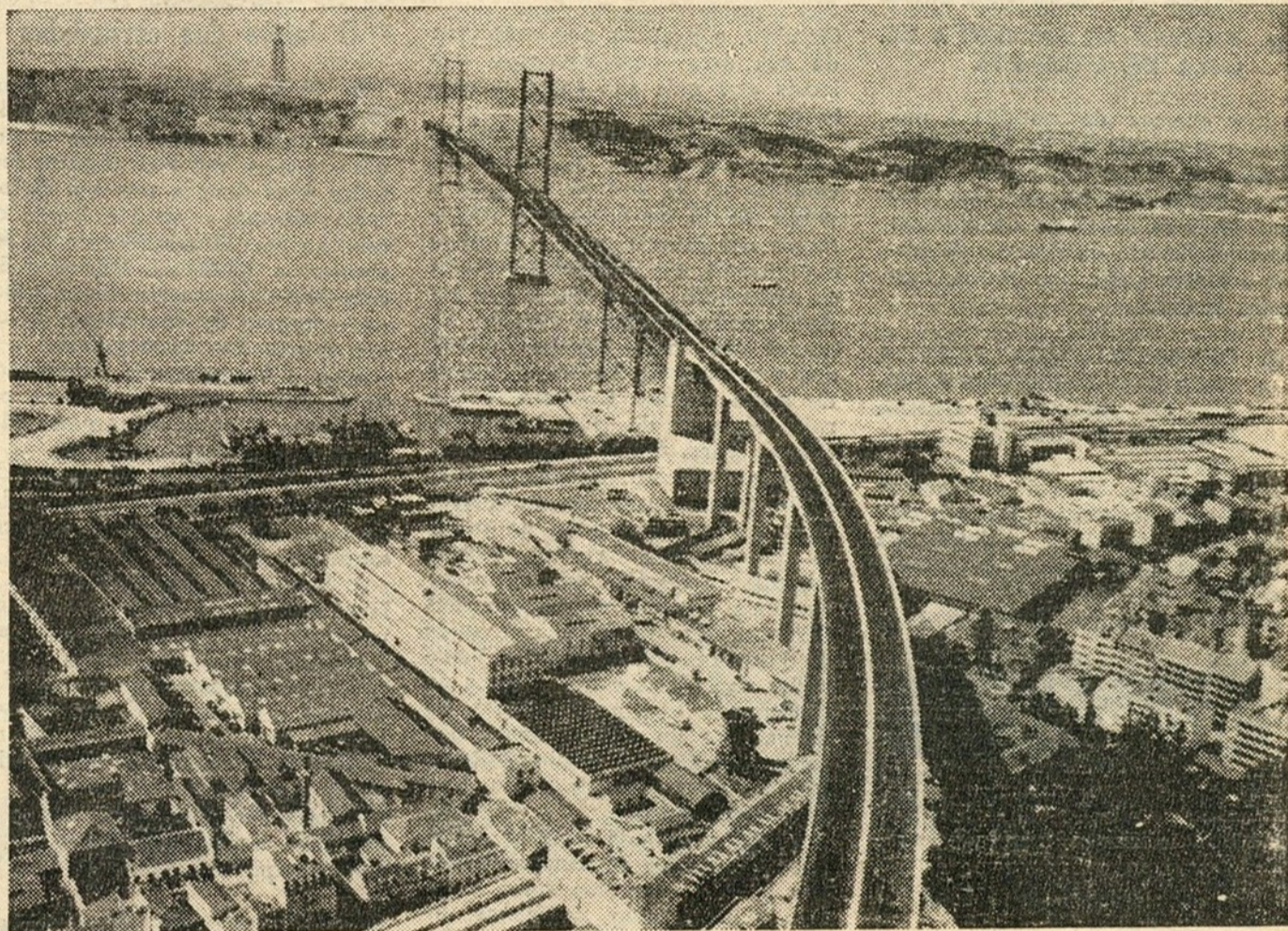
Trocas de tiros

A polícia teve repetidos encontros com grupos de brancos que vagueavam pelas ruas e chegou a haver troca de tiros. Foram presas mais de 35 pessoas e ficaram feridas cerca de 25.

Quando os manifestantes para-

manifestantes saíram do Parque Markete, ocasião em que um grupo de cerca de 100 brancos alguns dos quais levavam bandeiras da

(Continua na última pág.)



A CERIMÓNIA DA INAUGURAÇÃO DA PONTE SOBRE O TEJO TEVE A PRESENÇA DE MILHARES DE PESSOAS

Foi inaugurada a ponte sobre o Tejo, ligando a capital à margem esquerda — sonho antigo, quase secular, de várias gerações lisboetas.

O País segue interessado o acontecimento, que assinala progresso para as comunicações Norte-Sul e terá influência no desenvolvimento económico do terço meridional do continente. A ponte de Lisboa é, finalmente, uma realidade.

As 8.30 horas já densa multidão se aglomerava nas proximidades da gigantesca obra. A maré humana atingiu o auge meia hora depois, e muitos milhares de veícu-

los afluíam em marcha lenta de todos os pontos de acesso: Avenida Duarte Pacheco, junto ao Viaduto, Auto-Estrada do Estádio e Largo de Alcântara. A título ex-

cepcional, autorizou-se a travessia pela própria ponte a fim de facilitar aos convidados, número de mais de onze mil, o acesso ao local da cerimónia, realizada, como termo referido no Largo da Portagem da margem Sul.

Mau grado o circunstaciado plano de deslocação e arrumação de veículos elaborado pelo Gabinete da Ponte e dos gigantescos esforços desenvolvidos pelos agentes regularizadores do trânsito, não pôde deixar de verificar-se por diversas vezes alguns engarrafamentos, mórmente na Avenida Duarte Pacheco e à entrada dos parques de estacionamento. Foi extremamente árduo o trabalho dos agentes da P.V.T. para conseguir a circulação e dos vários milhares de veículos que afluíram depois das 8.30 horas.

Fiscalização perigosa

Como foi anunciado, só aos veículos cujos ocupantes recebiam todos cartões ou bilhetes de ingresso era permitido dar entrada na ponte.

A fiscalização processou-se com grande rigor. Os jornalistas identificaram-se mediante a apresentação do respectivo crachá e carteira profissional. Nos pára-brisas de todos os carros o emblema de parque de estacionamento correspondente aos bilhetes exibidos.

A despeito das instalações oficiais que foram divulgadas com

(Continua na 2.ª pág.)

LUCI JOHNSON: Casamento quase real

WASHINGTON, 6 — Um forte dispositivo de segurança entrou em vigor às primeiras horas de hoje para o casamento de Luci, a filha de 19 anos do Presidente Johnson, com Patrick John Nugent, de 23 anos.

ESTE NÚMERO
FOI VISADO
PELA CENSURA

O acontecimento é neste país o que mais se parece com um acontecimento real.

Agentes dos Serviços Secretos ajudaram a Polícia a isolar o enorme templo onde se realiza, ao meio-dia, a cerimónia.

O que foi planeado ser uma festa de família transformou-se agora num acontecimento nacional. Camiões da Televisão a cores enchem as ruas perto do templo e da Casa Branca, dando ao casamento uma aura de estúdio de Hollywood.

O único detalhe acerca do casamento que continuava a ser um mistério esta manhã, era o vestido que levaria «miss» Luci Johnson, uma morena de olhos verdes. — R.

A PARTIR DE 2.ª-FEIRA CARREIRAS NORMAIS DE AUTOCARROS ENTRE LISBOA E A OUTRA BANDA

A partir de 2.ª-feira iniciam-se as carreiras regulares de autocarros entre as duas margens. Assim, de 90 em 90 minutos, a Carris vai iniciar uma nova carreira, entre Moscavide e a Outra Banda, com passagem pela Praça do Chile, ruas Pascoal de Melo, Conde de Redondo, Santa Marta, Barata Salgueiro, Mouzinho da Silveira, Braamcamp, Castilho e Avenida António Augusto de Aguiar, seguindo para os acessos da ponte.

Para assegurar as ligações entre o centro de Alcântara, onde se iniciam e terminam as carreiras da travessia da ponte, e as diversas zonas citadinas, a Carris inaugura nova carreira com destino à Praça de Londres. Podem ainda utilizar-se as demais carreiras que passam por Alcântara, nomeadamente a 12 (Sapadores, Belém, Algés); 12-A (Restelo); 18 (Beato); 20 (Bairro da Serafina e Praça do Areeiro); 27 (Alvalade); 42 (Madre de Deus); 49 (Av. Estados Unidos da América). Recordar-se que igualmente podem utilizar-se os eléctricos que circulam por Alcântara, ligando este bairro à parte oriental e ocidental da cidade e ao Lumiar, Benfica, Arco do Cego e Praça do Chile.

Nas novas carreiras de autocarros os preços são os seguintes: Lisboa-Costa de Caparica, 6500; Almada-Lisboa, 5500; Seixal-Lisboa, 8500; Cova da Piedade-Lisboa, 4500; e Cova da Piedade-Costa de Caparica, 2550.

A semelhança do que vai fazer a Carris, também as empresas associadas da Outra Banda, para esta exploração (Piedense e Beira Rio), promovem, sem periodicidade, hoje e amanhã, carreiras para visitantes, as quais funcionam entre o centro de coordenação sul e o de Alcântara. Com início na segunda-feira, as carreiras são igualmente regulares.

Chefe da Redacção e Editor: ARTUR INEZ
Propriedade de EDITORIAL REPUBLICA — Escritórios
e oficinas: Rua da Misericórdia, 116, 1.º — Lisboa
Telefs.: 32 51 36 — 32 65 32 — 32 53 24

Jornal de Coimbra

EXAMES DE APTIDÃO A ESCOLA DE FARMÁCIA

Nos exames de aptidão à primeira matrícula na Escola de Farmácia da Universidade de Coimbra, foram dispensados das provas orais os seguintes candidatos: Manuel Pereira da Fonseca Andrade e Maria Luísa dos Santos Ferreira Regadas.

DETERMINAÇÕES PARA A CAÇA DAS CARDONIZES, ANTES DE ABERTURA GERAL EM 1 DE OUTUBRO

A Comissão Venatória Regional do Centro, tornou público um edital, estabelecendo a proibição da caça das codornizes e das outras espécies não indígenas, antes da próxima abertura geral em 1 de

Outubro, a praticar nos concelhos da sua área, com excepção dos locais que nele são expressamente designados.

Em presença pois da deliberação tomada, a caça das referidas espécies só se poderá efectuar a partir de 15 de Setembro, unicamente nos juncais, paus, restolhos e milharais, em adiantado estado de maturação, onde não sejam sedentários o coelho e aperdiz, situados em determinadas zonas dos concelhos de Abrantes, Aguiar da Beira, Aveiro, Coimbra, Estarreja, Figueira da Foz, Gouveia, Ilhavo, Mira, Moimenta da Beira, Montemor-o-Velho, Murtosa, Ovar, Sátão, Seia, Soure, Vagos e Viseu.

Os interessados, pois, na prática do desporto da caça, devem consultar o referido edital, que se encontra patente ao público nas Câmaras Municipais, nos Grêmios de Lavoura, nas Comissões Venatórias concelhias e nos lugares do costume de todas as freguesias, independente do conhecimento que foi dado à Guarda Nacional Republicana, para garantir o seu devido cumprimento.

Esclarece ainda aquele edital, que se mantém as condições fixadas para a caça das rolas e outras espécies não indígenas, inseridas no edital de 15 de Julho passado.

FARMACIAS DE SERVIÇO PERMANENTE (amanhã)

Nazaré, Rua Ferreira Borges; Figueiredo, Rua da Sofia; Henasil, Rua do Brasil; Montes Claros, Rua Dr. António José de Almeida.

ESPECTACULOS PARA AMANHÃ

CINEMAS — Tivoli, «Uma aventura louca» (17 anos); Bombeiros Voluntários, «A história de um grande amor» (17). — C.

PENHORES

PRACÇA DUM PEDRO
Cruzamento — Andorinha — ALMADA

A CARRIS COMUNICA

Carreira N.º 52: Alcântara-Centro Sul

Esta carreira será inaugurada, hoje, dia 6, logo que a ponte sobre o Tejo for aberta ao tráfego de veículos. A partida dos autocarros, em Alcântara, será efectuada no Centro de Coordenação Norte, na Av. de Ceuta.

Tarifas

Alcântara

4\$00 Centro Sul

Frequências mínimas

Um autocarro por hora entre as 7 e as 21 horas, nos dias úteis, domingos e feriados.

NOTA: Excepcionalmente, a tarifa a cobrar nos dias 6 e 7 será de 2\$50 por não funcionar a portagem, mas a partir do dia 8, inclusive, a tarifa a cobrar será aquela já estabelecida por lei — 4\$00.

Bilhetes de assinatura

Mais se comunica que os bilhetes de assinatura em autocarros, emitidos ou a emitir, não conferem aos seus titulares o direito a transporte através da PONTE SOBRE O TEJO, para cujo percurso deverá ser adquirido, no autocarro, bilhete especial para a travessia.

Lisboa, 6 de Agosto de 1966.

A ADMINISTRAÇÃO

A PONTE SOBRE O TEJO

(Continuado da 1.ª pág.)

insistência nos últimos dias muitas pessoas houve que se deslocaram ali e pretendiam assistir às cerimónias sem possuir as indispensáveis autorizações de ingresso.

Cerca das 9.45 horas a P.V.T. logrou normalizar o tráfego e apenas na zona da portagem na margem Norte persistiu ainda alguns aglomerados «complicados».

Alguns veículos chegaram à entrada da ponte na margem Norte depois dos limites estabelecidos, pelo que foram obrigados a retroceder.

O início das cerimónias

As 10 horas já se encontravam instalados nas duas tribunas laterais todos os convidados — dos quais quatro mil com lugares sentados e os demais seis mil de pé.

Na tribuna central à frente da qual se encontravam cerca de 500 sindicatos, Academia Militar e Escola Naval, tomaram lugar todos os membros do Governo e diversos convidados estrangeiros.

Após a chegada dos convidados da tribuna de honra desfilaram pelas faixas laterais colunas de Marinha e Caçadores especiais.

Eram 10.35 quando foi anunciada a chegada do cortejo presidencial ao largo da Portagem na margem esquerda.

A Banda da Marinha tocou o Hino Nacional e ouviu-se uma salva de 21 tiros de canhão. Uma esquadilha da Força Aérea sobrevoou, nesses momentos, a ponte. Em seguida o Chefe do Estado passou para o interior da tribuna ali recebendo os cumprimentos das principais autoridades presentes.

Finalmente, um coro cantou a «Aleluia», de Haendel, após o que principiaram os discursos.

Palavras do director do Gabinete da Ponte de Lisboa

As 10.48 horas, o ministro das Obras Públicas declarou aberta a sessão, em nome do Chefe do Estado, e anunciou o primeiro orador: o director do Gabinete da Ponte de Lisboa, sr. eng. José do Canto Moniz. Depois de consagrar as primeiras palavras ao Chefe do Estado, o sr. eng. Canto Moniz afirmou:

«Os engenheiros e os arquitectos, em geral, só sabem falar aquela linguagem constituída pelos seus planos e pelas suas obras, ao projectarem-se no espaço. E se há obras que falem por si, mostrando a sua grandeza e as dificuldades técnicas para a sua realização, a ponte sobre o Tejo e, sem dúvida, uma delas. O que há a dizer sobre este grande empreendimento não caberia, naturalmen-

te, num discurso de alguns minutos e o que já se escreveu sobre a obra e o que consta de uma publicação especial editada nesta data em três línguas, constitui informação suficiente para todos os que me escutam e para a história desta grandiosa realização».

E o director do Gabinete da Ponte prosseguiu:

«Está, portanto, simplificada a nossa tarefa neste momento em que entregamos ao Governo a obra pronta que ele a possa pôr ao serviço da Nação. Esta obra foi planeada com toda a segurança, e o perfeito conhecimento que ti-

lizar este empreendimento tivemos de escavar e transportar 6,5 milhões de metros cúbicos de solos e rochas, de fabricar e moldar em funções e estruturas cerca de 300 000 metros cúbicos 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 precauções para prevenir os acidentes e reduzir ao mínimo e 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 públicas, 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».

O director do Gabinete da Ponte terminou, agradecendo aos órgãos de informação a sua alta compreensão em todos os momentos desta batalha para erguer a obra, sem esquecermos as críticas e sugestões que nos fizeram e que, no seu conjunto, consideramos uma valiosa colaboração que nos foi prestada».

Palavras do administrador executivo da United States Steel Corporation

Falou, a seguir, o sr. Roger M. Blough, presidente do conselho de administração e administrador executivo da «United States Steel Corporation», que começou por manifestar a sua profunda gratidão pela oportunidade de participar nas celebrações da inauguração da ponte.

«Como sabeis — declarou depois — o contrato para a realização desta obra não está de maneira nenhuma relacionado com a ajuda americana a Portugal. Foi adjudicado ao vencedor do concurso público internacional, e nós, da United States Steel, não só ficamos agradecidos e honrados por termos sido os licitadores melhor sucedidos na competição, como ficamos orgulhosos de poder aeci-

(Continua na 6.ª página)

República
há 30 anos

6 de Agosto de 1936

NA GRÉCIA

LONDRES, 6 — Nos meios políticos desta cidade tem-se a reconstrução do Governo grego e a declaração do presidente do Conselho, Metaxas, como sintomas da profunda agitação política que ameaça de novo convulsionar toda a Grécia. No seu discurso na Câmara, Metaxas não deixou, de facto, de se referir aos progressos constantes dos extremistas, aproveitando-se principalmente das dificuldades económicas do país. Afirmou também que o Governo decidiu antecipar-se à revolução iminente, mas não conseguiu ser muito tranquilizador quanto ao futuro, pois admitiu a hipótese de que o poder público tinha de se socorrer de meios violentos para esmagar qualquer possível tentativa de revolta.

Entretanto, depois da reconstrução do Governo, da nomeação de Savitzianos para ministro das Finanças e encarregado da direcção do departamento de assuntos económicos, e Cornais para ministro da Previdência Social, a tranquilidade parece absoluta em toda a Grécia.

GOERING, PRESIDENTE DE UMA ACADEMIA AERONÁUTICA ALEMA

BERLIM, 6 — Foi inaugurada a Academia de Aeronáutica, instituição recentemente criada pelo governo, para realizar estudos de aviação, estudos cujos resultados serão consignados num relatório anual.

A nova Academia compor-se-á de 66 sócios ordinários e 100 correspondentes. Dela farão parte sábios, engenheiros e grandes aviadores. Para presidente foi nomeado o general Goering, ministro da Aviação, e para vice-presidente o general Milch, subsecretário da mesma pasta. — A.

FOI DEMITIDO O SECRETARIO DO MINISTERIO DA AERONAUTICA INGLES


LONDRES, 6 — O Primeiro Ministro demitiu «sir» Christopher Bullock do cargo de secretário permanente da Aeronáutica, depois de tomar conhecimento do relatório da Junta de Sindicância nomeada para investigar sobre as suas relações com a Companhia de Aviação «Imperial Airways».

Nesse relatório, estabelece-se que não houve corrupção mas simplesmente indiscrições incompatíveis com a categoria de funcionário de Estado. Apurou-se também que a companhia em questão procedeu correctamente no caso. — H.

NO BRASIL

RIO DE JANEIRO, 6 — Está a ser organizada, no Estado do Rio, uma campanha para levar a efeito pesquisas e a exploração de jazigos petrolíferos. O capital é de 18.000 contos. — A.

LATINA M/6 anos



AMANHÃ
ÀS 17.30 HORAS
GRANDIOSA CORRIDA DE TOIROS

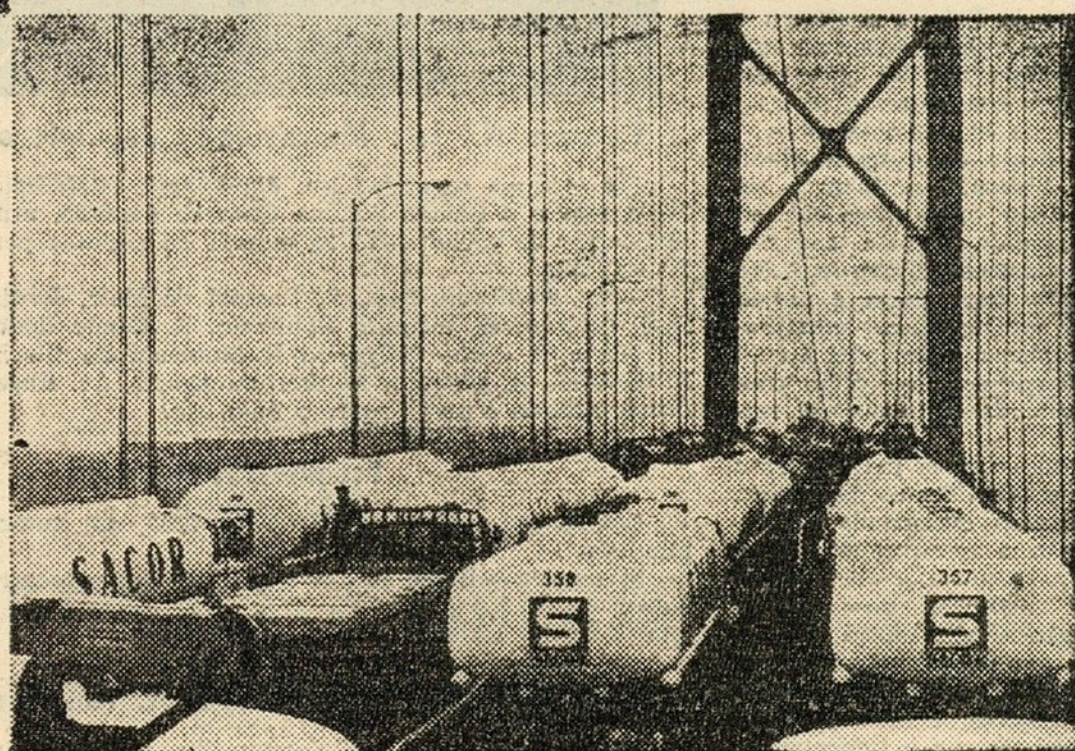
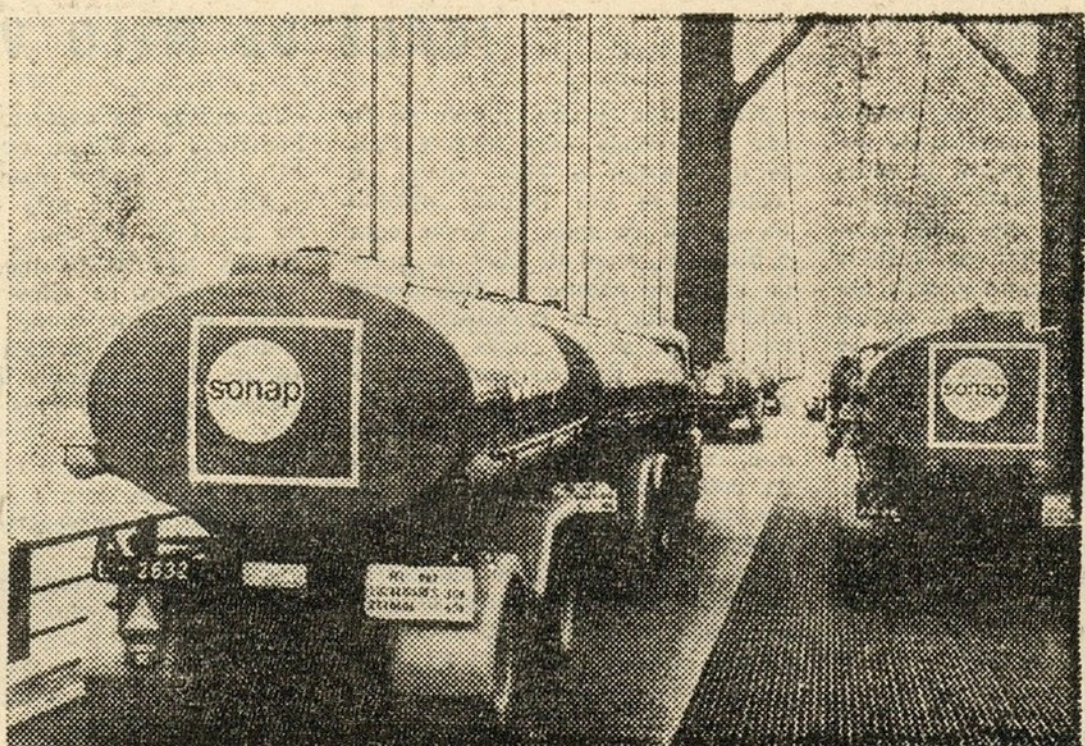
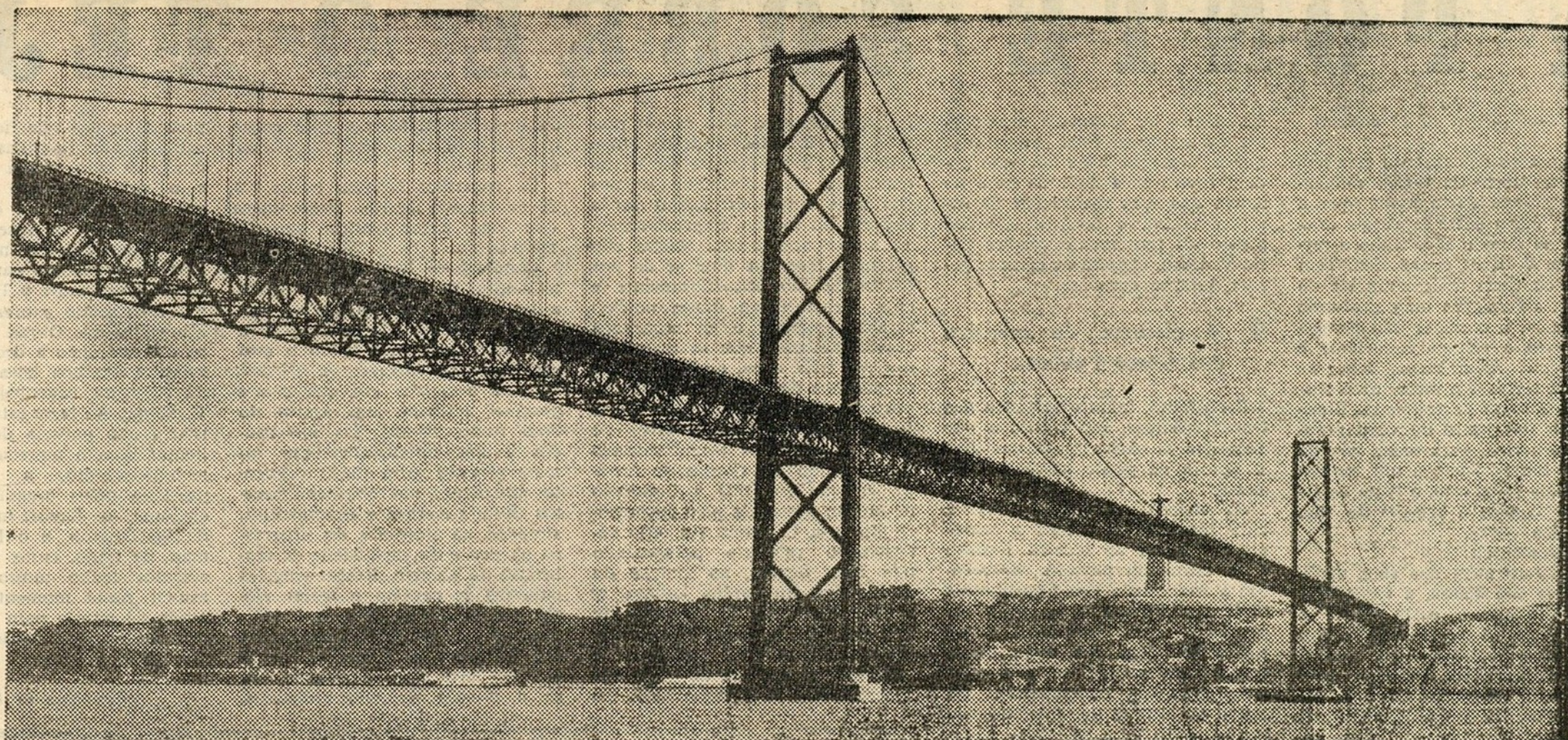
CAVALEIROS
MANUEL CONDE
JOAQUIM CORREIA
e o amador **FREDERICO CUNHA**

ESPADAS
Juan «Facultades» • José Simões

FORCADOS
AMADORES DE LISBOA
capitaneados por
Nuno Salvação Barreto

8 TOIROS
da ganadaria de Tomás da Costa

BILHETES A 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 (Café Brisa) e na Praça, no dia do espectáculo.



SACOR e sonap
honram-se com a colaboração prestada na
PONTE SALAZAR

A PONTE SOBRE O TEJO

(Continuado da 2.ª página)

tar o encargo de construir esta monumental obra. Os vários elementos essenciais desta ponte que a tornam única entre as várias existentes no mundo são, tenho a certeza, de V. Ex.ª 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 magnífica obra».

E acrescentou: «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 possíveis 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 período de muitos anos. Pela concepção original do seu desenho, financiamento, fabrico e construção, trouxe uma íntima associação entre diversos e notáveis talentos numa escala verdadeiramente internacional. E para nós, a maior fonte de satisfação é, provavelmente, a oportunidade e privilégio que tivemos em trabalhar com o vosso notável gabinete da Ponte que tanto ajudou e associou esse talento e saber».

Finalizando, o sr. Roger Bough manifestou o desejo de que a Ponte de Lisboa continue a ser «um laço que faça com que no futuro os povos dos nossos dois países se aproximem cada vez mais.»

● Falam os presidentes dos Municípios de Almada e de Lisboa

Seguidamente, usaram da palavra os presidentes dos Municípios de Almada e de Lisboa, respectivamente srs. dr. José da Glória Pacheco e general França Borges. O primeiro referiu a influência, da maior transcendência, que a Ponte de Lisboa terá no desenvolvimento do Sul do País, e enalteceu a dedicação e competência com que se desempenharam as suas tarefas quantos contribuíram para a realização da monumental obra.

O presidente da Câmara Municipal de Lisboa, que falou a seguir, afirmou ter a execução da obra, atribuída a uma empresa que «demonstrou possuir perfeita organização, experiência e amplo poder de planeamento», prestigiado a engenharia americana, a qual «ficará perpetuada no velho continente, através desta notável realização».

«A Ponte — disse mais adiante — insere-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 trânsito actuais não sejam muito agravadas. Por sua própria iniciativa, a Câmara 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 famílias em novos bairros, demolições, questões judiciais, construção de novos e importantes arruamentos entre os quais se destacam dum lado a ligação de Alcântara 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 e cobertura

do caneiro de Alcântara se encontra na sua fase final. Felizmente que a Vereação e os Serviços podem inscrever a data de hoje no activo das suas realizações de carácter social, o total desaparecimento do tristemente célebre Casal Ventoso, objecto de críticas gerais durante décadas».

● O discurso do ministro das Obras Públicas

Por último, falou o ministro das Obras Públicas, que começou por recordar as várias tentativas para a feitura da ponte sobre o Tejo. Disse:

«O engenheiro Miguel Pais, a cuja memória rendemos uma 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 duma 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 importância. Ao percorrermos hoje a extensa bibliografia constituída por tantos trabalhos de merecimento variável e pelos pareceres, comentários e críticas 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.

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 possível às críticas, algumas bem mordazes, e às dúvidas da Nação quanto à exequibilidade prática das suas sugestões. Assim foi a história do magno empreendimento até aos nossos dias. Assim chegámos 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 Públicas e das Comunicações de então, engenheiros José Frederico Ulrich e Manuel Gomes de Araújo, criando em 1953 a Comissão de estudo presidida pelo engenheiro Barbosa Carmona em cujo valiosíssimo relatório apresentado três anos depois, na síntese do engenheiro Guimarães Lobato, se apoiou a decisão do Governo de dar execução ao grande empreendimento. Cabe aqui sublinhar a contribuição decisiva do professor Marcello Caetano, como ministro

da Presidência, para o bom encaminhamento final dos propósitos do Governo.

Os trabalhos tiveram início 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. Esta, em rápida síntese, a história da grande obra que neste momento tenho o alto privilégio de entregar à Nação; história exemplar em que não é possível assinalar um desvio do bom rumo, apesar das vicissitudes e das dificuldades que no mais elevado grau inevitavelmente concorrem nos empreendimentos desta natureza e envergadura, situados na fronteira do progresso técnico e da capacidade de realização do homem. Nestas singelas palavras se contém o maior elogio que podíamos fazer às entidades que intervieram na realização dos designios do Governo. Não é possível levar suficientemente longe a citação de tais entidades,

para além das que ficaram já expressamente referidas, para traduzirmos com justiça a admiração e o reconhecimento devidos 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 constituído expressamente no Ministério das Obras Públicas para dar execução à decisão do Governo e em boa hora confiado à direcção do engenheiro José do C. Moniz. 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 Banco 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

(Continua na 8.ª página)

SECÇÃO FILATÉLICA

A PONTE SOBRE O TEJO, EM LISBOA

351

JORGE DE MELO VIEIRA

Como por mais de uma vez temos referido tudo quanto de notável se passou ou passa no mundo os selos arquivam! As coleções de selos são, por isso mesmo, largo manancial de cultura já que, como se duma grande enciclopédia pela imagem se tratasse ou de filme documentário de infanda metragem, nelas se guardo, em pequenos rectângulos de papel, numa retrospectiva ou numa visão do que seja o futuro, as grandes descobertas e conquistas, a história, os povos, as convulsões do cosmos, o que de belo se produziu no campo das artes, das ciências e das letras, e até o homem terrestre já senhor da Lua!

Não podia, assim, deixar de ficar perpetuada num selo, a Ponte que sobre o Tejo, acaba de construir-se em Lisboa, ligando, na capital do país, o Norte com o Sul pois, além de obra de grande vulto no campo da engenharia mundial, ela é de relevância enorme ao que se crê, para o desenvolvimento da economia portuguesa.

Se nos perguntarem se os selos que, comemorando a inauguração da Ponte vão ser postos a circular no próximo dia 6 são belos mesmo: em relação a muitos — quase todos — os seus antecessores, sim, mas, em relação ao facto que pretendem comemorar e ao que podiam e deviam ser, não.

Por quê quatro selos iguais, dois a dois e não apenas dois — como se anuncia na pagela — ou quatro diferentes?... Por quê o dourado e o prateado e as outras cores, já de si mortas, a mais morrerem em cima do dourado e do prateado? Por quê as perspectivas apresentadas que nos não dão da ponte uma visão total?

Enfim, não são maus mas poderiam e deviam ser muitos melhores que a ponte é obra de vulto e largo alcance que bem merecia, nos selos ter sido aberta a buril, em talhe doce, como sucede em França, na Austria e noutros países que podíamos e devíamos copiar que, na matéria, nos levam avanço de muitos anos.

De qualquer forma os filatelistas, mormente os temáticos, estão de parabéns, dado que estes selos vão servir muitas temáticas: a Oligosponense — que não demos conta de que alguém já tivesse tentado — a dos meios de transportes, a das obras e postos, a da Turismo, etc., etc.

Para a emissão comemorativa da ponte editaram os C.T.I uma pagela que a anuncia e são do director do gabinete da Ponte sobre o Tejo, eng.º José do Canto Moniz as linhas que, a seguir se transcrevem já que ninguém existe de mais qualificado para sobre o assunto se manifestar e não queremos tirar à prosa de sua excelência todo o sabor que nela se contém.

Notícias filatélicas

Recebemos dos «Serviços de Valor Postais do Ministério do Ultramar» em carteira própria, a série dos belos selos, reproduzindo

«Uniformes do exército», que, na Província de Macau pelo referido Ministério, foram mandados pôr a circular neste mês de Agosto. Ac sr. Luís Cândido Taveira os nossos agradecimentos.

✦ Embora os selos da inauguração sejam 4, como da pagela anunciadora se verifica, o sr. José do Canto Moniz quando na mesma pagela se lhes refere diz que são dois.

Isto não será uma falta de cuidado de quem tem a seu cargo a elaboração da pagela e dos revisores?!

✦ Em 19 de Setembro entram em circulação selos dedicados à Tecnologia Britânica.

✦ De M. L. de Gouveia recebemos o n.º 53 de «Voz da Filatelia» secção filatélica a seu cargo em «Voz da Madeira». Gratos pela gentileza.

✦ Recebemos o número de Julho da revista «Gabriel» o qual é do maior interesse para os colecionadores de temas ligados à religião.

✦ Da Checoslováquia recebemos «Prague News Leter» de 3 de Julho onde no «Canto Filatélico» se referem os últimos selos emitidos no referido país.

COUSAS & LOUSAS PERDIDAS NA CIDADE

Na Secção Administrativa da P. S. P. (Governo Civil) encontram-se depositados, entre outros, os seguintes objectos achados na cidade: duas gravuras, um chapéu de chuva, um porta-moedas com dinheiro, os bilhetes de identidade de Viriato Cardoso Pereira e Ana Margarida Leitão de Sousa Guimarães; um saco de papel com cobertura plástica, um tampão de depósito para automóvel, diversas argolas com chaves.

Na TAP: uma caixa com café, um livro, óculos, uma gabardina, um isqueiro, um lenço de seda, um sobrescrito com diversos documentos, um chapéu de palha, uma camisola de senhora, um relógio de pulso e pasta com documentos.

A CARRIS COMUNICA

Carreira N.º 10: Moscavide-P. do Chile ou Centro Sul

Na próxima segunda-feira, dia 8, será estabelecida a ligação entre Moscavide e o Centro Sul, na Cova da Piedade, utilizando alguns dos autocarros da carreira N.º 10, através do seguinte percurso, a partir da P.ª do Chile.

— Av. Almirante Reis, R. Pascoal de Melo, Jardim Constantino, R. José Estêvão, R. Joaquim Bonifácio, R. Conde Redondo, R. de Santa Marta, R. Barata Salgueiro, R. Mouzinho da Silveira, R. Braamcamp, R. Castilho, R. Joaquim António de Aguiar, Av. Engenheiro Duarte Pacheco, acessos e ponte sobre o Tejo, etc.

Frequências mínimas

Centro Sul — Entre as 8.00 e as 19.55, um autocarro de 90 em 90 minutos.

Moscavide — Entre as 7.40 e as 21.00, um autocarro de 90 em 90 minutos.

Carreira n.º 40: P.ª de Londres-St.º Amaro ou Centro Sul

Será inaugurada, também, como diversão à carreira n.º 40, a ligação entre a Praça de Londres e o Centro de Coordenação Sul, na Cova da Piedade, pelo percurso seguinte:

— P.ª de Londres, Av. Manuel da Maia, Av. Rovisco Pais, Av. Duque de Ávila, Rua D. Estefânia, R. Pascoal de Melo, Jardim Constantino, R. Passos Manuel, L.º de Santa Bárbara, R. Febo Moniz, Av. Almirante Reis, R. da Palma, Rua D. Duarte, P.ª da Figueira, R. dos Fanqueiros, R. da Alfândega, P.ª do Comércio, R. do Arsenal, L.º do Corpo Santo, Cais do Sodré, Av. 24 de Julho, L.º de Santos, Calçada de Santos, Rua das Janelas Verdes, R. Presidente de Arriaga, C.ª da Pampulha, P.ª da Armada, R. Prior do Crato, L.º de Alcântara, acesso à ponte (na Avenida de Ceuta), etc.

Frequências mínimas

Centro Sul — Entre as 7.15 e as 20.50, um autocarro de 90 em 90 minutos.

P.ª de Londres — Entre as 8.23 e as 20.05, um autocarro de 90 em 90 minutos.

Lisboa, 6 de Agosto de 1966.

A ADMINISTRAÇÃO

A PONTE SOBRE O TEJO

(Continuado da 6.ª página)

adjudicatária, a United States Steel International, que na execução deste empreendimento reafirmou a razão de ser do lisongeiro 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 nenhos 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 Câmaras 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, dentro do próprio Ministério das Obras Públicas, o Laboratório Nacional de Engenharia Civil e a Junta Autónoma de Estradas.

Prosseguindo no seu discurso, o ministro das Obras Públicas disse depois:

«Por breves que tenham de ser as minhas palavras, não poderia deixar de sublinhar a extraordinária importância de que a tantos títulos se reveste a obra hoje concluída. 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 pública realizada em qualquer época em Portugal e, uma das mais arrojadas no seu género em todo o mundo. Daremos assim o primeiro lugar nas nossas considerações ao valor desta grande realização como instrumento do progresso económico e social do nosso País. Já em 1882, no relatório de um dos numerosos estudos da transposição do Tejo em frente de Lisboa apresentados à consideração do Governo, era posto em relevo o surpreendente contraste entre as regiões do País divididas pelo grande estuário, como se fosse um oceano e não um simples curso de água a separar de Lisboa e do seu porto a região transtagana». Salientava-se o que representaria para o desenvolvimento desta região a supressão da barreira líquida existente. «E que dizer do Algarve?» — con-

tinuava o referido relatório — «Parece que essa província mal existe para o reino. E no entanto, que maravilhosa região! E o que seria o seu desenvolvimento se lhe fosse assegurado o contacto directo com a Capital!» — concluía o interessante documento».

«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.

A verdadeira importância económica da obra está longe, todavia, de confirmar-se nos aspectos mais espectaculares de todos bem conhecidos. 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 prejuízo de grande parte da área e da população metropolitanas.

«Deve-se isto — observou depois o orador — ao desfavor das condições climáticas prevalentes na planície transtagana: mas também à existência deste obstáculo natural às comunicações de tão vasta região com a Capital e com o Centro do País. Lançado já o Plano de Rega do Alentejo, está assim em vias de resolução o primeiro destes problemas essenciais. Faltava porém modificar aquele desfavorável condicionamento geográfico para se poderem considerar definitivamente encaminhados no seu bom rumo os destinos da grande província. Este será certamente um dos mais importantes papéis que irão ser desempenhados pela ponte agora concluída, 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. Mais perto de nós, e votada certamente a uma rápida evolução, temos esta Península de Setúbal 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 construído e que virá a prolongar-se até ao Algarve e à fronteira, ficarão criadas as melhores condições 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 ponte e para Sul do mesmo eixo fundamental iremos ver mobilizada em ritmo veloz a singular vocação desta zona para o desenvolvimento turístico, subordinado embora à cadência de execução das infra-estruturas indispensáveis como complemento natural da grande ponte, e de que o

que delas se extraia o desejado proveito.

● A cerimónia da inauguração

Faltavam poucos minutos para o meio-dia quando teve início a cerimónia da imposição de decorações a várias individualidades presentes, e de medalhas a um grupo de operários que trabalharam na obra.

As 12.45 horas, o chefe do Estado abandonou a tribuna e dirigiu-se ao plinto, a fim de proceder à inauguração da ponte. Realizado este acto, assistido em grande silêncio, os milhares de convidados presentes cantaram, em coro, o hino nacional, após o que o chefe do Estado regressou à tribuna, onde se despediu das individualidades que o acompanhavam.

Eram 13 horas exactas quando se iniciou o cortejo, no qual, além do carro do Chefe do Estado, se incluíam todos os demais convidados. A maioria dos veículos que faziam parte do cortejo inaugural dispersou depois, lentamente, à saída do viaduto.

Por diversas ocasiões, as autoridades incumbidas de facilitar o escoamento de tráfego e das pessoas, enfrentaram sérias dificuldades para executar esse trabalho em observância aos planos anteriormente elaborados. Eram muitos milhares de pessoas e de veículos, pelo que a marcha se tinha de processar com extrema prudência e lentidão. Verificaram-se alguns toques de carros, mas sem consequências maiores.

Os convidados que não tinham transporte próprio, utilizaram os autocarros que lhes foram facul-

tados pelo Gabinete da Ponte, efectuando-se o desembarque no Terreiro do Paço.

● Muitos milhares de pessoas aguardam a abertura da Ponte

A hora a que fechamos esta edição, muitos milhares de pessoas encontram-se aglomeradas nos acessos à Ponte de Lisboa, aguardando pacientemente, nos veículos, a sua abertura.

Todavia, e em virtude de se de-sejar garantir todas as condições de segurança para a circulação na ponte e na praça de portagem, esta só é aberta às 15.30 horas, pois é indispensável dispor de tempo para remover da praça alguns objectos e material necessário à cerimónia da inauguração.

A despeito dos porfiados esforços das autoridades, estão a verificar-se engarrafamentos-monstros nas artérias de acesso à Ponte de Lisboa.

A ponte abre ao tráfego

A partir das 15 horas faz-se a abertura da ponte ao tráfego.

As 22, haverá recepção de gala ao Chefe do Estado, nos salões da Câmara Municipal; e às 24.30 haverá uma sessão de fogo de artifício.

Serão queimados, em vinte e um batalhões situados no Tejo, próximo da estação marítima da Rocha Conde de Óbidos, mil foguetões de fantasia, trezentas balonas de rajadas coloridas, cinco mil foguetes coloridos, cinco mil de efeitos luminosos, cinco mil para girândolas de «bouquets» e muitas dezenas de morteiros.

Acessos rodoviários

Os acessos rodoviários são constituídos por um complexo de auto-estradas que nas duas margens atingem a extensão equivalente a cerca de 30 quilómetros.

Estes acessos obrigaram à construção de 32 estruturas, algumas das quais de dimensões apreciáveis e tipos de grande interesse técnico.

primeiro elemento é constituído pela auto-estrada transversal que, graças à notável diligência da Junta Autónoma de Estradas, se torna possível 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. Para que tão aliciantes perspectivas sejam aproveitadas não deixarão de surgir, como já estão surgindo em escala crescente, as inciativas particulares. Só haverá agora que orientá-las da melhor forma para

CORREIO DE ONTEM

OS MIXORDEIROS

Embora em nossos dias seja mais frequente que noutros tempos a denúncia dos mixordeiros, parece-nos que estes devem existir desde que surgiu a oportunidade — «necessidade» — de fazer mixórdia. E, se for assim, é mais que certo que os mixor-

deiros constituem uma fauna antiqússima, apresentando de novo apenas as características da própria adaptação à época em que vivem.

Depois, são numerosos os campos onde a mixórdia é possível, dado que são passíveis de fraudes, todas, ou quase todas, as actividades do ser humano. A contrafacção foi sempre moeda corrente. Pode dizer-se, até, estar constantemente na ordem do dia, se bem que, mais ou menos acentuada, consoante as dificuldades do momento. E é geral, como todos sabemos.

A oportunidade — «necessidade» — de defraudar o semelhante é coisa que entrou nos hábitos de uma elevada percentagem dos indivíduos, sendo vulgares e velhíssimos os conceitos: como «dar gato por lebre», tão nosso conhecido. Dar «gato por lebre» poderia hoje substituir-se por dar «porco e burro por vitela» determinados preparados líquidos imundos por «vinho», etc., isto para só nos limitar-nos ao campo das comidas e bebidas.

Mas há tantos outros campos, inclusive os morais, onde a mixórdia também faz lei...

Mas, agora, foi da mixórdia líquida que pretendemos tratar, referindo-nos particularmente ao «vinho» vendido nas vilas de Mariano Machado e Cubal, na província de Angola.

Dizem dali: «Nas vilas de Mariano Machado e do Cubal, os mixordeiros viram a sua criminosa actividade interrompida pelas brigadas de fiscalização da P. S. P. e da Inspeção de Economia. Naquelas localidades foram apreendidos 51.100 litros de vinho impróprio para consumo, armazenados em doze firmas».

Ora com vinho tão bom pro-

duzido na Metrópole — exceptuando, claro, o fabricado nos grandes mixordeiros — que necessidade haveria, em Angola, de impingir ao consumidor aquela beveragem ordinária, verdadeira imundície, talvez, mesmo prejudicial à saúde?

Quando colocaremos o dia de não proporcionar mais oportunidades aos srs. mixordeiros, essa fauna tão funesta aos homens como a insatisfação regular das suas próprias necessidades? Quando?

ESTAÇÃO ROMANA DE MILREU

Já se encontram na secção dos Edifícios e Monumentos Nacionais de Évora, organismo que mandou proceder à conservação do espólio romano da estação arqueológica romana de Milreu os dois bustos ali descobertos há dias.

Aqueles bustos estão a ser estudados pelo arquitecto Couto.

ASSALTO A UMA CASA

Dois gatunos assaltaram, de noite, a casa do motorista, sr. Manuel Cardoso, em Proença-a-Nova. Sem se aperceberem do caso, entraram no quarto de uma das filhas do locatário, que, assustada, se pôs a gritar. Um dos assaltantes foi preso; o outro conseguiu fugir.

INCENDIO

São avultados os prejuízos causados na casa de lavoura do sr. Albino Coelho, na freguesia de Sta. Maria de Avioso, Moreira da Maia. Aquela propriedade estava a cargo do lavrador sr. Joaquim da Silva Costa.

Intervieram no ataque às chamas, os bombeiros de Moreira da Maia, S. Mamede de Infesta e de Leça do Balio.

DEZ SOLUÇÕES DIFERENTES FORAM ESTUDADAS ANTES DA ADJUDICAÇÃO DA OBRA

O plano geral da Ponte de Lisboa foi elaborado totalmente por engenheiros portugueses. Técnicos

PASTA COUTO
MEDICINAL
TRATA
gengivas descarnadas
ou sangrentas
MATA
os microbios da boca,
que dão causa a tantas
doenças graves

nacionais estudaram o anteprojecto dos acessos rodoviários e do grande viaduto do Acesso Norte, obras que vieram a ser executadas praticamente como haviam sido concebidas.

Para a Ponte Suspensa, os engenheiros nacionais estudaram 10 soluções diferentes antes da adjudicação da obra, tendo sido a solução adoptada semelhante a algumas que haviam sido consideradas nos estudos nacionais. Estes estudos chegaram a ser considerados soluções originais nunca antes realizadas.

As condições do concurso público internacional realizado permitiam que os concorrentes apresentassem as suas próprias soluções, com vista a obter-se maior economia na obra, o que resulta não somente da concepção como dos meios técnicos de que os concorrentes podem dispor.

Os autores do projecto da Ponte

Suspensa foram os consultores da firma adjudicatária Stehman, Boynton, Gronquist London, Consulting Engineers que tem projectado das maiores pontes do Mundo.

Há a notar que foram aceites as observações ao anteprojecto apresentado a concurso e que, sob certos aspectos, o projecto definitivo teve apreciável colaboração dos técnicos nacionais.

As implantações finais e passagem a projecto definitivo dos acessos e viaduto foram feitas pelas firmas Tudor Engineering Company e International Engineering Company, sobre os anteprojectos organizados em Portugal e que serviram de base ao concurso.

O projecto das fundações da Ponte Suspensa, as mais profundas fundações deste tipo construídas em leito do rio, foi elaborado pela Tudor Engineering Company.

CIMENTO SECIL NA PONTE SOBRE O TEJO

A **SECIL** orgulha-se de ter contribuído 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, recorde mundial de profundidade.

CHARCUTARIA ALVARENSE

— DE —

ALVES & BRITO, LDA.

Mercearias finas — Especialidades — Vinhos finos — Variedade em Charcutarias

TELEFONE 276 02 60

AV. DA FUNDAÇÃO, 13-B
COVA DA PIEDADE

JOSÉ MARTINS CUSTÓDIO

ARMAZENISTA DE VINHOS E MERCEARIAS

Distribuidor exclusivo para o Distrito de Setúbal dos:

SUMOS E REFRIGERANTES «SUPERFRESCO»
VINHOS VERDES «CAMPELO» e dos
VINHOS DA ADEGA COOPERATIVA DE ARRUDA DOS VINHOS

TELEFONE 27 06 38

Rua 4-I n.º 1 (às Meloas) COVA DA PIEDADE

Estabelecimentos BOA PINTA

Frangos assados no espeto e crús

EM ALMADA: PRAÇA DO COMÉRCIO, 4 (ao Mercado)

NA COVA DA PIEDADE: AVENIDA DA FUNDAÇÃO, 16

EM CACILHAS: PAVILHÃO CENTRAL

NA COSTA DE CAPARICA: L. COMANDANTE SA LINHARES, 7

QUATRO ESTABELECEMENTOS AO SEU DISPOR

CAPELISTA

CASA ROSA

Sempre novidades

APANHAM-SE MALHAS
FORRAM-SE BOTOES

Faz-se e transforma-se
chapéus de senhora

AVENIDA DA FUNDAÇÃO, 10
Telef. 270774

COVA DA PIEDADE

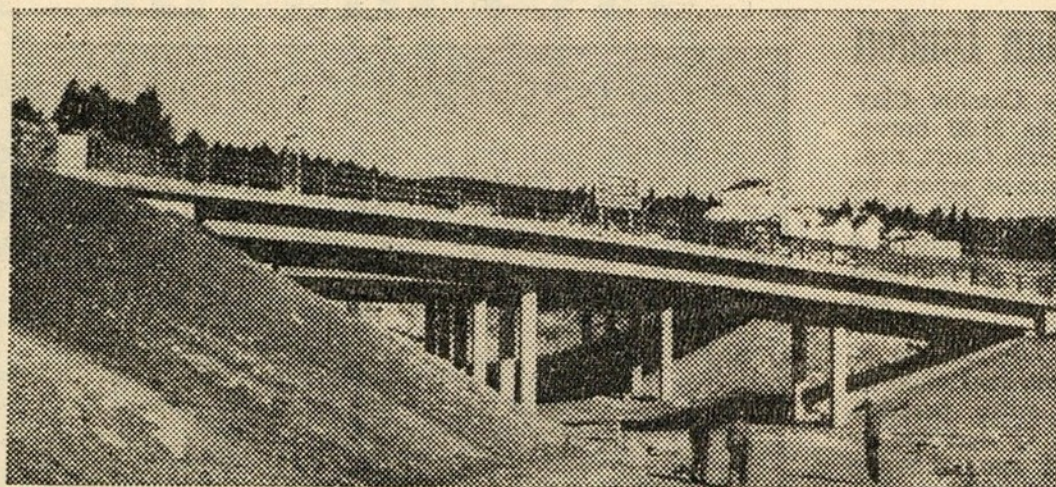
HERCULANO RODRIGUES PIRES

ADVOGADO

RUA FERNÃO LOPES,
11,1.º, D.

Telefone 27 08 30

ALMADA



COLABOROU na CONSTRUÇÃO

DOS ACESSOS NORTE DA **PONTE SOBRE O TEJO**

CONSTRUINDO: 10 PONTES

1 TÚNEL

1 COLECTOR

7 MUROS DE SUPORTE

OBRECOL

OBRAS E CONSTRUÇÕES, LDA.

Sede: Rua Joaquim António
de Aguiar, 41, 4.º, D.

Telefs. 5 83 62 e 73 09 22

L I S B O A