

Suplemento
comemorativo da
Inauguração
da ponte
sobre o Tejo



DE OBRAS PÚBLICAS
40
ANOS

1926

1966

no 4-17



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**

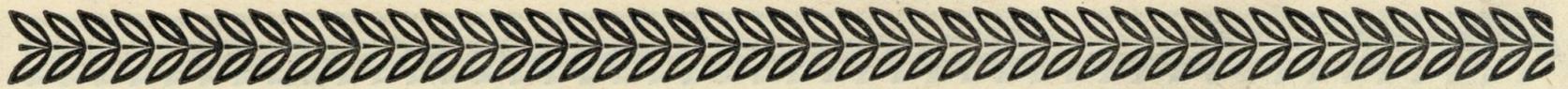
Associada à UNITED STATES STEEL INTERNATIONAL (NEW YORK), INC., fabricou 23 000 toneladas de elementos de aço T1 e Tritene destinados aos caixões de fundação e ao tabuleiro.

- 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.

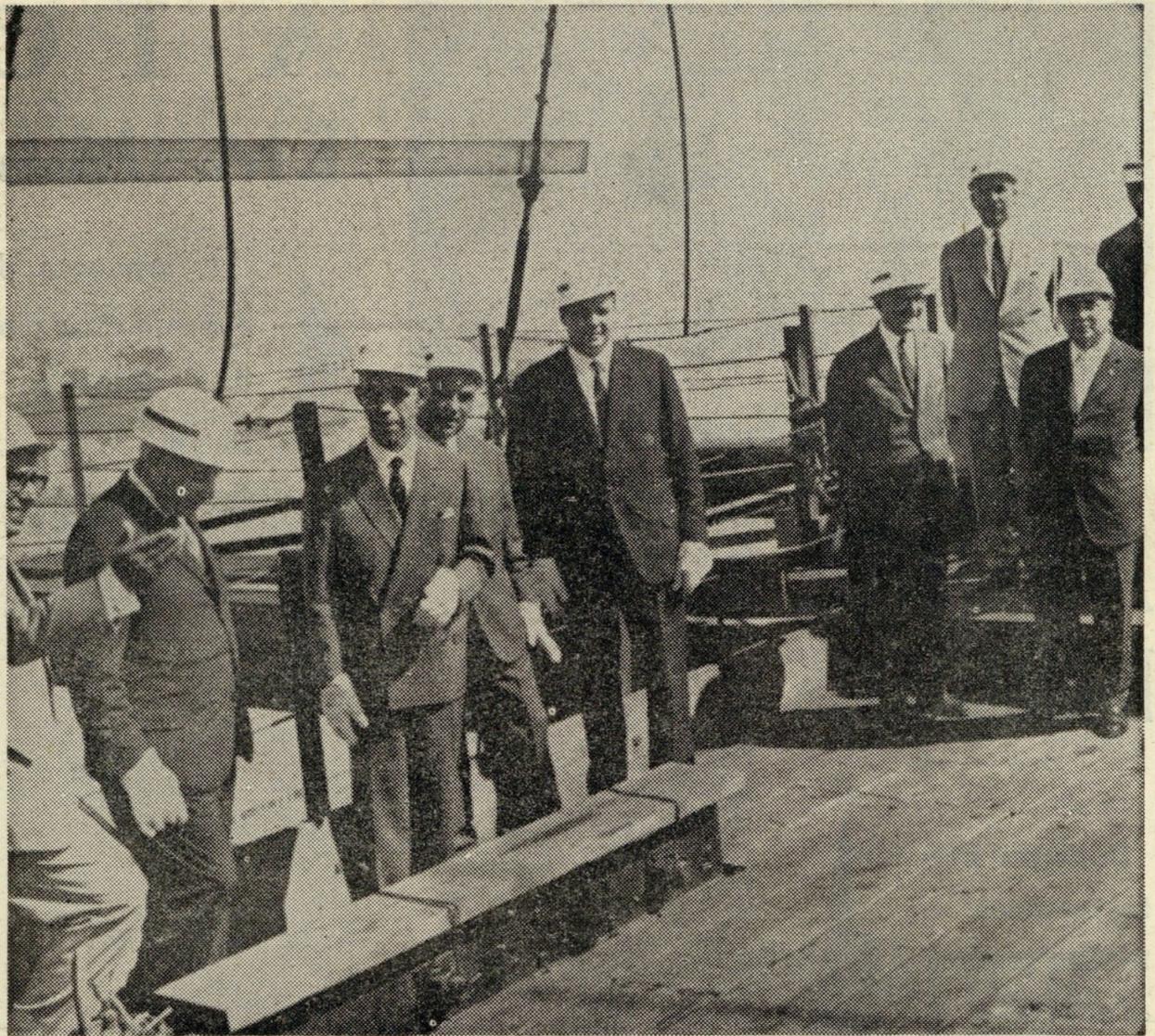
A alta qualidade do seu trabalho oficial, garantida por eficientes meios de controle, e o nível técnico dos seus Gabinetes de Estudo, tornaram a SOREFAME conhecida no Mundo.



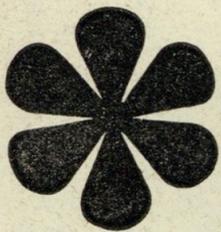
SOREFAME — SOCIEDADES REUNIDAS DE FABRICAÇÕES METÁLICAS, S. A. R. L. | AMADORA | PORTUGAL
Sociedade Afiliada: SOREFAME DE ANGOLA, S. A. R. L. | LOBITO



**A PONTE
SALAZAR
É O CUME
DA ACCÃO
DAS OBRAS
PÚBLICAS
EM PORTUGAL**

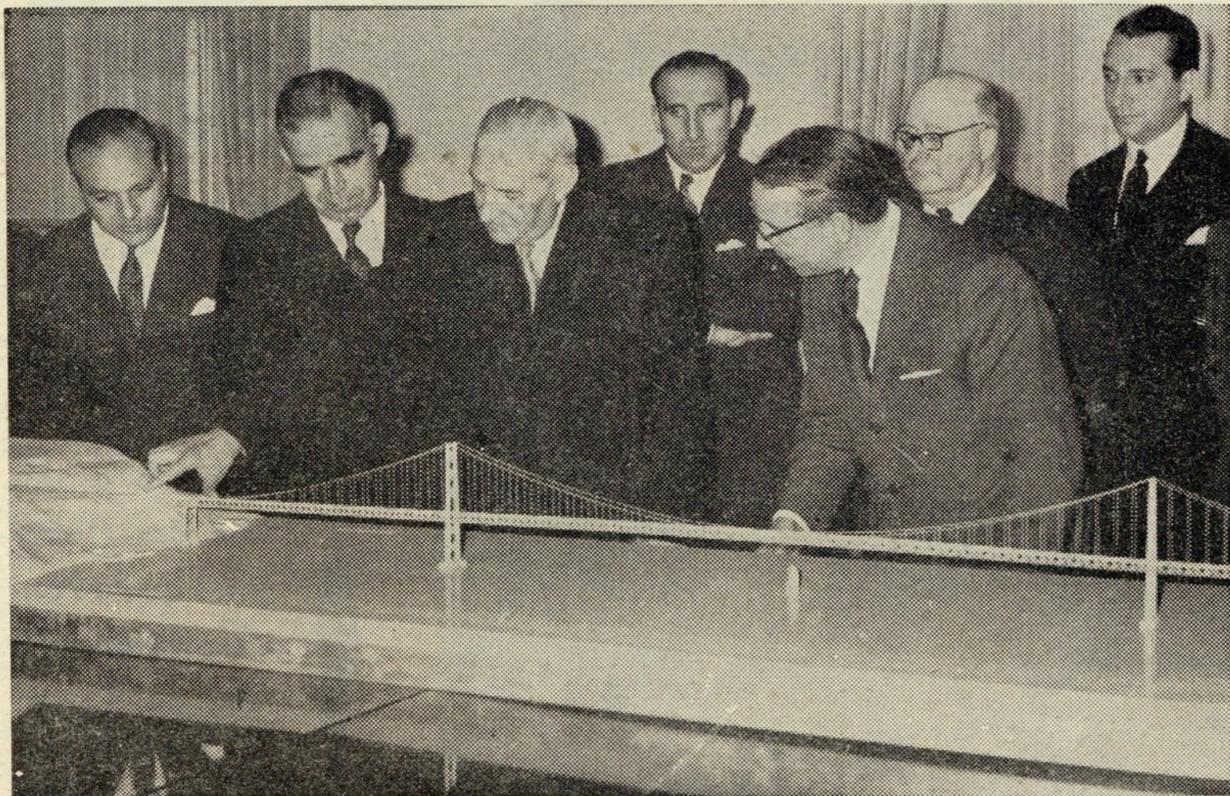
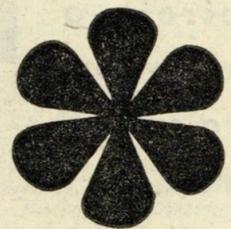


O ALMIRANTE AMÉRICO THOMAZ NUMA DAS SUAS VISITAS AS OBRAS DA PONTE



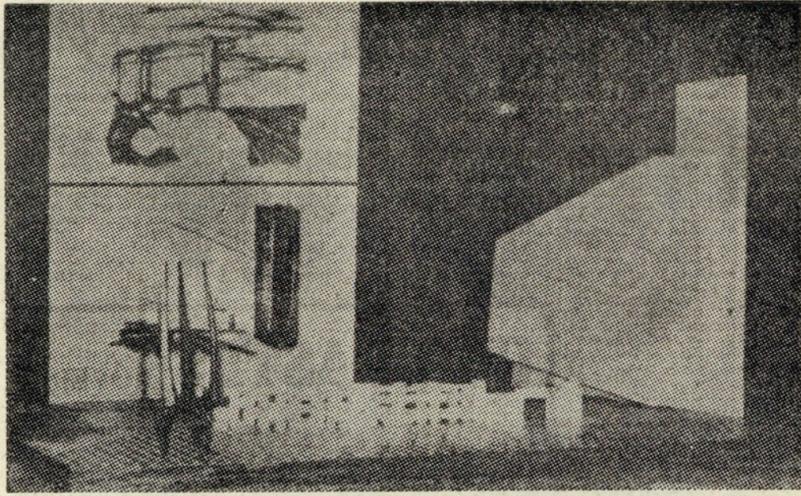
«São coisas muito grandes a passarem do sonho para a realidade da vida ante os nossos olhos, atónitos de tanto nos haver a decadência habituado a tê-las por impossíveis»

(Palavras de Salazar, por ocasião da Exposição dos 15 anos de Obras Públicas, realizada em 1947)



EM 8 DE DEZEMBRO DE 1961, O PRESIDENTE DO CONSELHO APRECIOU A MAQUETA DA PONTE

**É HOJE
INAUGURADA
A PONTE
SOBRE
O TEJO**

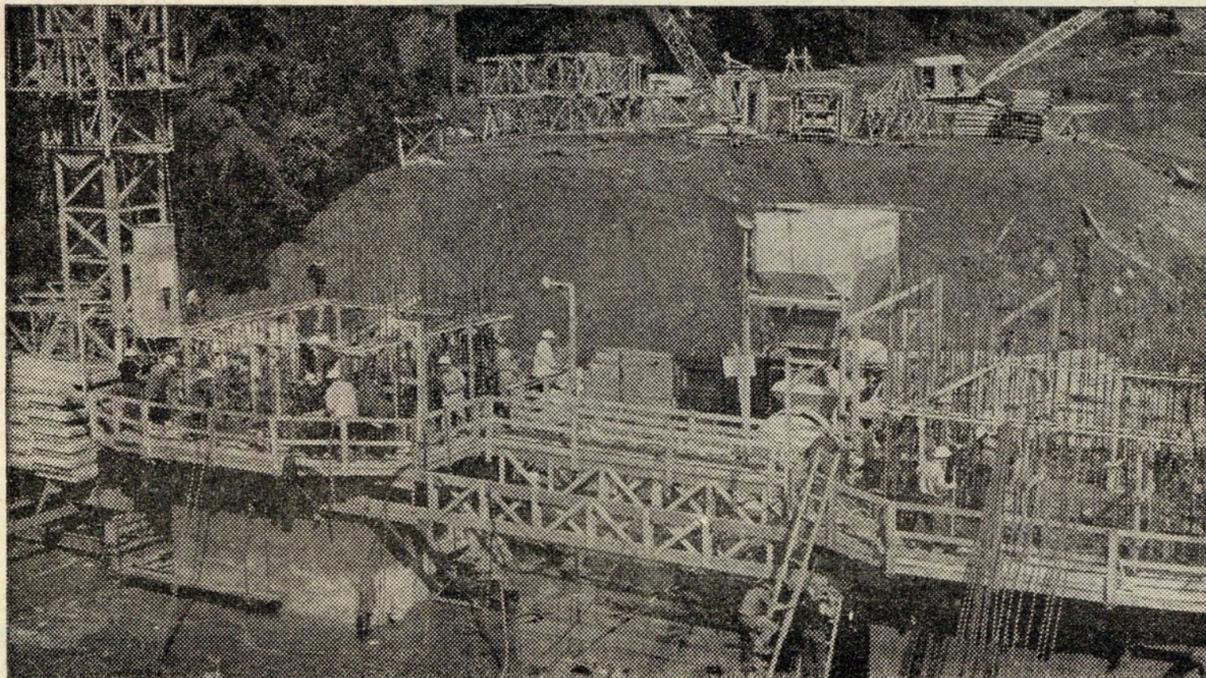


A PONTE EM MAQUETA

◀ A maquete do projecto que obteve o primeiro prémio no concurso para a decoração do maciço de amarração norte.

A PONTE É RESISTENTE

Decorreu perfeitamente o último exame efectuado à ponte. Oitenta camiões circularam no tabuleiro e a obra evidenciou a sua resistência.



A PONTE E LISBOA

◀ Desde o início dos trabalhos que a Ponte alterou a fisionomia tradicional de Lisboa.

A OBRA GRANDIOSA E VARIADA DO MINISTÉRIO DAS OBRAS PÚBLICAS

UMA ponte majestosa, um viaduto audacioso, um edifício escolar de grande vulto, um estádio digno da nossa época, uma grande barragem, um extraordinário estabelecimento hospitalar e tantas e tantas outras obras, já não são casos isolados da nossa vida, mas sim acontecimentos do dia a dia.

Inumerar todos os trabalhos realizados pelo Ministério das Obras Públicas no continente e nos arquipélagos da Madeira e dos Açores tornar-se-ia impossível, pois que se partiu do «zero» técnico.

A geração que nasceu no começo deste século ainda se recorda das estradas que em número reduzido cruzavam o País. Parece que ainda estamos a ver os carros levarem como apetrechos, molhos de vides secas, com os quais se tapavam os buracos mais difíceis de se transpor. A velha escola, em casa alugada, onde o vento e a chuva entravam. A falta da ponte, que obrigava a longo percurso, para se atingir uma localidade que ficava na outra margem do rio; de hospitais, bem apetrechados; de energia eléctrica, da água e de tantas outras coisas essenciais à vida.

Melhoramentos rurais não existiam e as povoações isoladas, entregues ao seu destino, pois as autarquias locais nada podiam fazer. Nunca se pensava em criar meios que contribuíssem para o progresso do País e bem-estar do seu povo. Vivía-se a época das colocações das primeiras pedras e não se passava disso.

Com Salazar foram criadas as possibilidades financeiras e nisso, sob a sua orientação superior, está a base do volume enorme de obras realizadas, que as cifras bem nos elucidam.

Saiu-se do caos e passou-se à organização perfeita.

Hoje, com uma Nação presti-



giada, tudo nos faz pensar, com tristeza, nesse passado, perturbado com as constantes agitações políticas, com desordens e com as finanças arruinadas, o que consequentemente obrigava a paralisação de obras públicas.

Os números que publicamos indicam-nos que a partir de 1936 a percentagem das despesas do Ministério das Obras Públicas em relação aos gastos gerais do Estado sobe sensivelmente de 14,7 por cento para 16,1, para atingir no ano em que eclodiu o último conflito mundial, em 1939, 21 por cento. Houve depois uma diminuição devido às dificuldades de importação de maquinismos e materiais e ao elevado custo destes e da mão-de-obra e

outras, mas em 1945 essa percentagem subiu para 22,7 por cento e tem sido depois sempre a subir, mesmo apesar da guerra que nos foi imposta nas nossas províncias ultramarinas, que não causou transtornos à realização de dois dos maiores empreendimentos de obras públicas de todos os tempos — a Ponte sobre o Tejo e o Plano de Rega do Alentejo.

Sector de urbanização

Vamos agora, se bem que resumidamente, dar uma ideia do que tem sido a actividade dos vários departamentos do Ministério das Obras Públicas.

Tem a Direcção-Geral dos Serviços de Urbanização desenvolvido notável tarefa, de grande importância e de multiforme envergadura, dando assistência técnica e financeira às entidades executoras dos melhoramentos locais e dos planos de urbanização. De salientar, também, a elaboração de planos de desen-

volvimento urbanístico das regiões de Aveiro, do Algarve, de Lisboa e do Porto. No sector da salubridade, a actividade principal foi o desenvolvimento da execução do Plano de Abastecimento de Água às populações rurais, tendo sido realizado um excelente trabalho de prospecção hidrogeológica do País e inventário das nascentes. Tem aquele departamento trabalhado ainda intensamente na execução do Plano de Viação Rural, mas deve-se pôr mais em relevo a sua acção no Plano de Melhoramentos para a cidade do Porto, de 1956, que permitiu diminuir — quase extinguir — os velhos bairros de lata, para dar aos seus pobres habitantes casas arejadas, higiénicas, modernas, que hoje se espalham por todas as zonas portuenses, além de lhes proporcionar outros melhoramentos de grande interesse para aquela cidade.

Aquele plano de melhoramen-

(CONTINUA NA 5.ª PAGINA)

DADOS BIOGRÁFICOS DO MINISTRO ENGENHEIRO ARANTES E OLIVEIRA

O Sr. Eng.º Arantes e Oliveira nasceu em Tomar, em 19 de Abril de 1907.

Tirou o curso secundário no Colégio Militar, de 1918 a 1923, e as cadeiras preparatórias do curso da sua arma, na Faculdade de Ciências de Lisboa, de 1923 a 1926 e, de 1926 a 1929, o curso de Engenharia Militar na antiga Escola Militar. Foi promovido ao posto de alferes, em 1 de Novembro de 1929, atingindo o de major em 11 de Março de 1947, tendo passado à reserva em 27 de Dezembro de 1952. Foi professor dos cursos de Engenharia Militar, de 30 de Janeiro de 1935 a 20 de Julho de 1938 e de 14 de Fevereiro de 1940 a 9 de Dezembro de 1944. Também foi professor do Instituto Profissional dos Pupilos do Exército. Foi chefe da Repartição de Edificações Urbanas e director dos Serviços de Urbanização e Obras da Câmara Municipal de Lisboa, de 20 de Julho de 1938 a 22 de Janeiro de 1940 e, exerceu de novo este último cargo, de 20 de Dezembro de 1944 a 2 de Abril de 1947. Teve importante intervenção nos projectos das gares marítimas de Alcântara e da Rocha de Conde de Óbidos, do novo edifício do Ministério das Finanças e do Instituto Português de Oncologia. Participou também em várias missões de estudo no estrangeiro, foi vogal do Conselho Superior de Obras Públicas e procurador da Câmara Corporativa. É autor de um extenso estudo sobre o saneamento da capital. Em 1947 foi nomeado director do Laboratório Nacional de Engenharia Civil. Foi também presidente da secção de Engenharia Civil da Ordem dos Engenheiros (1951-53), e presidente de honra da secção portuguesa da Associação de Engenheiros Cívicos de França. Ascendeu a Ministro das Obras Públicas em 2 de Abril de 1954.

Durante a sua gerência na pasta das Obras Públicas, a acção do Ministério fez-se presente por todo o País, desde a cidade à aldeia recôndita, e nesse tempo levaram-se a efeito realizações do mais alto alcance nacional, como, por exemplo, a extinção das chamadas «ilhas» — habitações insalubres da cidade do Porto — construção da ponte da Arrábida sobre o rio Douro; auto-estrada do Norte; cidades universitárias de Lisboa e de Coimbra; planos de construção para o Ensino Primário e de valorização dos meios rurais, incluindo o abastecimento de água, viação e outros melhoramentos rurais; importantes empreendimentos hidroeléctricos; o Plano de Rega do Alentejo e a ponte sobre o rio Tejo. A actividade do Laboratório Nacional de Engenharia Civil sofreu grande incremento, permitindo o aperfeiçoamento de técnicas da construção civil e atingindo projecção em todo o Mundo.

É doutor «honoris causa» pela Universidade de Lisboa e foi recentemente homenageado pela Ordem dos Engenheiros, como membro honorário.

Possui na sua folha de serviços muitos e importantes louvores e as seguintes condecorações: medalha de prata da classe de Comportamento Exemplar; medalha de prata da classe de Bons Serviços; medalha de prata de Serviços Distintos; os graus de cavaleiro e oficial da Ordem de Avis e os de cavaleiro, oficial, comendador e grã-cruz da Ordem de Cristo; a comenda de número de Mérito Civil espanhol; grã-cruz da Ordem do Cruzeiro do Sul e grã-cruz da Ordem do Infante D. Henrique; medalha de ouro de diversas Câmaras Municipais (Porto, Coimbra, Braga, etc.); grande medalha de honra da cidade de Paris.

MINISTROS e Subsecretários que serviram as Obras Públicas

O Ministério das Obras Públicas foi criado em 27 de Dezembro de 1946, deixando a denominação que tinha desde 5 de Julho de 1932 de Ministério das Obras Públicas e Comunicações.

Anteriormente, as obras públicas eram orientadas pelo Ministério do Comércio e das Comunicações, através duma direcção-geral.

Os titulares das pastas das Obras Públicas e Comunicações e das Obras Públicas foram:

Eng.º Duarte Pacheco, de 5 de Julho de 1932 a 18 de Janeiro de 1936 e de 25 de Maio de 1938 a 16 de Novembro de 1943, data que se registou a sua trágica morte.

Major Joaquim Silva Abranches, de 18 de Janeiro de 1936 a 2º de Maio de 1938.

Dr. Manuel Rodrigues, Ministro da Justiça, interinamente, de 2º de Maio de 1938 a 25 de Maio de 1938.

Dr. João Pinto Costa Leite (Lumbrães), Ministro das Finanças, interinamente, de 18 de

Dezembro de 1943 a 6 de Setembro de 1944.

Eng.º Augusto Cancela de Abreu, de 6 de Setembro de 1944 a 4 de Fevereiro de 1947.

Eng.º José Frederico Ulrich, de 4 de Fevereiro de 1947 a 2 de Abril de 1954.

Eng.º Eduardo Arantes e Oliveira, desde 2 de Abril de 1954. Serviram a pasta como Subsecretários de Estado:

Eng. Roberto Espregueira Mendes, de 7 de Junho de 1938 a 6 de Setembro de 1944.

Eng.º José Frederico Ulrich, de 6 de Setembro de 1944 a 4 de Fevereiro de 1947.

Eng.º Luís Veiga da Cunha, de 4 de Fevereiro de 1947 a 23 de Julho de 1947.

Eng.º Alberto Saraiva e Sousa, de 23 de Julho de 1949 a 23 de Março de 1965.

Eng.º Rafael Amaro da Costa, de 3 de Julho de 1962 a 19 de Março de 1965.

Eng.º José Filipe Rebelo Pinto, desde 1 de Julho de 1965.



É CONSTANTE O AUXÍLIO CONCEDIDO AOS MUNICÍPIOS PARA OBRAS DE INTERESSE PÚBLICO

Uma das facetas de maior significado na acção do Ministério das Obras Públicas é a concessão ao longo de todo o ano, de participações às Câmaras Municipais para a realização de melhoramentos de interesse geral.

Nos últimos dias, o Ministério, através do Fundo do Desemprego, concedeu mais 4657 contos de participações, comemorativas dos 40 anos da Revolução Nacional.

Foram concedidas as seguintes participações:

DISTRITO DE AVEIRO — Aos Municípios de: Agueda, para arruamentos em Aguada de Baixo, 17 400\$00, e arruamentos em Segadães, 17 900\$00; Feira, para arranjo da avenida de acesso à estrada da Arrifana 171 000\$, Mealhada, para arruamentos em Ventosa do Bairro, 20 000\$00; Oliveira d'Azeméis, para construção do caminho municipal 1 326, 54 300\$00, e construção do caminho municipal 1 320, 65 000\$00; e Sever do Vouga, para reparação do caminho municipal 1 502, 40 000\$00.

DISTRITO DE BEJA — Ao Município de Mértola, para arruamentos em S. Pedro de Sôls, 10 000\$00; e à Junta de Freguesia de Vila Verde de Ficalho (Serpa), para calcetamento de ruas na localidade, 42 000\$00.

DISTRITO DE BRAGA — Ao Município de Vila Verde, para construção da estrada municipal 548, 75 000\$00.

DISTRITO DE BRAGANÇA — Aos Municípios de: Alfândega da Fé, para urbanização da Praça do Município da vila, 310 000\$00, e arruamentos em Valverde, 10 000\$00; Carrazeda de Ansiães, para arruamentos em Lavandeira, 20 000\$00, e construção do caminho da estrada nacional 324, 125 000\$00; Macedo de Cavaleiros, para construção do caminho municipal 1.109, 30 000\$00, e construção do caminho municipal 1 097, 50 000\$00 e construção da estrada municipal 566, 120 000\$00; e Moncorvo, para arruamentos em Peredo dos Castelhanos, 15 500\$00.

DISTRITO DE CASTELO BRANCO — Ao Município de Castelo Branco, para construção da ponte sobre a ribeira do Alvitto no caminho Pomar-Lisga, 56 500\$00.

DISTRITO DE COIMBRA — Aos Municípios de: Figueira da Foz, para beneficiação de fontes públicas no concelho, 43 500\$00; Lousã, para reparação da estrada municipal 571, 100 000\$00; Montemor-o-Velho, para beneficiação da fonte pública e do lavadouro de Gatões, 7 800\$; e Poaires para arranjo do Largo de Santo André, na vila, 20 000\$00.

DISTRITO DE FARO — A Junta de Freguesia de Algoz (Silves), para arruamentos na localidade, 30 000\$00.

DISTRITO DO FUNCHAL — Aos Municípios de: Ponta do Sol, para construção da Rua Engenheiro Eduardo de Arantes e Oliveira, na vila,

47 000\$00; e Santana, para construção da estrada nacional 101, 100 000\$.

DISTRITO DA HORTA — Ao Município da Horta, para betuminização do caminho municipal entre a estrada nacional 1-1.a, 19 800\$00; e reparação da estrada municipal das Areias 18 700\$00; e reparação da estrada municipal dos Arrifes, 9 700\$00; e construção da estrada municipal de Salão, 16 000\$00.

DISTRITO DE LEIRIA — Aos Municípios de: Alvalázere, para reparação de caminhos na freguesia de Felma, 40 000\$00; e Óbidos, para arruamentos em Amoreira de Óbidos, 25 000\$00.

DISTRITO DE LISBOA — Aos Municípios de: Alenquer, para beneficiação de fontes públicas no concelho, 40 000\$00, e beneficiação da fonte pública de Penedo, 37 500\$00, e beneficiação de fontes públicas no concelho, 88 300\$00; Arruda dos Vinhos, para beneficiação de fontes públicas no concelho, 37 800\$00; Cadaval, para beneficiação de fontes públicas no concelho, 60 000\$00; Castais para reparação e beneficiação da estrada municipal 579, 143 000\$00; Lourinhã, para abastecimento de água à vila e outras povoações, 86 250\$00, e beneficiação de fontes públicas no concelho, 77 000\$00; Mafra, para beneficiação de fontes públicas no concelho, 20 000\$, e construção da estrada municipal 549, 70 000\$00; Sobral de Monte Agraço, para beneficiação de fontes pú-

blicas no concelho, 130 000\$00; e Torres Vedras, para beneficiação de fontes públicas no concelho, 140 000\$00.

DISTRITO DE PONTA DELGADA — Ao Município de Lagoa, para construção da igreja de S. José da Ribeira Chã, 90 500\$00; e construção dos arruamentos de acesso à Igreja de Ribeira Chã, 3 700\$00.

DISTRITO DE PORTALEGRE — Ao Município de Marvão, para arruamentos em Beirão (reforço), 15 000\$, e arruamentos em S. Salvador de Aramenha, 3 800\$00.

DISTRITO DE VILA REAL — Aos Municípios de: Botlicas, para construção da estrada municipal 520, 75 000\$00; Murça, para arruamentos em Jou 17 500\$00; e Vila Real para reparação da estrada municipal 564, 75 000\$00.

DISTRITO DE SETÚBAL — Aos Municípios de: Seixal, para construção do caminho municipal 1.015, 75 000\$00; e Sesimbra, para abastecimento de água à zona rural do concelho, 153 800\$00.

DISTRITO DE SANTARÉM — Ao Município de Constância, para arruamentos em Santa Margarida, 16 000\$00; Rio Maior, para arruamentos em Outeiro da Cortiçada, 15 000\$; e beneficiação de fontes públicas no concelho, 137 200\$00; Vila Nova de Ourém, para arruamentos em Atouguia, 40 000\$00, e arruamentos em Fátima, 22 500\$00, e arruamentos em Ourém Velho, 19 600\$00.

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.

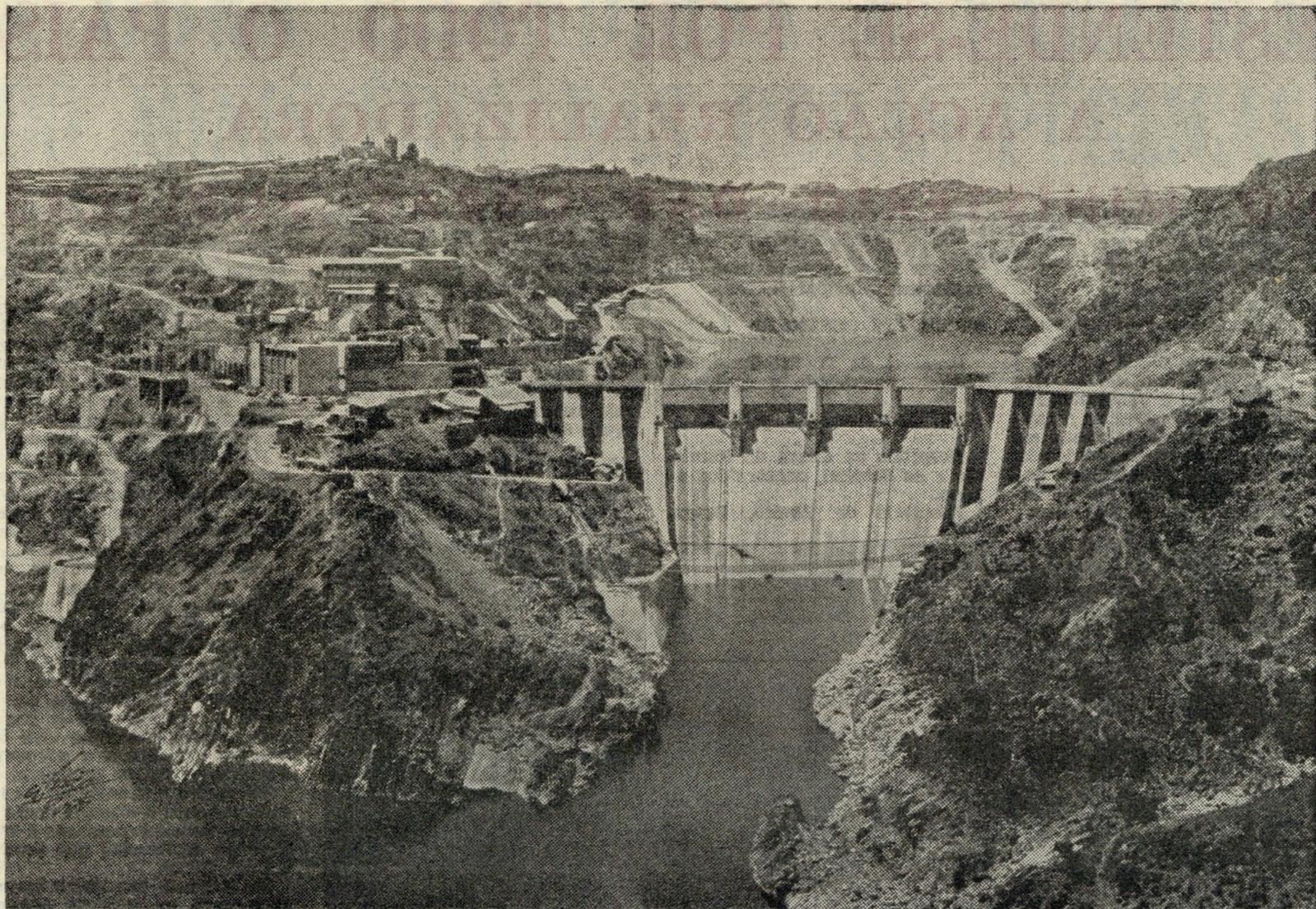
O CIMENTO SECIL DE FABRICO NORMAL, devido à sua composição e características foi utilizado nas mais variadas aplicações designadamente:

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, record mundial de profundidade.



PANORAMA DA BARRAGEM DE MIRANDA DO DOURO

A OBRA GRANDIOSA E VARIADA DO MINISTÉRIO DAS OBRAS PÚBLICAS

(CONTINUAÇÃO DA 3.ª PAG.ª)

fos para a cidade do Porto, tinha por base a construção, no prazo de dez anos, de um mínimo de 6000 habitações, expressamente destinadas aos moradores das «ilhas», a integrar nas novas zonas de expansão requeridas pelo desenvolvimento normal da urbe e pela necessidade de descongestionamento da sua zona central.

Foi cumprido esse plano e até excedido, pois até agora já foram entregues 7126 habitações, no que foram gastos 330 000 contos.

Há a citar outras realizações levadas a efeito no campo habitacional. Em Lisboa, o seu Município, com a colaboração do Estado, está também a desenvolver notável actividade, o mesmo se notando através de todo o País, através das Casas Económicas da Presidência.

A Direcção-Geral dos Edifícios e Monumentos Nacionais, além de procurar intensamente, com a conservação do património imobiliário nacional, o que me-

rece ser louvado, tem realizado obras de vulto, abrangendo todos os edifícios públicos, com excepção apenas dos que constituem atribuição específica das comissões administrativas afectas a sectores de obras especiais.

Escolas, hospitais e outros edifícios de grande utilidade surgem pelo País

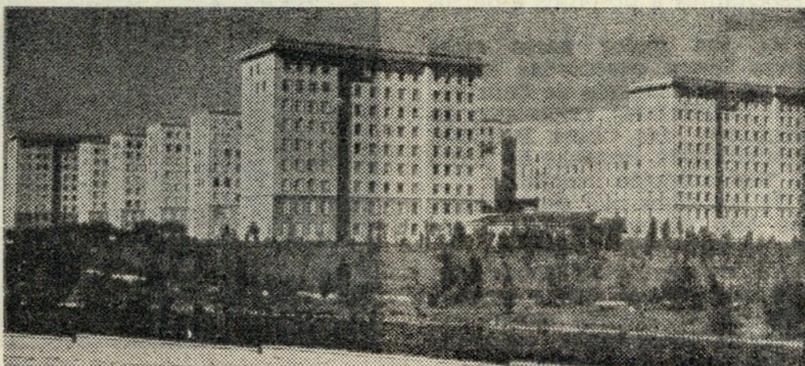
O património monumental da Nação não tem sido esquecido e se mais não sido feito, é porque as dotações são insuficientes. Apesar de tudo, foram executados planos de valorização global de algumas das povoações de maior importância monumental, como Valença do Minho, Almeida, Monção e Batalha.

Tem prosseguido o ritmo da produção de novas unidades escolares, destinadas ao ensino primário, no cumprimento do pla-

(CONTINUA NA 6.ª PÁGINA)



UM DOS NOVOS BAIRROS PORTUENSES, PARA ALBERGAR OS MORADORES DAS VELHAS «ILHAS»



O MODERNO HOSPITAL DE SANTA MARIA, EM LISBOA



ESTENDE-SE POR TODO O PAÍS A ACÇÃO REALIZADORA DO MINISTÉRIO DAS OBRAS PÚBLICAS

(CONTINUAÇÃO DA 5.ª PAG.ª)

no de construções ao abrigo da lei 2107 e do Plano dos Centenários.

Só o primeiro plano, ao abrigo da lei 2107, custará ao Tesouro 1 680 000 contos e compreende a construção de 15 000 salas de aula; a execução de cantinas escolares; o aproveitamento de edifícios escolares construídos anteriormente ao Plano dos Centenários e a construção de residên-

são, em 1946, foram realizadas as seguintes principais obras:

HOSPITAIS CENTRAIS

Hospital de D. Estefânia, em Lisboa, remodelado e equipado.

HOSPITAIS SUB-REGIONAIS

Hospitais de Angra do Heroísmo e de Setúbal, construídos de novo.

Hospitais de Avelro, Braga,

Évora, Horta, Lamego, Miranda-la e Viseu, várias fases de construção.

HOSPITAIS SUBREGIONAIS

85 novos hospitais, com o respectivo equipamento e 57 hospitais remodelados, ampliados e equipados.

HOSPITAIS ESPECIAIS

Hospital do Ultramar (assistência técnica); Sanatório do

Monte Alto (projecto e orientação);

Sanatórios de Torres Vedras, Vasconcelos Porto, Casa de Saúde da Cruz Vermelha Portuguesa e Asilo Psiquiátrico da Quinta do Pisão (projectos e orientação) e orientação da obra de Assistência da União das Freguesias do concelho de Lisboa.

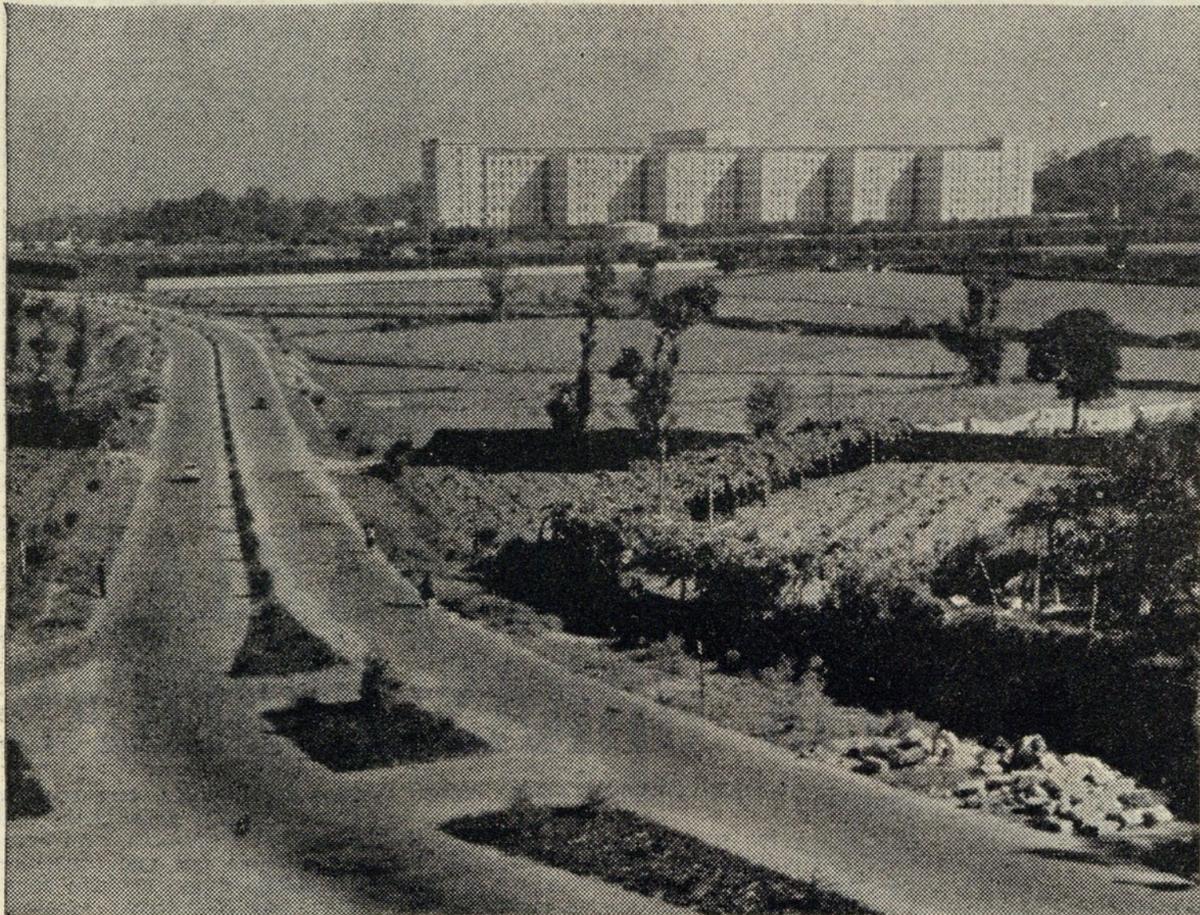
Há ainda a mencionar as obras de ampliação e melhoria das instalações dos Hospitais Cívicos de Lisboa, que estão a cargo da Direcção-Geral dos Edifícios e Monumentos Nacionais.

Por todo o País surgem também novas instalações para as três armas das Forças Armadas, e ainda para as forças de policiamento (Guarda Nacional Republicana, Guarda Fiscal e Polícia de Segurança Pública).

Trata-se da execução de um vasto programa, com o fim de dotar aqueles sectores com instalações condignas e adequadas aos fins a que se destinam.

Há ainda a mencionar as instalações para a Justiça, como sejam as cadeias comarcas e também as destinadas aos serviços alfandegários.

No domínio das novas instalações para os serviços públicos, dependentes da delegação da Direcção-Geral dos Edifícios e Monumentos Nacionais, especialmente criada para se ocupar de problemas de maior vulto neste campo de necessidades, apontamos a construção de novos edifícios para os C. T. T. e para a Caixa Geral de Depósitos; do novo edifício para a Biblioteca Nacional; o Planetário Calouste Gulbenkian; as obras do Panteão Nacional de Santa Engrácia; as instalações para a Estação Agronómica Nacional e para o Porto de Pesca de Lisboa; a remodelação das instalações dos Ministérios, estando agora em curso as do Ministério da Justiça, havendo ainda a notar os preparativos feitos para a cons-



O MODERNO HOSPITAL DE S. JOÃO, NO PORTO

(CONTINUA NA 7.ª PAGINA)

cias para professores nos meios rurais humildes.

Desde 1941 foram construídos os seguintes edifícios: 5274 escolas primárias, com 11 517 salas de aula e 207 cantinas, a servir 1139 salas de aula.

É também muito importante a obra já realizada no referente às instalações para os ensinos liceal e técnico com a construção de muitos novos edifícios e beneficiação, ampliação e modernização de outros.

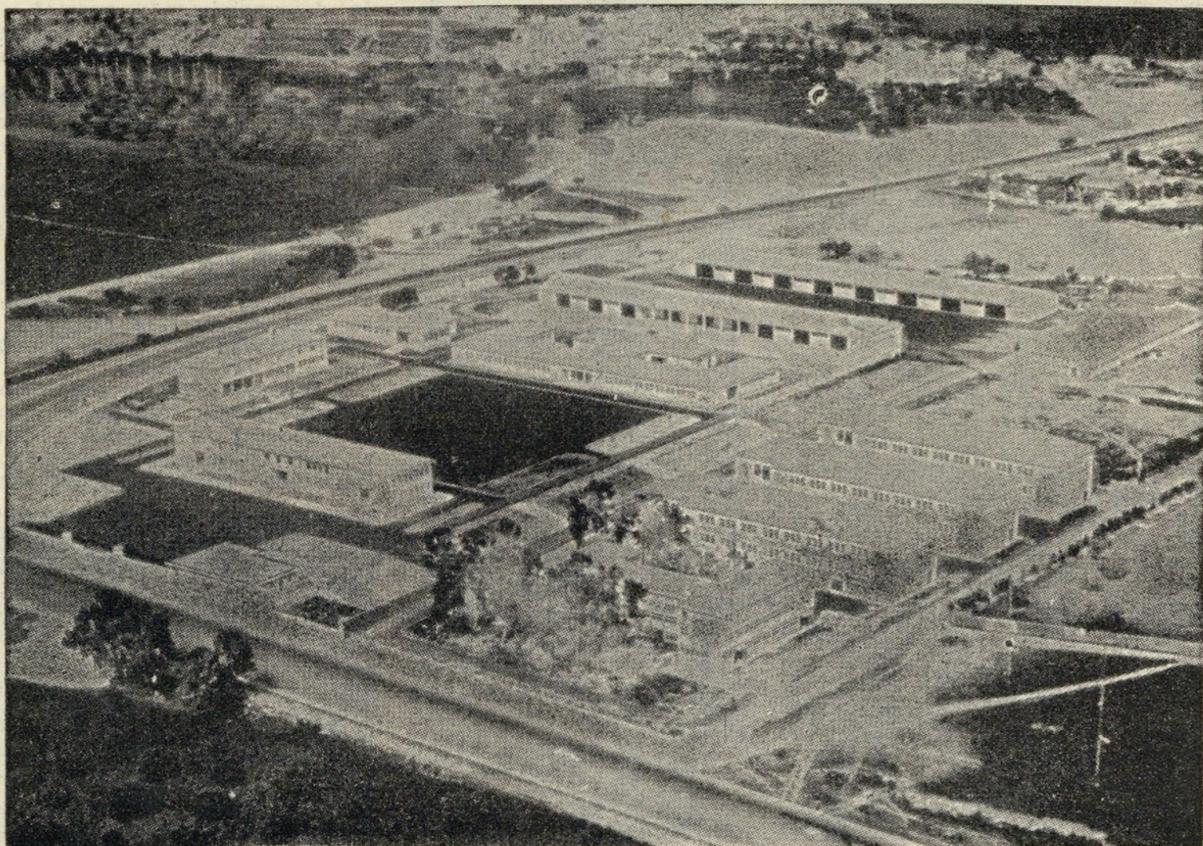
Prosseguem também as construções dos estabelecimentos universitários de Lisboa, Coimbra e do Porto, estando as três cidades dotadas com magníficos edifícios.

No sector de instalações hospitalares estão incluídas obras respeitantes a hospitais e outros serviços.

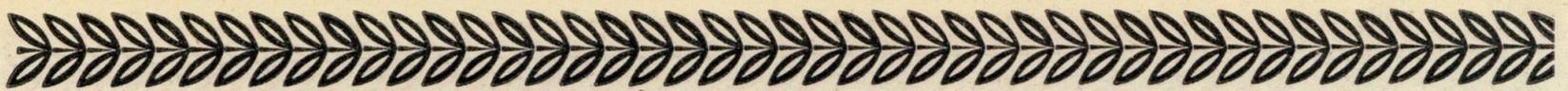
Na sua maior parte estas obras foram executadas sob a alçada da Comissão de Construções Hospitalares, organismo do Ministério das Obras Públicas, incumbida da execução do plano de reorganização hospitalar.

Os trabalhos que essa Comissão tem promovido dentro da sua competência respeitam a: construção de novas instalações; profunda remodelação e ampliações de instalações existentes; obras de beneficiação; aquisição e instalação de equipamento.

Desde a criação dessa Comis-



UM DOS MODERNOS QUARTEIS PARA AS FORÇAS ARMADAS



A OBRA GRANDIOSA E VARIADA DO MINISTÉRIO DAS OBRAS PÚBLICAS

(CONTINUAÇÃO DA 6.ª PÁG.)

trução da Escola Náutica Infante D. Henrique e do Palácio da Justiça de Lisboa.

O sector de casas económicas também não tem sido descurado

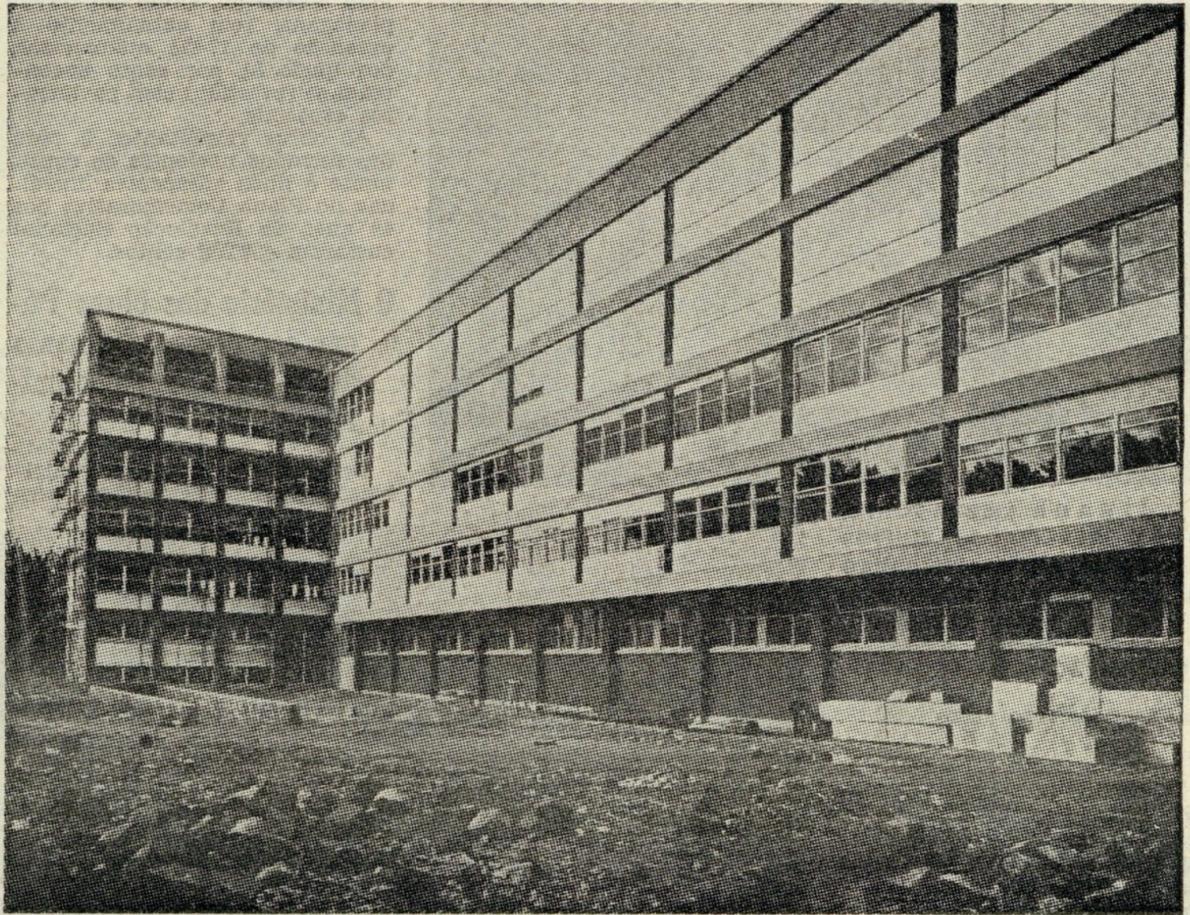
Só no Plano Comemorativo do 40.º aniversário da Revolução Nacional, o conjunto de agrupamentos habitacionais atinge o elevado número de 10.887 fogos. São habitações destinadas a famílias economicamente débeis.

A grandiosa obra do Plano de Rega do Alentejo e a electrificação do País

A actividade da Direcção-Geral dos Serviços Hidráulicos tem sido notável, devendo-se citar em primeiro lugar as obras do Plano de Rega do Alentejo, que compreendem os aproveitamentos do Cala, Roxo, Mira e Divor, com um total de 770 000 hectares de novos regadios e de que depende o abastecimento de água de vários aglomerados populacionais, entre os quais Évora.

Trata-se de um empreendimento notável, que tem o fim de promover o indispensável surto economico-social da vasta provincia alentejana. O Ministro das Obras Públicas, em despacho de 6 de Dezembro de 1954, determinou à Direcção-Geral dos Serviços Hidráulicos «o esclarecimento preciso e definitivo do problema da valorização pela rega da região alentejana e a consequente formulação de um plano geral de acção.

Foram logo iniciados os respectivos estudos, com a colaboração dos Serviços do Plano de Fomento Agrário, e em Outubro de 1957 era apresentado um Plano de Valorização do Alentejo, que abrangia o aumento substancial da produção agricola e pecuária e do emprego da população rural, pela transformação cultural do sequeiro para rega-



SANATÓRIO D. MANUEL II, EM VILA NOVA DE GAIA

dio de vários blocos; fornecimento de água para novas indústrias a criar e para abastecimentos de muitos aglomerados urbanos e rurais; ordenamento hidráulico efectuado pela exploração de 23 albufeiras e canais de rega dos grandes aproveitamentos e, em menor escala, de 73 albufeiras de pequenos aproveitamentos, de que resultarão apreciáveis benefícios de ordem agricola, pecuária, industrial e sanitária; incremento da electrificação, repovoamento florestal de

grandes áreas de solos pobres e dos degradados pela erosão; instalação de novas indústrias, designadamente das transformadoras de produtos agricolas, pecuários e florestais e desenvolvimento da rede de vias de comunicação e ampliação da rede ferroviária.

O Plano de Rega do Alentejo baseia-se na utilização dos recursos hidráulicos próprios do Alentejo e na bombagem (em ano médio) de 188 milhões de metros cúbicos do rio Tejo e de

262 milhões de metros cúbicos do rio Guadiana. Estas obras do Plano de Rega estão previstas para ser realizadas em várias fases, e o custo é de cerca de 800 000 contos.

Há ainda a considerar os aproveitamentos hidroeléctricos realizados no norte e centro do País, que envolveram investimentos da ordem de muitos milhões de contos.

Ao mesmo tempo prossegue a tarefa de beneficiação de pequenos regadios em todo o continente, tendo sido concluída a primeira fase do programa de reconversão da frota de dragagem.

Ao abrigo do II Plano de Fomento estão em curso, com grande margem de trabalho já realizado, as obras portuárias de Póvoa de Varzim, Aveiro, Setúbal, Faro, Olhão, Figueira da Foz, Lagos, Angra do Heroísmo, Horta e outras.

Em quarenta anos foram gastos 9 028 150 contos com a rede de estradas

A rede rodoviária nacional, que está a cargo da Junta Autónoma de Estradas, constitui valioso elemento do desenvolvimento económico e, dado o progressivo aumento do tráfego automóvel, é indispensável que, além da construção de novas estradas, se proceda à constante actualização das existentes, melhorando-se os seus traçados e perfis transversais e os pavimentos, estando a desaparecer os de macadame.

De 1926 a 1964, a Junta Autónoma de Estradas despendeu 9 028 150 contos, assim distribuídos:

Com construção

de estradas 2 591 281 contos
de pontes 680 523 contos

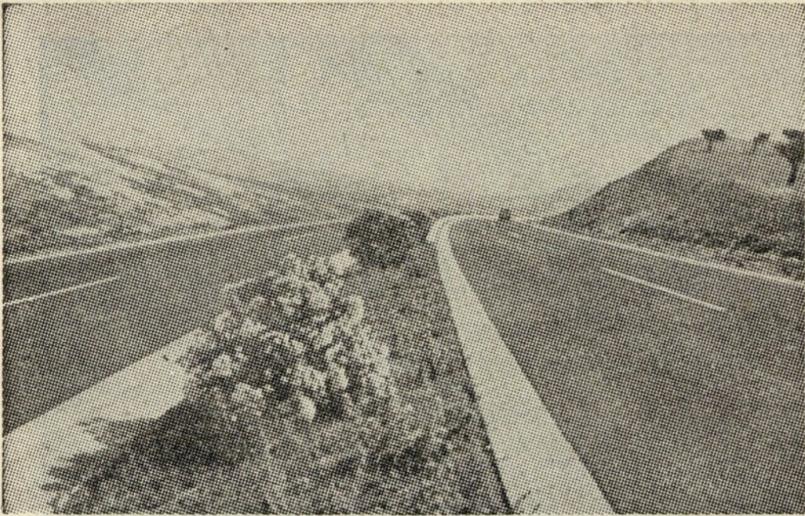
(CONTINUA NA 8.ª PAGINA)



TRABALHOS DE APROVEITAMENTO DE REGA DO CAIA



A OBRA GRANDIOSA E VARIADA DO MINISTÉRIO DAS OBRAS PÚBLICAS



NA ESTRADA LISBOA-PORTO, FORAM REALIZADOS MUITOS TRABALHOS DE RECTIFICAÇÃO DO TRAÇADO E DE EMBELEZAMENTO DA RODOVIA

(CONTINUAÇÃO DA 7.ª PAG.)

Com grandes reparações

de estradas 2 417 827 contos
de pontes 133 311 contos

Com conservação e exploração 1 336 998 contos

Com melhoramentos rurais, de 19-10-32 a 27-12-44, data em que estes serviços passaram para a Direcção-Geral de

Urbanização.. 143 528 contos
Gastos gerais.. 1 724 682 contos

Neste período foram construídos 5671 quilómetros de novas estradas, incluindo 48 de autoestrada, 392 novas pontes, contando-se entre estas, como obras muito especiais, a Ponte Marechal Carmona, em Vila Franca de Xira, e a Ponte de Arrábida, no Porto, tendo sido alargadas, reforçadas ou reparadas 674 pontes.

A rede de estradas nacionais, que em 1926 tinha 12 000 quilómetros, quase exclusivamente

pavimentadas a macadame em mau estado ou, então em terraplenagens, tem actualmente a extensão de 17 671 quilómetros, dos quais 81 por cento encontram-se revestidos com pavimentos especiais.

As obras respeitantes à rede das estradas nacionais do continente e ilhas adjacentes, incluídas no Plano Comemorativo dos 40 anos da Revolução Nacional custaram 462 258 contos.

O Ministério das Obras Públicas e o desenvolvimento da pintura e da escultura

De assinalar ainda a contribuição do Ministério das Obras

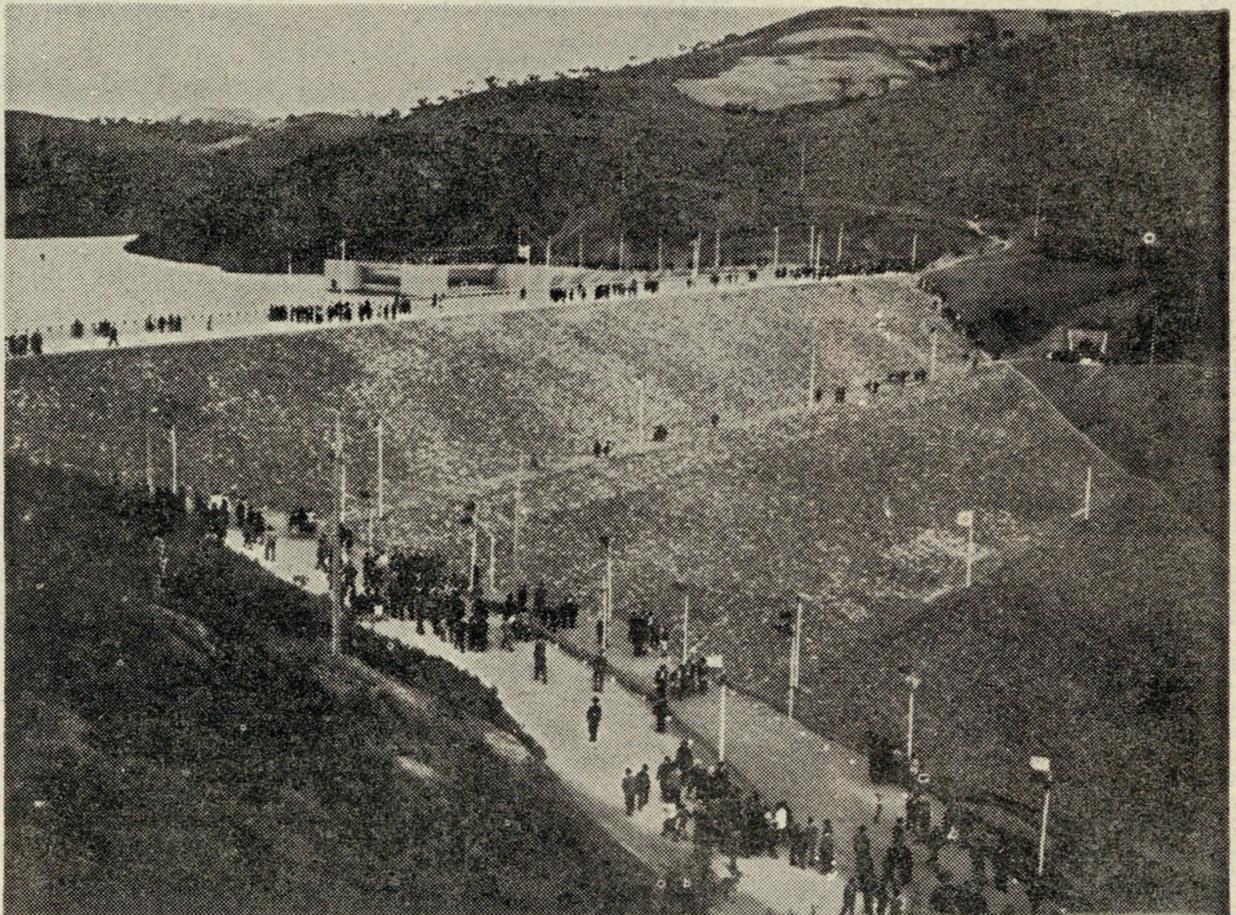
Públicas para o desenvolvimento da pintura e da escultura, com as suas contribuições às obras públicas espalhadas por todo o País.

As obras públicas continuarão a trabalhar, com toda a sua capacidade realizadora, como prova o facto de, dentro do Plano Comemorativo dos 40.º aniversário da Revolução Nacional, ter sido possível realizarem-se 7500 obras, no valor de cerca de 3 500 000 contos. Por isso, em cada freguesia da Metrópole, pelo menos, foi inaugurada ou será até ao fim das comemorações.

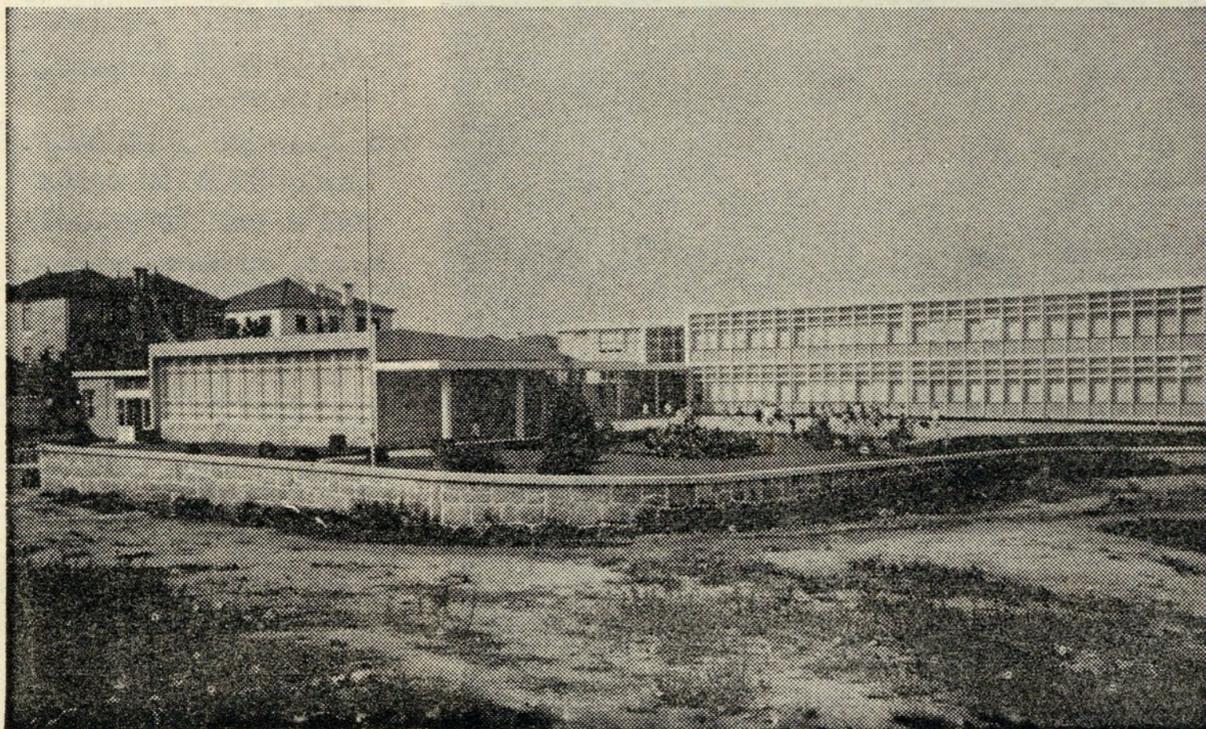
A afirmação que o Ministro Eng.º Arantes e Oliveira fez ao tomar posse da pasta, em 2 de Abril de 1954, foi cumprida.

Nessa altura disse:

«Nesta hora de renovação e de



AS BARRAGENS CONSTITUÍRAM DESDE HA MUITO UM SECTOR IMPORTANTE NA ACÇÃO DO MINISTÉRIO DAS OBRAS PÚBLICAS. OS APROVEITAMENTOS SERVIRAM PARA A PRODUÇÃO DE ENERGIA ELÉCTRICA E PARA A REGA DOS TERRENOS NA FOTO A INAUGURAÇÃO DA BARRAGEM DE ARADE

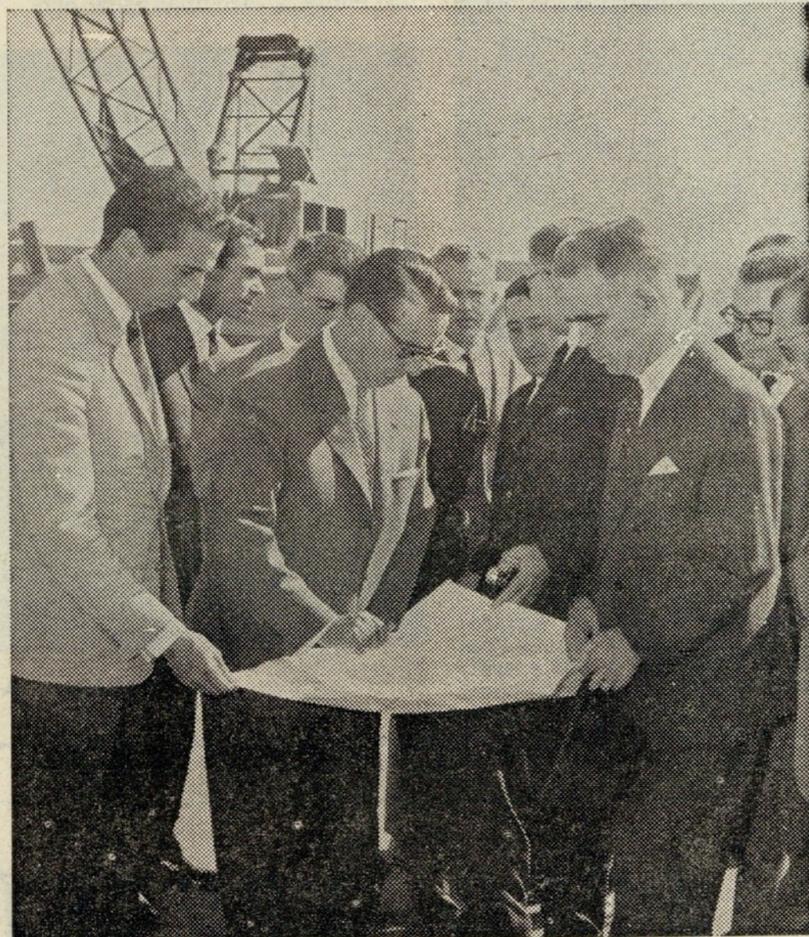
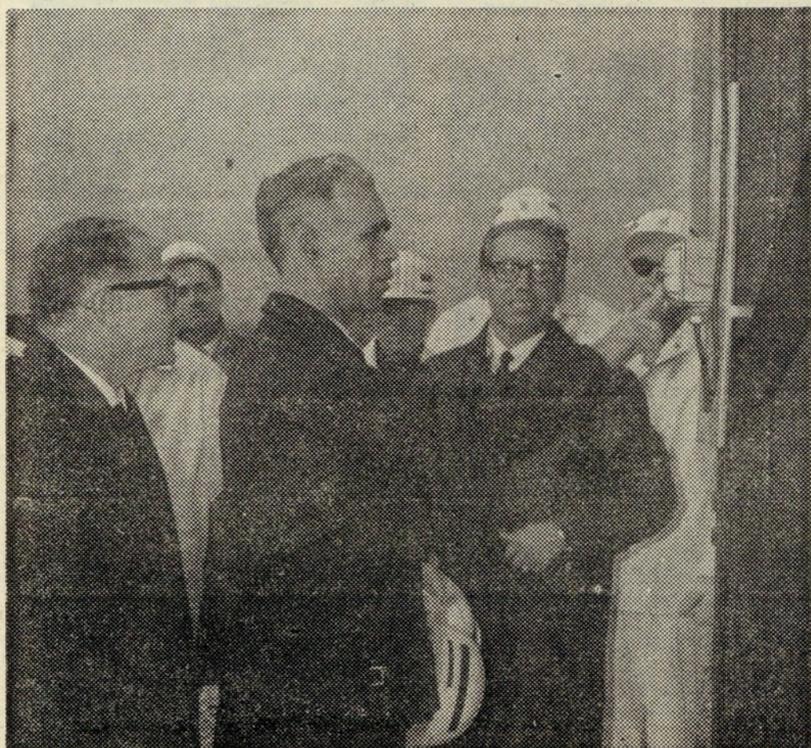
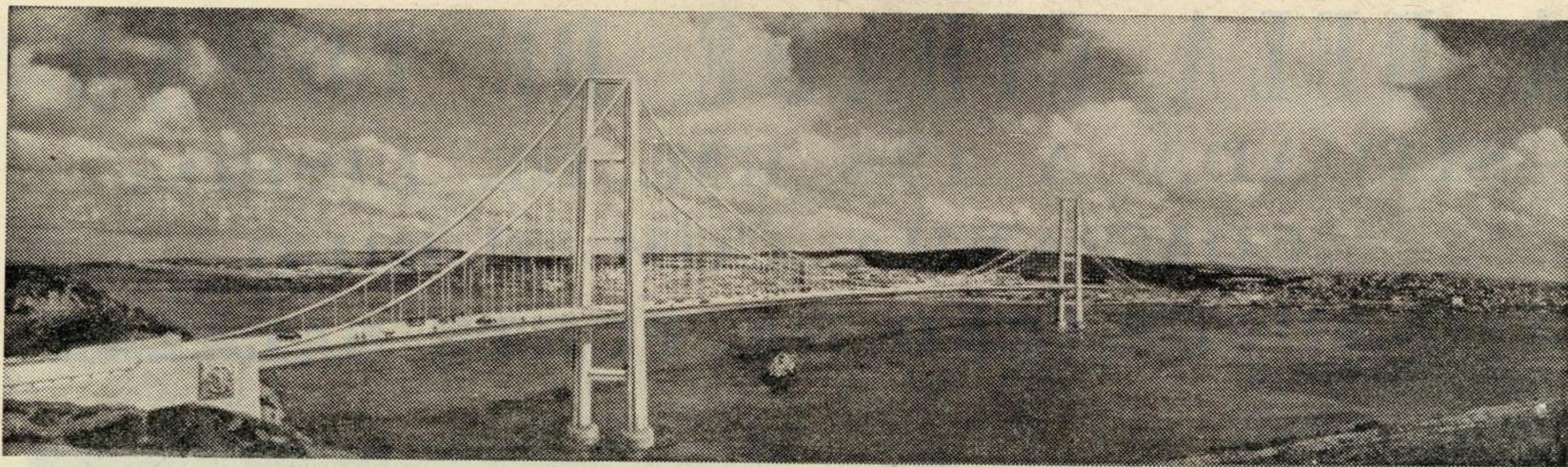


GRUPO ESCOLAR DO BAIRRO DA «AGRA DO AMEAL», NO PORTO

engrandecimento do nosso País, as obras públicas não-de continuar no primeiro plano das preocupações e dos programas de governação pública, por isso que constituem ou servem de base a um amplo sector do equipamento económico da Nação e que nelas se apoia em grande parte o progresso social e cultural da gente portuguesa».

E tem sucedido e continuará a suceder, sob a égide do Prof. Dr. Oliveira Salazar, com o objectivo de criar riqueza, progresso e o bem-estar das populações, robustecendo assim a Nação.

S. G. B.

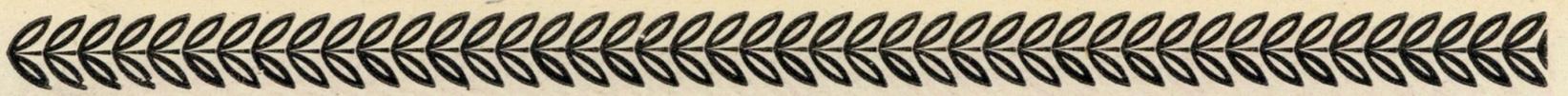


Ao longo da construção da Ponte, o Ministro das Obras Públicas esteve sempre presente.

Primeiro, orientou os estudos e sobre eles despachou. Depois, acompanhou os trabalhos do Gabinete da Ponte. Mais tarde, visitou repetidas vezes as obras da ponte e dos seus acessos, nas duas margens.

Todos os técnicos e operários habituaram-se a encontrar no Eng.º Arantes e Oliveira um companheiro amigo e um bom dirigente.

Aliás, o País apreciou a acção do Ministro, uma vez que a Ponte tem repercussão na economia e no progresso das terras metropolitanas, que vão do Minho ao Algarve.



A BELA CIDADE DE TOMAR

— SITUADA A 138 KM. DE LISBOA —

ACOMPANHA COM JÚBILO

A INAUGURAÇÃO DA PONTE SALAZAR



DR. AURELIO RIBEIRO — PRESIDENTE DO MUNICIPIO

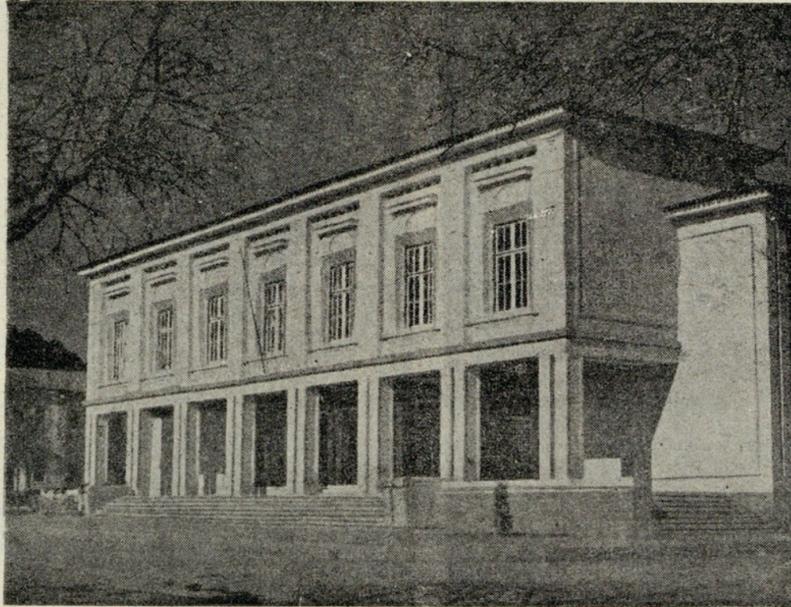
Dizer que a Ponte sobre o Tejo vem afectar directamente apenas a vida e o progresso dos concelhos a que está ligada é faltar à verdade, é diminuir o valor deste importante empreendimento.

Com efeito, a Ponte Salazar vem fazer progredir todo o País, unindo o Norte e o Sul e estabelecendo uma interligação cons-

tante das suas economias regionais.

Por isso mesmo, a inauguração da Ponte é acompanhada com

júbilo pelos habitantes de Tomar, que a olham como factor primacial do desenvolvimento nacional — e por isso mesmo do



PALACIO DA JUSTIÇA



O ENG.º ARANTES E OLIVEIRA E O GENERAL FERNANDO DE OLIVEIRA, DOIS TOMARENSES ILUSTRES

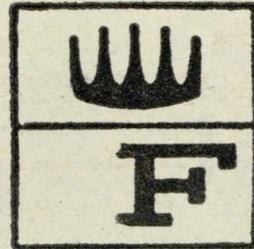
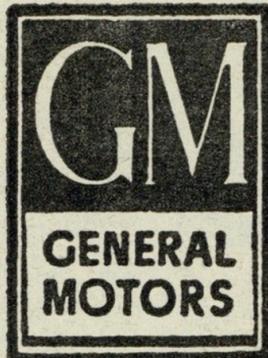
seu concelho — mas também como titulo de glória para um dos seus filhos mais ilustres: o Eng.º Eduardo Arante e Oliveira, titular da pasta das Obras Públicas.

Tomar, aliás, está representada na vida pública nacional, tendo sido berço de figuras marcantes dos mais variados sectores da actividade nacional, como

(CONTINUA NA 11.ª PAGINA)

AUTO ACESSÓRIOS, LDA.

CONCESSIONÁRIO



Telefone 33037 (3 linhas)

TOMAR



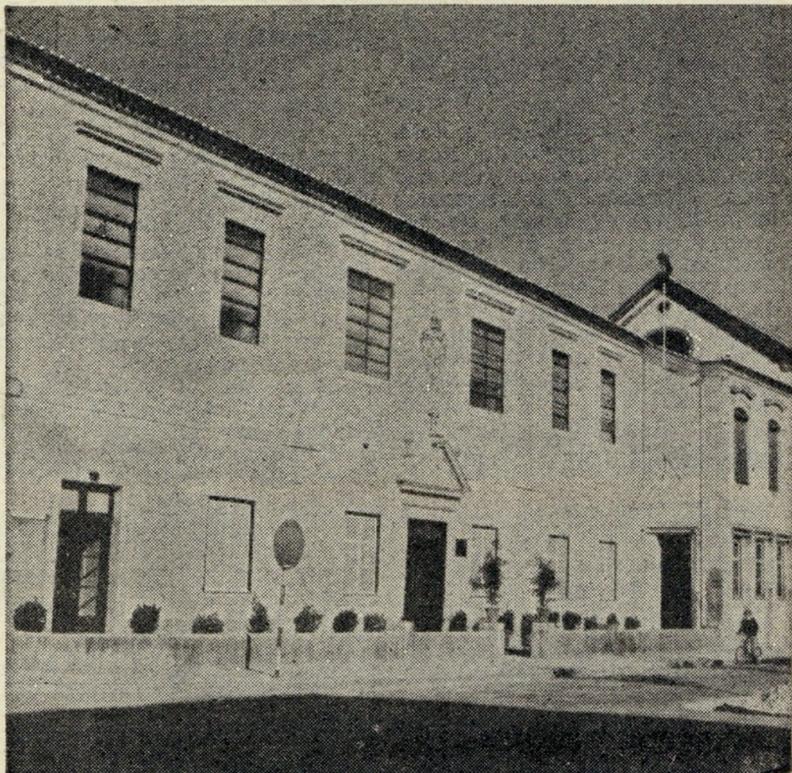
TOMAR NA ERA DA PONTE PROGRIDE EM RITMO INTENSO

(CONTINUAÇÃO DA 10.ª PÁG.ª)

o Dr. Aurélio José de Mello e Castro Nogueira Ribeiro — que

preside actualmente à sua Câmara — o General Fernando Magalhães Marques de Oliveira — comandante-geral da Polícia

de Segurança Pública — e o General Arnaldo Schulz — antigo Ministro do Interior e actual governador da Guiné — entre outras personalidades.



HOSPITAL DE NOSSA SENHORA DA GRAÇA

Um pouco de história

A cidade prossegue, nos dias de hoje, a sua história, tão vinadamente portuguesa. Situada no Ribatejo, a 138 quilómetros de Lisboa, nas margens serenas e encantadoras do Nabão, Tomar possui dos mais notáveis monumentos de valor artístico e histórico do País.

A história de Tomar está intimamente ligada à Ordem dos Templários. Criou-se e desenvolveu-se no sopé do morro em que o Grão-Mestre da Ordem, Gualdino Pais, fundou um castelo em 1160, tendo sido dado foral à povoação em 1162. Extinta a Ordem dos Templários em 1314, logo em 1320 foi instituída, pelo Rei D. Dinis, a Ordem Militar de Cristo, que da primeira herdou os bens e os privilégios. Tomar, que até então havia sido a cabeça da Ordem, viu-se destituída dessa honra que, porém, para ela voltou novamente em 1356.

O Infante D. Henrique ligado à vida de Tomar

Recorda-se que o mais ilustre vulto da Ordem de Cristo foi,



MANOEL DE MATTOS

sem dúvida, o Infante D. Henrique, que a governou de 1418 a 1460, data da sua morte, e que aplicou grande parte dos rendimentos da Ordem na empresa dos Descobrimentos.

A vila de Tomar foi elevada à categoria de cidade em 1843, depois de ter sofrido bastante, na sua riqueza artística, com as in-

(CONTINUA NA 12.ª PÁGINA)

ANTÓNIO DE FREITAS LOPES

Exportador

Indústria de serração de madeiras
Madeiras para caixas e construção

APARTADO 5

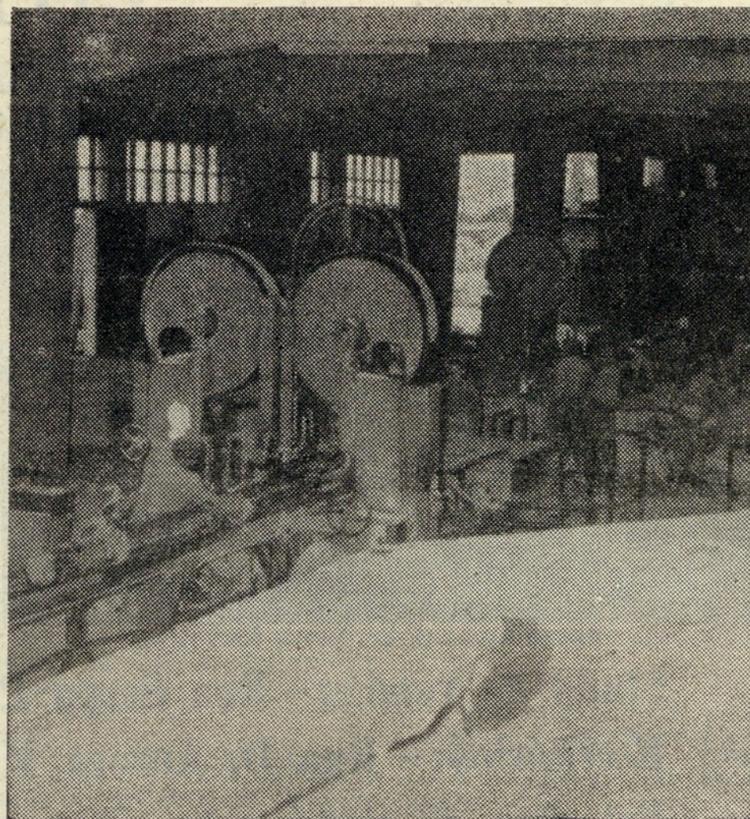
Telefones 32417/8 — Telegramas ANFRELO

TOMAR — PORTUGAL

ESCRITÓRIO EM LISBOA

RUA ALVARO COUTINHO, 2-2.º-D.

Telefones 539194/5 — Telegramas ANFRELO



TIMBER EXPORTER — MANUFACTURER WITH OWN
SAWMILLS

HEAD-OFFICE TOMAR (PORTUGAL)

P. O. BOX 5

Telephone 3 24 17 (2 lines) — Cable Adress ANFRELO

OFFICE AT LISBON

Rua Alvaro Coutinho, 2-2.º-D. — Telefones 539194 (2 lines)
Cable Adress ANFRELO

O PROGRESSO DA CIDADE DE TOMAR BASEIA-SE NAS TRADIÇÕES E NO TURISMO DUAS REALIDADES PARA O CONCELHO

(CONTINUAÇÃO DA 11.ª PAG.ª)

vasões francesas e a extinção das ordens religiosas.

O Castelo e o Convento de Cristo

O principal monumento de Tomar é constituído pelo Castelo

e pelo Convento de Cristo, edificados no morro sobranceiro à cidade.

Do primitivo castelo restam hoje, ainda, as muralhas que fechavam a cidadela, e a alcáçova com a sua torre de menagem, bem como o templo de planta circular, e altar-mor central em meio de uma charola octógona, do tipo de construção românica

em rotunda, tão querido dos tomarienses.

A igreja da Conceição

Um pouco abaixo do castelo, encontra-se a igreja de Nossa Senhora da Conceição, um dos mais originais e interessantes monumentos de Tomar. De pequenas dimensões, é uma jóia perfeita do classicismo italiano, de proporções harmoniosíssimas, de exterior severo mas interiormente dotada de beleza inextinguível. Deve ser obra de meados do século XVI, ignorando-se o seu autor.

Um belo templo

No centro da cidade ergue-se a igreja de S. João Baptista, construção dos fins do século XV, sendo um dos mais belos templos da sua época.

Museu luso-hebraico

Na cidade velha, no local da antiga judiaria, situa-se o edifício da sinagoga, coeva do Infante D. Henrique, único templo

hebraico medieval existente entre nós.

Notável pelas suas proporções e sóbria decoração, nela está hoje instalado um museu luso-hebraico.

A acção progressiva do Município

E' que Tomar, embora seja orgulhosa dos tempos idos, não está voltada para o passado. Pelo contrário. A cidade respira um ar sempre novo, sempre renovado e em progresso.

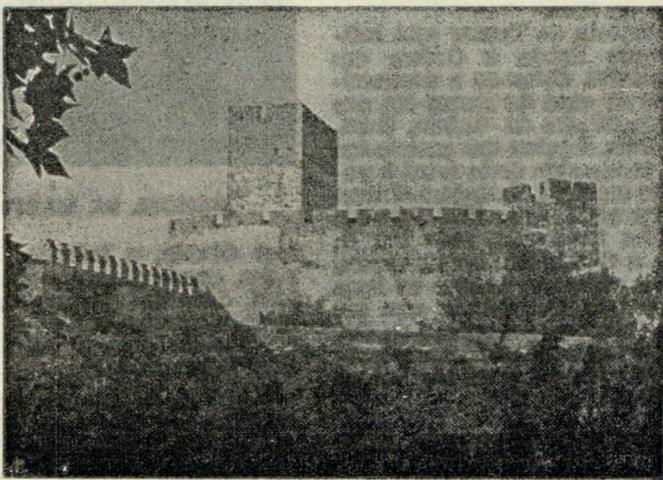
Nessa obra, a todos os títulos meritória, colaboram as autoridades e particulares.

Tem sido excelente a acção das entidades concelhias, mormente do seu presidente do Município, Sr. Dr. Aurélio Ribeiro.

A presença da iniciativa privada

Como se disse, essa acção encontra eco na iniciativa privada. Um dos grandes beneméritos de Tomar, sua terra natal, é o

(CONTINUA NA 15.ª PAG.ª)

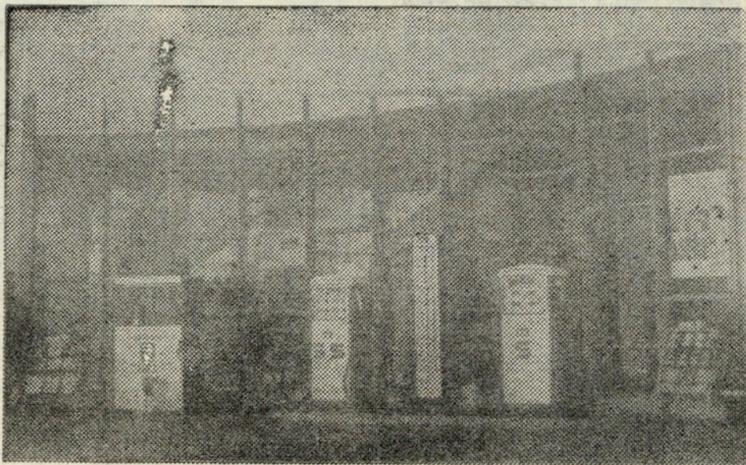


O HISTÓRICO CASTELO DE TOMAR

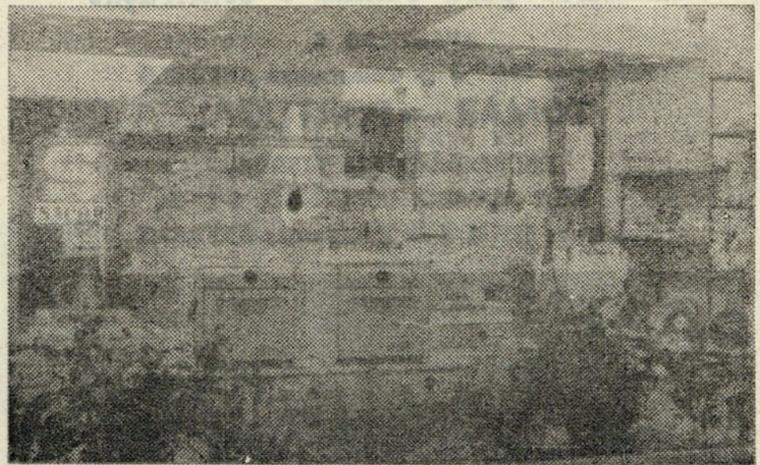
SOCIEDADE DE COMBUSTÍVEIS TOMARENSE, LDA. T O M A R

Agentes Centrais da SACOR - CIDLA - AGRAN

Agentes oficiais da GENERAL ELECTRIC PORTUGUESA



POSTO DE ABASTECIMENTO EM TOMAR



STAND DE VENDAS EM TOMAR

Stand de vendas - Rua Serpa Pinto, 120

Escritórios: - Rua D. Aurora Macedo

Estações de Serviço em Tomar

Av. D. Nuno Alvares Pereira

Rua D. Aurora Macedo

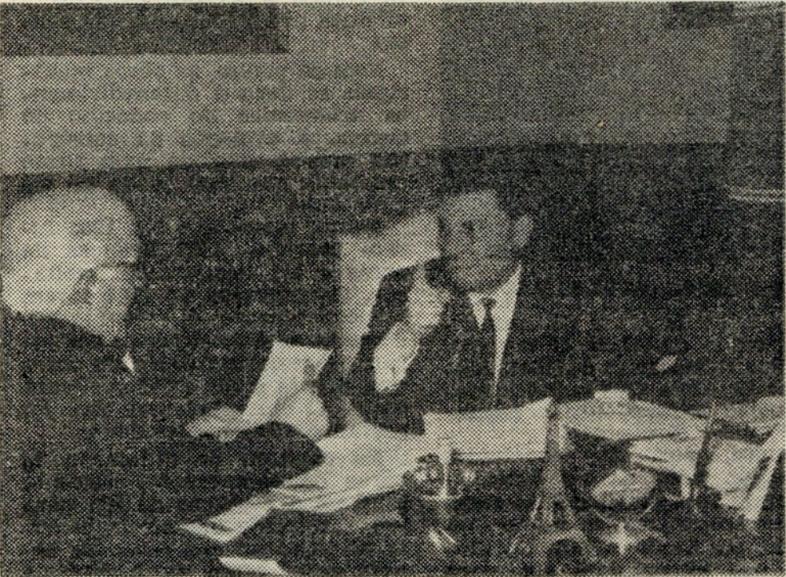
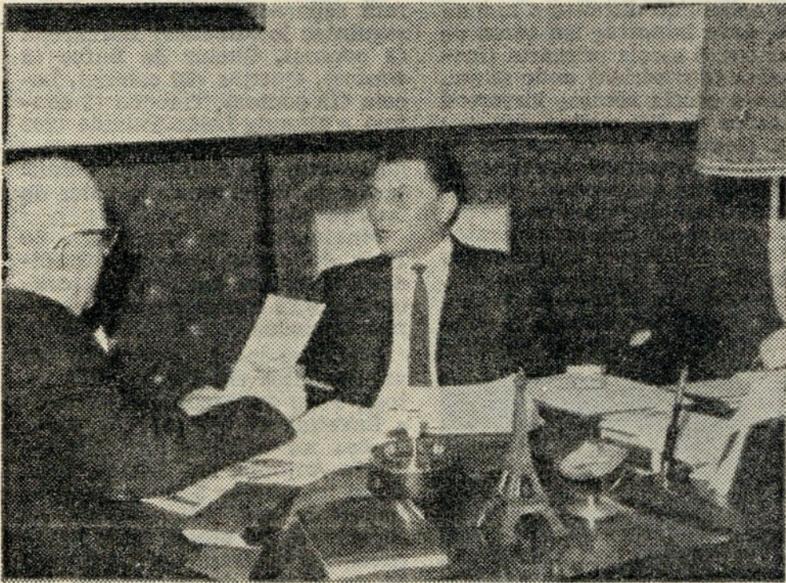
Telef. 33007/8 - 33352

CARBURANTES - GÁS - ÓLEOS LUBRIFICANTES

DEPOIMENTO
DE ANTÓNIO
RODRIGUES
DA BRANCA LUCAS



RENOVAÇÃO NA INDÚSTRIA DE CONSTRUÇÕES



No momento em que Lisboa vive a inauguração de uma das mais grandiosas obras do regime, a Ponte sobre o Tejo, quisemos ouvir, por nos parecer oportunas, as opiniões do tão falado e discutido industrial de construções urbanas, Sr. António Rodrigues da Branca Lucas, homem empreendedor, dinâmico, incapaz de recuar nos empreendimentos que alicerça.

Não se deve negar a António da Branca Lucas o valor de uma actividade renovadora na indústria de construções.

Há quem afirme que concedeu valiosos donativos a entidades a realizações desportivas, artísti-

cas, culturais, benemerentes, etc. para criar personalidade especial e atrair atenções, em benefício do seu comércio e da sua indústria...

— Seria bom, que aqueles que assim falam ou pensam, seguissem o meu exemplo, pois não faltarão necessitados, que careçam de auxílio. Nunca procurei criar personalidade especial, pois sinto-me bem com a que sempre tive, e continuo a ter.

Quanto ao meu comércio e indústria em nada fui beneficiado com essa pretensa personalidade especial, antes pelo contrário. É verdade, que atraí muitas aten-

ções, demasiado até, o que me têm causado sérios embaraços e bastantes prejuízos. Para o futuro serei mais previdente.

— Uns acusam-no perdulário em gastos de publicidade, outros dizem ter cometido grande erro por não continuar com a publicidade no ritmo inicial.

— Devo dizer-lhe que as duas versões ou acusações são completamente erradas, e vejamos porquê.

Quando em Abril de 1964 iniciei a campanha publicitária, estava bem ciente, que gastaria alguns milhares de contos, mas a verdade é que não me podia furtar a esses avultados gastos, pois tinha nessa altura dezenas de prédios para vender na minha Organização, tendo como objectivo principal que esses prédios fossem vendidos em regime de propriedade horizontal (por andares), sistema muito desenvolvido em determinados países, e muito pouco conhecido entre nós.

Impunha-se, pois, uma vasta campanha publicitária para que o público tomasse conhecimento das casas que eu tinha para venda, e ao mesmo tempo que, se mantivesse, no sentido de vir a possuir habitação própria. Consegui com plena satisfação o objectivo em vista, e de todo o País recebi pedidos de interessados em habitações próprias, incluindo o Ultramar e as Ilhas, e de muitos portugueses radicados no estrangeiro. A exposição que abri ao público foi visitada por muitos milhares de pessoas durante alguns meses, período em que foram feitas milhares de inscrições, prova evidente do interesse despertado no público.

O objectivo em vista tinha sido conseguido, embora com dificuldades de vária ordem.

Como pode verificar, a acusação que me é feita, como sendo perdulário em gastos de publicidade, é absolutamente infundada.

Quanto ao erro que dizem eu ter cometido por não continuar com a publicidade no ritmo inicial, devo esclarecê-lo que não se trata de erro, mas, sim, porque as circunstâncias me obrigaram a tomar a atitude que nessa altura tomei, pois se assim não fizesse, então seria, na realidade, um grande erro.

— Qual foi o seu objectivo em divulgar tão amplamente, a aquisição de casa própria?

— Como lhe disse há pouco, quando iniciei a vasta campanha publicitária, tinha muitas centenas de andares para vender, e como é de calcular, impunha-se ampla divulgação, pois só assim poderia conseguir o fim desejado.

Era, e é, minha convicção, que a maioria dos chefes de família desejaria adquirir um lar próprio, embora soubesse também que a grande dificuldade consistia na falta de recursos económicos e, por tal motivo, divulguei, amplamente, as vendas com facilidades de pagamento.

Muitas famílias adquiriram o seu próprio lar, precisamente devido à ampla divulgação que fiz nesse sentido. Devo dizer-lhe que a maioria dessas famílias poucos recursos financeiros possuía. Não obstante, devido às facilidades concedidas, foi-lhes possível realizarem um sonho,

que até então lhes parecia impossível.

Era com verdadeira alegria que essas famílias tomavam posse do seu novo lar, um lar inteiramente seu, um lar que seus filhos recordarão sempre, esse lar que um dia mais tarde será seu, talvez a única herança que receberão de seus pais. Como pode verificar, é bem justificada a ampla divulgação para aquisição de casa própria.

— Dentro do actual nível de vida portuguesa acha possível a obtenção de casa própria?

— Claro que é possível para alguns, evidentemente, para outros não. Em Portugal, como em todos os países, há quem viva bem, e quem viva mal. Há muitos chefes de família que vivem bem e, todavia, não têm poder económico bastante, para comprar uma casa a pronto pagamento.

Se o nosso actual nível de vida fosse mais elevado, contribuiria certamente para que os chefes de família encarassem com mais segurança o futuro, mas não lhes traria a possibilidade de poderem adquirir a pronto pagamento a casa própria.

Como sabe, existem milhares de famílias que possuem habitações próprias, e muitas delas adquiriram-nas precisamente, dentro do nosso actual nível de vida, mas fizeram-no porque lhes foi concedido facilidades de pagamento a longo prazo.

Devo informá-lo, que muitas famílias que adquiriram casa própria, pagam mensalmente verbas inferiores àquelas que pagavam de renda de casa, mas o que pagam agora não é renda de casa, mas, sim, amortizações da casa que adquiriram, o que constitui o enriquecimento do seu património.

— Parece-lhe que o Governo tenha interesse em estimular a aquisição de casa própria?

— Estou absolutamente certo que sim. Tem sido precisamente o Governo que tem possibilitado em larga escala a aquisição de casa própria, criando para o efeito leis especiais.

Conheço muitas famílias que adquiriram casa própria, porque o Estado lhes proporcionou possibilidades através de leis em vigor criadas para o efeito, e entre outras, citarei como exemplo, a Lei n.º 2.092.

— Em seu entender existe o tão discutido problema da habitação?

— É indiscutível que existe o problema da habitação, e continuará a existir, mas resolver-se-á, com tempo e soluções adequadas.

— O que pensa sobre a construção da Ponte sobre o Tejo?

— Entre tantas obras públicas que nos 40 anos do Estado Novo se apresentam como uma realidade, que muita gente considerava, quando se enunciavam, lances de propaganda política, a inauguração da Ponte sobre o Tejo é, talvez, a mais extraordinária.

(CONTINUA NA 15.ª PAG.)

EM 1965 UM QUARTO DAS DESPESAS da Câmara Municipal de Oeiras foi reservado a Obras Públicas

No concelho de Oeiras — um dos de maior desenvolvimento demográfico no País — tem sido de vulto a acção realizada no vasto sector das obras públicas.

O concelho tem podido contar com um orçamento avultado, que no ano passado atingiu já uma receita de ordem dos 33 000 contos. Não obstante tal facto, porém, só uma estruturação adequada tem permitido arrecadar das despesas obrigatórias, com Secretaria, Saúde Pública, Higiene e Limpeza e Instrução, avultadas já de si pela sua natureza e avultadas sobretudo por se destinarem a uma população de mais de 120 000 habitantes, verbas ainda de certo modo elevadas para obras e melhoramentos locais.

Ainda no ano de 1965, foi possível extrair de uma despesa geral de 27 000 contos, um total de cerca de 5500 contos, para obras cujo custo, adicionado ao valor das despesas extraordinárias, destinadas igualmente a obras, perfaz uma verba superior a 6500 contos.

Temos portanto que, cerca de um quarto das despesas camarárias foram despendidas em obras valor muito de considerar se atendermos a que se trata de uma das rubricas de maior interesse directo para a população. Acresce ainda citar que a despesa efectuada neste capítulo no ano de 1965, é superior em mais de 1000 contos à efectuada em 1964.

Na freguesia de Oeiras foram concluídas obras no valor de 364 contos e iniciadas outras em que durante o ano de 1965 foram despendidos 155 contos, num total portanto de 527 contos.

Entre as obras concluídas, deve destacar-se a adaptação de uma construção já existente, a escola primária da Laje (2700\$), reparação de instalações no edi-

fício dos Paços do Concelho (54 contos), reparação dos parques de campismo e de Porto Salvo (72 contos), reparação da estrada municipal Oeiras-Porto Salvo (149 contos) e remodelação da Conservatória e da Secção de Finanças (87 contos).

Entre as obras já iniciadas e cuja conclusão se prevê para o corrente ano, devem destacar-se a reparação de diversos arruamentos de Porto Salvo (114 contos), reparação de arruamentos no bairro da autoconstrução em Porto Salvo (13 contos), reparação de arruamentos em Oeiras (6 contos) e diversas obras de ampliação no Serviço de Urbanização e Obras, instalado nos Paços do Concelho (3 contos).

Na freguesia de Amadora as obras atingiram um total de 1800 contos, dos quais 1100 se referem a obras já concluídas.

De entre as obras já concluídas deve destacar-se a reparação da Avenida Eduardo Jorge, Rua Florbela Espanca, no valor de 89 contos, diversos arruamentos da Damaiá, no valor de 130 contos, diversos arruamentos da Amadora, no valor de 203 contos, arranjo do Largo da Igreja, na Amadora (98 contos), reparação da estrada do Casal do Garoto (60 contos), conclusão do Mercado da Damaiá (420 contos) e grande reparação da Rua Óscar Monteiro Torres, na Venda Nova (134 contos).

Deve, portanto, destacar-se que na verba de 1100 contos estão incluídos 680 para arruamentos e 420 para mercados.

No que se refere a obras não concluídas, foram despendidos 670 contos no edificio escolar da Damaiá, 6 contos na sinalização eléctrica da Amadora e 10 contos na obra da escola primária da Amadora, onde se encontra instalada a secção da Escola Técnica Marquesa de Alorna. O trabalho da sinalização que deverá

ficar concluído durante o ano de 1966, deve importar em cerca de 70 contos. A escola primária (instalações provisórias) onde se encontra a escola técnica importou em cerca de 600 contos.

Na freguesia de Carnaxide os trabalhos incidiram igualmente sobretudo na conservação da rede rodoviária do concelho.

Na reparação dos arruamentos de Carnaxide foram despendidos 17 contos, em Linda-a-Pastora, 167 contos, em Linda-a-Velha, 127 contos, e em Algés, 117 contos. Foi ainda reparado o edifi-



ARQUITECTO COSTA MACEDO

cio escolar de Algés (24 contos), o mercado de Algés (4 contos), Palácio Ribamar (3 contos), Alameda de Algés (101 contos), modificação do lavadouro Linda-a-Pastora (5 contos).

Temos, portanto, concluídas obras no valor de 566 contos.

Foram ainda iniciadas as obras de terraplenagens do nó do Carrascal, em Linda-a-Velha, trabalhos que importaram em cerca de 750 contos. Este trabalho vai prosseguir durante o ano de 1966, devendo ser concluído pela J.A.E. através de um subsídio camarário.

Os trabalhos levados a efeito na freguesia de Barcarena e que importaram em 290 contos, incidiram quase por completo na rede rodoviária do concelho. Fo-

ram reparados arruamentos nas seguintes localidades: Barcarena (8 contos), Queluz de Baixo (3 contos), Queijas (60 contos), Leceia (12 contos), Tercena (3 contos) e estrada Lelão-Talaide (203 contos). Houve ainda reparações no quartel dos Bombeiros Voluntários de Barcarena, no valor de 2000 escudos.

Finalmente, na freguesia de Paço de Arcos foram despendidos 405 contos em obras já concluídas e 20 contos em obras apenas iniciadas.

Procedeu-se à reparação de arruamentos em Caxias, (8 contos), Paço de Arcos (131 contos), e Laveiras (2 contos). As reparações no edificio do Asilo de Santo António, em Caxias, onde estão instaladas 3 salas de aula, importam em 4000 escudos. As reparações da escola de Paço de Arcos importaram em 31 contos, as do «rink» de patinagem em 18 contos e as dos edificios e oficinas municipais, em 230 contos.

Nem só porém, às obras municipais se deve o desenvolvimento urbanístico do concelho de Oeiras. A evolução da construção tem-se mantido num ritmo crescente que vem já de há alguns anos.

Assim, temos que em 1965 foram passadas 4499 licenças de obras e 411 licenças de habitação. Os números de 1964 foram respectivamente de 4408 e 381. Durante os dois citados anos foram requeridas 1392 e 1373 obras com planta e 738 e 656 pequenas obras. O acréscimo em 1965 foi portanto bastante evidente.

No capítulo de ultimização de obras de conservação, notou-se também a evolução de 283 para 290, resultante não só da recente demarcação das zonas de beneficiação, como da insistência dos Serviços em que sejam levadas a efeito essas obras.

O concelho de Oeiras pôde, deste modo, acompanhar a acção constante do Ministério das Obras Públicas e do seu titular, Eng.º Arantes e Oliveira, a quem o presidente do Município, Arquitecto Costa Macedo, presta a maior homenagem.

VINTE E QUATRO PÁGINAS da «Trade Travel Gazette» dedicadas a Portugal

MANCHESTER (Inglaterra) — Se os «beaties» fossem apanhados a passear pelas ruas de Coimbra depois das sete e meia da noite, podiam ter a certeza absoluta de que, no dia seguinte, acordavam carecas e com algumas equimoses, pois esta disciplina que ainda hoje ali se usa para com os caloiros, não conhece excepções e o «recolher obrigatório» tem de ser respeitado por todos, quer visitem ou não capa e batina — escreve Dennis Redmont na «Manchester Evening News» em artigo inteliramente dedicado à cidade de Coimbra, às suas tradições e aos estudantes, que ainda hoje as respeitam e cumprem.

O jornalista travou contacto directo com os estudantes e obteve esta explicação para os motivos por que se mantem, para os caloiros, processos como o do «recolher obrigatório»: «É dessa forma que se obriga o estudante a dedicar-se aos livros, a adoptar o espirito comunitário da Universidade e a perder a timidez».

Fala, depois, dos julgamentos de estudantes por estudantes, relata a história secular de Coimbra e detem-se, em particular, na enumeração dos nomes saídos da Universidade,

de entre os quais destaca o Presidente do Conselho de Ministros português, Prof. António de Oliveira Salazar, que continua inscrito no corpo docente da Universidade; o Cardeal-Patriarca de Lisboa, D. Manuel Gonçalves Cerejeira, o Dr. Bispaia Barreto, «que se tornou, aos 74 anos de idade, uma lenda viva da cirurgia e que ainda hoje pratica, se bem que já não mantenha o ritmo de 40 intervenções diárias».

«Estes são três dos homens formados em Coimbra e que governam hoje os destinos de Portugal e das províncias ultramarinas portuguesas» — escreve Redmont.

E acrescenta o testemunho de um jovem professor com quem contactou:

«Uma nova e progressiva geração surge cada ano em Coimbra, sai destes novos edificios, construídos desde 1942. São, ao todo, dez novas Faculdades. Atingimos a metade do cumprimento do vasto programa de construção de edificios universitários e já gastámos 300 milhões de escudos. Mas muitos outros milhões terão, ainda, que se despendem». — ANL.

AS SECULARES TRADIÇÕES dos estudantes de Coimbra contadas por um jornalista inglês

LONDRES — São inteiramente dedicadas a Portugal e, sobretudo, à provincia do Algarve as vinte e quatro páginas do suplemento a cores da revista «Travel Trade Gazette», relativo ao mês de Julho.

Numa nota introdutória, a «TTG» salienta:

«Poucos países escaparam aos ventos do após guerra, que trouxeram uma verdadeira revolução industrial à Europa Ocidental.

Para muitas nações foi a subida do nível de vida — mais dinheiro, mais comida, mais descanso. Porém, talvez ainda mais importante, trouxeram uma nova concepção de vida aos povos que atingiram. Para muitos do pós guerra, que trouxeram na medida em que as alterações entraram pelas casas dentro.

Portugal, na sua maior parte, tem

resistido a esses ventos, procurando manter uma imagem própria.

«Como Tony Cocklin (o autor da reportagem que a revista insere) afirma, há cerca de quatro anos as firmas dedicadas ao turismo na Inglaterra temiam — e enganaram-se — que o Algarve se tornasse tão dispendioso para o turista como a Costa Brava.»

As praias algarvias seduziram o enviado especial da «Travel Trade Gazette», Tony Cocklin. Mas não o seduziram apenas as areias douradas, as águas transparentes e calmas. Ficou preso à amabilidade do povo algarvio, às facilidades hoteleiras e, sobretudo, às novas facilidades de acesso, com a criação de voos diários entre Lisboa e Faro — a capital da provincia — e, até, entre Londres e Faro. — ANL.



O PROGRESSO DA CIDADE DE TOMAR BASEIA-SE NAS TRADIÇÕES E NO TURISMO DUAS REALIDADES PARA O CONCELHO

(CONTINUAÇÃO DA 12.ª PÁG.)

Sr. comendador Manoel de Mattos, pessoa que se tem dedicado intensamente à reconstrução do Hospital de Nossa Senhora da Graça, pertencente à Misericórdia local.

Já despendeu este benemérito cerca de 1000 contos em novas e amplas enfermarias, maternidade, cozinha, copa e sanitários do hospital, que fica com capacidade para mais de 160 contos, além de todo o seu equipamento de mais moderno.

A obra do comendador Manoel de Mattos

A obra do hospital está ainda em curso pois o desejo do Sr. comendador Manoel de Mattos é criar um laboratório e um banco de urgência e restaurar a capela.

Pode dizer-se que o hospital da Misericórdia de Tomar ficará a

ser um dos melhores de toda a província.

O Hotel de Turismo nas margens do Nabão

Outro exemplo da iniciativa privada: o Hotel de Turismo, grande empreendimento que se fica a dever a cinco tomarenses: Srs. comendador Augusto Santos, José Narciso, José Marques, José António Arsénio e José Ribeiro.

O hotel, que ocupa uma zona turística junto ao Nabão, tem quatro pisos, cento e cinquenta quartos, piscina e campo de jogos, tudo instalado com os mais modernos requisitos da indústria hoteleira internacional.

Recorda-se Somerset Maugham...

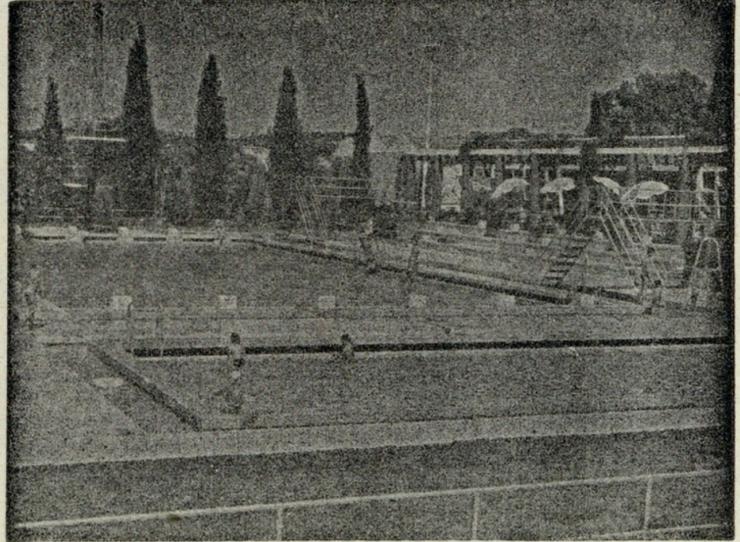
Tomar não pode ser conhecida apenas pela Festa dos Tabuleiros, de tão ricas tradições e com tanto renome além-fronteiras.

Tomar espera, como todo o País maior progresso com a Ponte sobre o Tejo.

E, como um dos títulos de fa-

ma, recordam-se as palavras de Somerset Maugham:

— Tomar é a cidade mais bela que conheci em Portugal.



A PISCINA DE TOMAR



Confecções NABANTINO GRÁCIO & SOBRINHO, LDA.

Com Fábrica de:

Vestuários impermeáveis

Peles para artesanato - Safões

BAIRRO INDUSTRIAL

Telef. 3 29 70 P.P.C.

T O M A R

TELEFONE

0 4 3 2 6 5 0



MOSAICOS

**FÁBRICA DE MOSAICOS
SANTA IRIA, LDA. - TOMAR**

RENOVAÇÃO da Indústria de Construções

(CONTINUAÇÃO DA 13.ª PÁG.)

nária e feliz realização portuguesa do nosso tempo.

Tal empreendimento surpreende o País e, até, governos e povos estrangeiros pasmados ante a magnífica Ponte levantada a eternizar o nome de Salazar, o Homem que se internacionalizou pela sua coragem, pela sua honestidade e pela sua modéstia, consagrando a sua vida com firmeza e vontade ao serviço da Pátria.

— Como entende a actividade do Ministro das Obras Públicas, Eng.º Arantes e Oliveira?

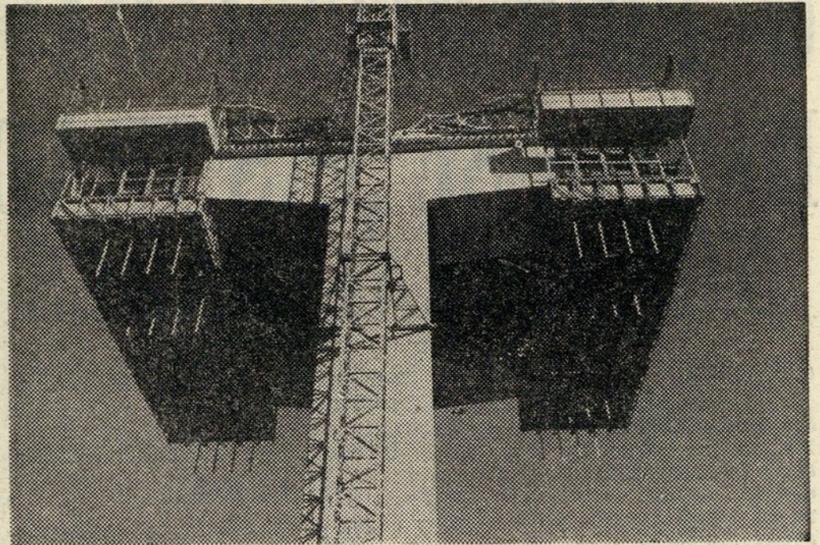
— Melhor do que nós os vindouros, como sempre acontece, apreciarão a magnificência da obra da Ponte sobre o Tejo dando o verdadeiro relevo aos seus reflexos económicos e sociais, colocando o nome do Sr. Eng.º Arantes e Oliveira no padrão histórico que merece. Como Mi-

nistro das Obras Públicas a sua actividade construtiva tem sido extraordinária e, todo o País sente os benefícios da sua constante iniciativa e do seu esforço realizador.

— Para finalizar: consta-nos que pretende abandonar a sua actividade industrial e comercial. Pode informar-nos se é verdade?

— Não pretendo abandonar a minha actividade comercial e industrial, pelo menos por agora. Tenho uma grandiosa obra por realizar, e conforme as circunstâncias do momento, assim tomarei a decisão que achar mais conveniente.

Há muito que pretendo realizar essa obra, e estou certo que levarei a bom termo o meu objectivo, pois não sou daqueles que desistem em face de contrariedades e obstáculos. Lutar continua a ser o meu lema...

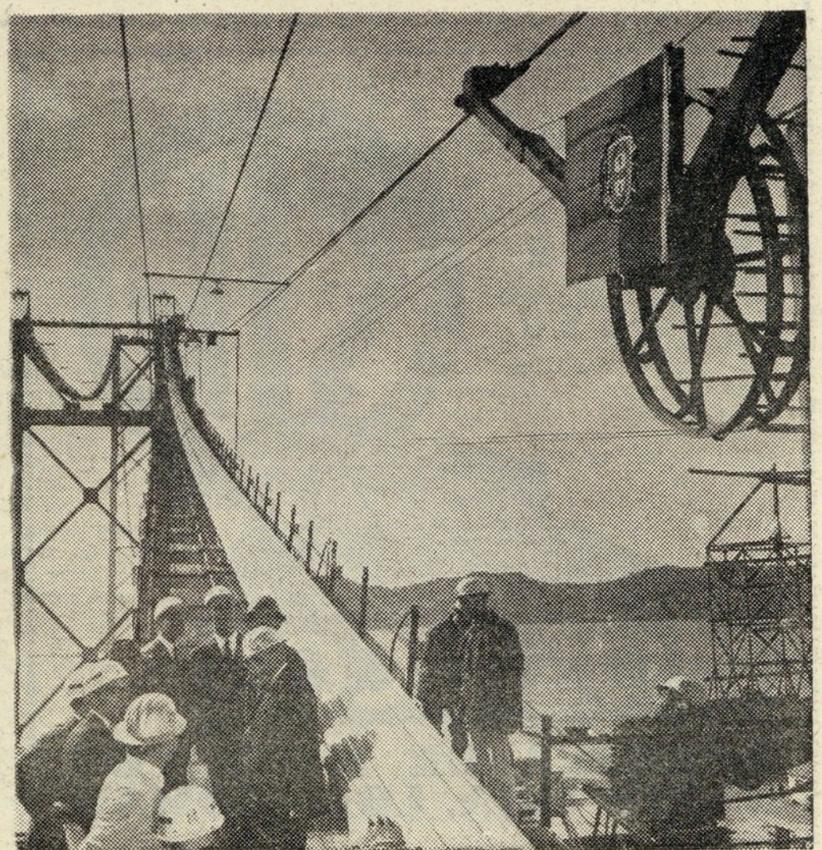
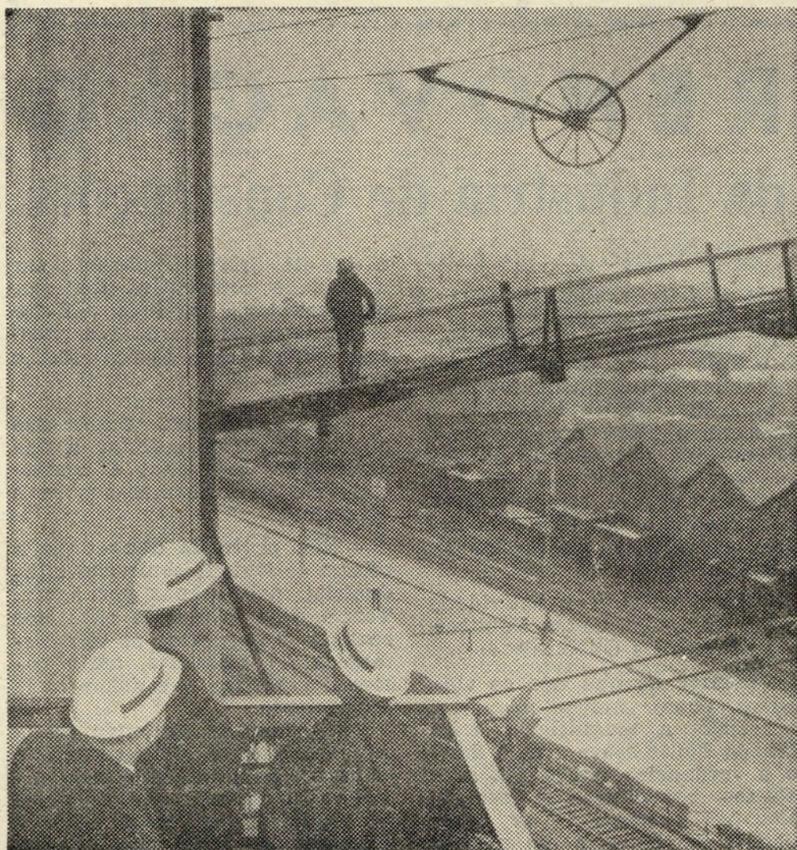
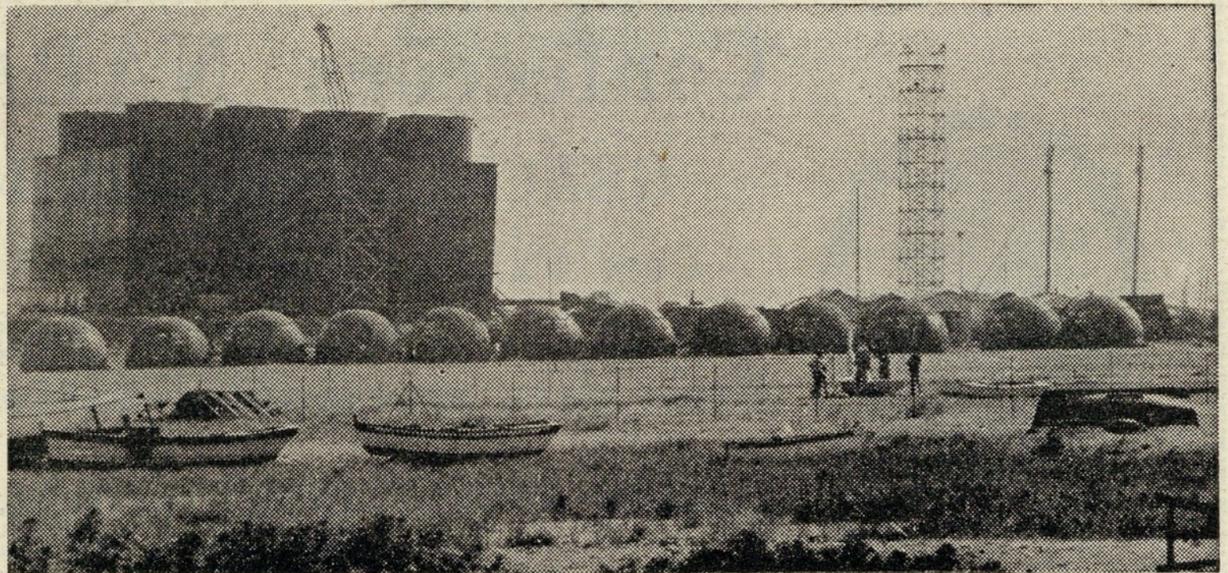


RETALHOS DE UMA OBRA

EM CIMA: a construção do viaduto sobre a zona de Alcântara. AO CENTRO: um dos caixões construídos no estaleiro de Algés e pronto a ser lançado à água. AO FUNDO: a «aranha» em acção a realizar um dos trabalhos finais de grande envergadura.



A PONTE ILUMINA O TEJO





O PRIMEIRO PROJECTO APRESENTADO

para a construção da ponte

data de há quase duzentos anos

e foi seu autor um engenheiro português

É o rio Tejo o maior, melhor e mais valioso colaborador e amigo de Lisboa, elemento indispensável à sua vida e organização económica, política e militar. A construção de uma ponte que una as duas margens «que há milénios se namoram mas não podem abraçar-se» será obra de alto valor que levará Lisboa para a outra Banda e trará a outra Banda para Lisboa.

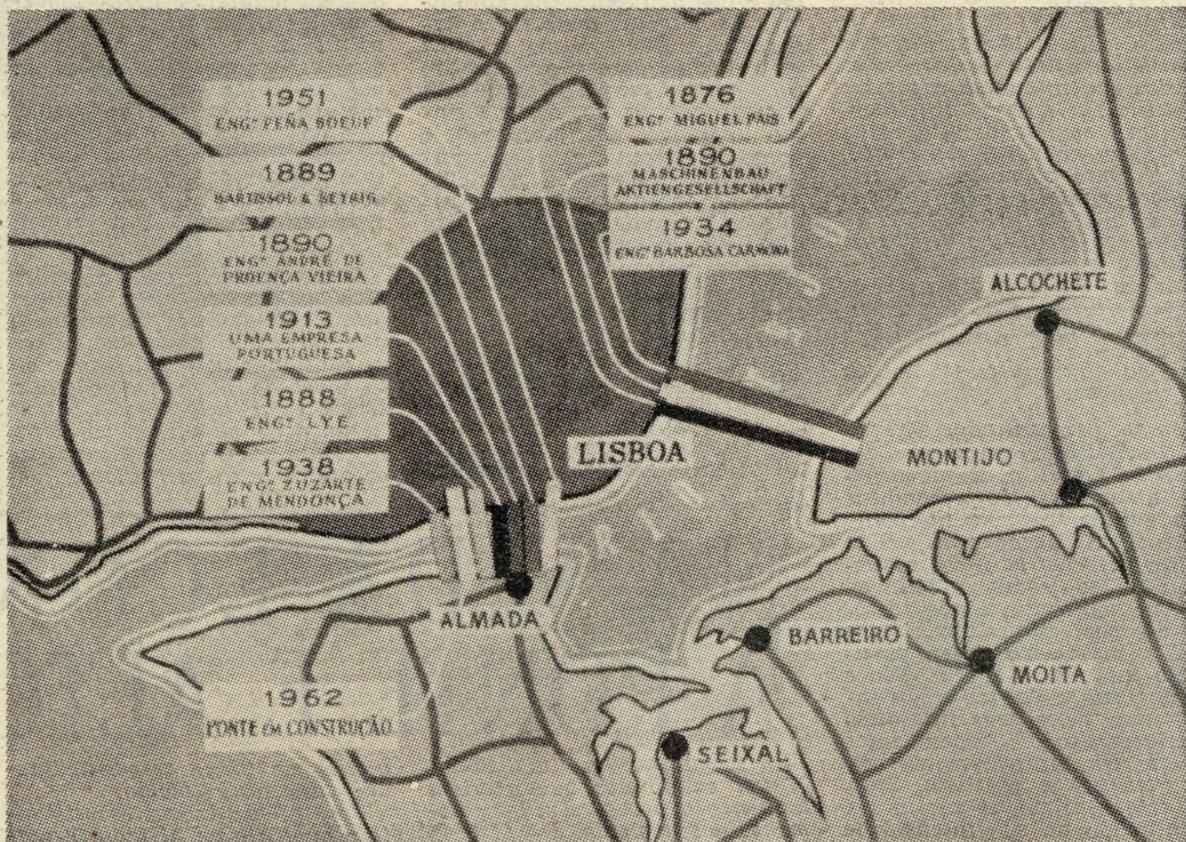
Estas palavras escreveu-as Ramada Curto, na «Revista Municipal n.º 57», e acrescentava:

«A ponte sobre o Tejo será a afirmação da vitalidade nacional, como que a assinatura de uma época. Lisboa seria uma outra Constantinopla que um rio, que é quase um mar, separaria em duas metades».

E prossegue:

«A nova Lisboa seria uma afirmação das inesgotáveis possibilidades do Presente, como que a assinatura confirmando séculos de glórias passadas e preparando-se para o futuro incerto, com audácia e fé.

A ponte com que sempre se sonhou, em que sempre se falou e que seria o elemento fundamental para que esse sonho brotasse da terra, real e vivo, a ponte seria a varinha de condão, a fada das «Mil e Uma Noites».



LOCALIZAÇÃO DOS ESTUDOS APRESENTADOS DESDE 1876

Hoje as duas margens podem abraçar-se

Hoje, as duas margens já podem abraçar-se, a «varinha de condão» já existe.

A construção de uma ponte ligando as duas margens do rio Tejo em Lisboa, era uma velha aspiração, tendo sido objecto de numerosos estudos e sugestões, de maior ou menor valia, de técnicos nacionais e estrangeiros, que formularam três hipóteses, sobre as mais convenientes directrizes: ligação nascente, entre Lisboa e Montijo; ligação central, entre Lisboa e Almada e ligação ponte, entre Lisboa e a ponte de Almada. Em todas elas se considerava uma ponte

com a dupla função de ferroviária e rodoviária.

A primeira solução apresentada foi em 1876, pelo Eng.º Miguel Pais, que então prestava serviço na rede ferroviária do Sul e Sueste. Quando da construção dessa rede, foi reconhecida a grande vantagem que adviria para a eficiência da sua exploração, se a testa do caminho de ferro daquela rede se pudesse estabelecer em Lisboa e não na margem sul. A ponte seria construída entre o Grilo e o Montijo.

Em 1879, o Eng.º Miguel Pais apresentou à Associação dos Engenheiros Cívicos Portugueses, uma

memória e desenhos esquemáticos sobre essa obra de arte, com estudos mais pormenorizados e aprofundados, que mereceram a aprovação da referida associação, através de um voto subscrito pelos nomes mais notáveis da engenharia de então.

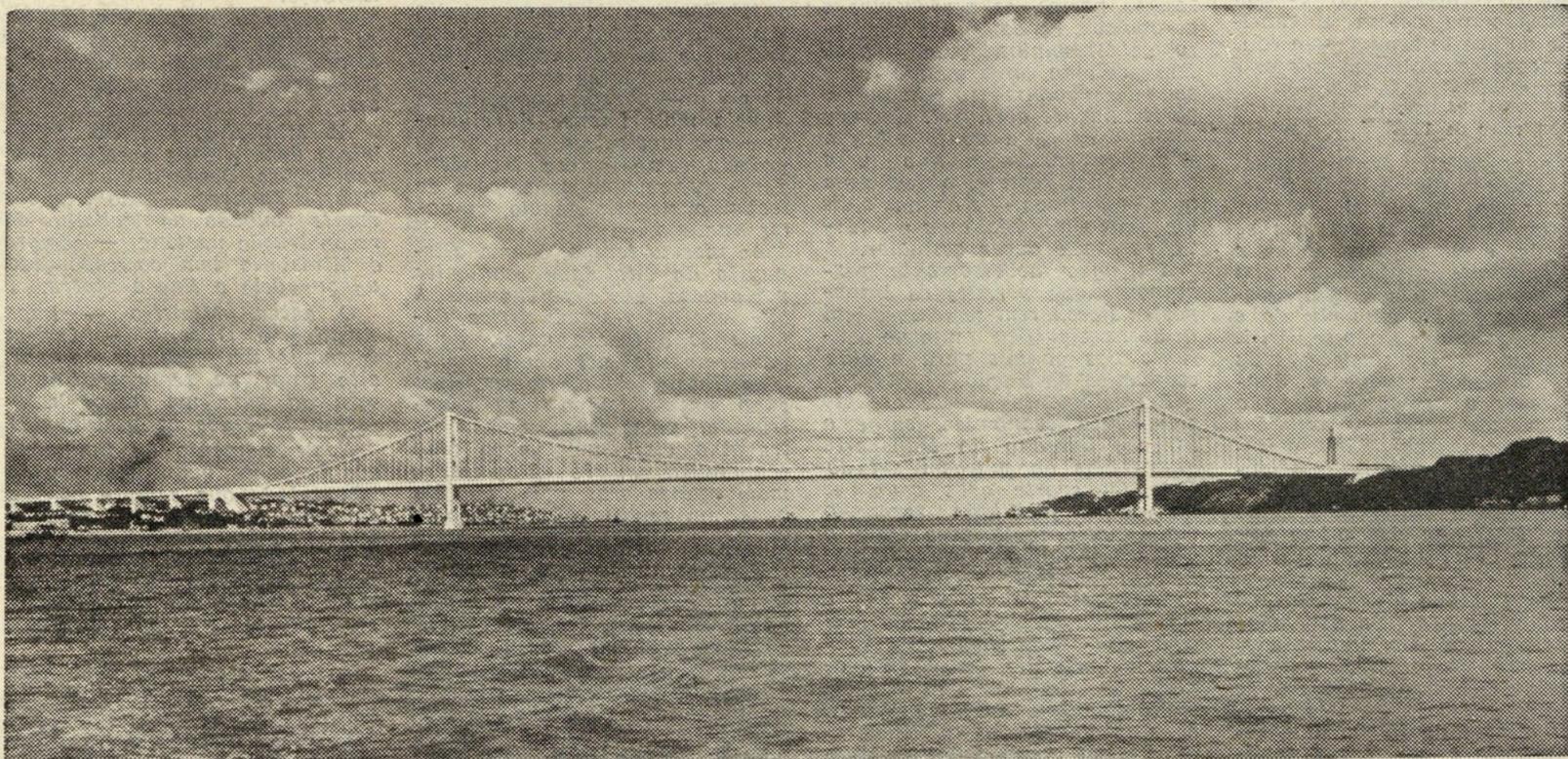
Propunha que se construísse uma ponte, de tabuleiro duplo, com 76 tramos, dos quais 74 com 60 metros cada um e os dois, nos extremos, com 48 metros cada. Foi um estudo que teve a influência do entusiasmo dos técnicos da época, motivado pela construção das pontes do Tay e do Forth, na Escócia, e em Portugal pela recente realização da

ponte sobre o Lima, em Viana do Castelo, executada por Eiffel. Muito embora o seu projecto tivesse o apoio da opinião pública e do próprio Município de Lisboa, Miguel Pais não teve a felicidade de o ver prosseguir.

Outros projectos a seguir ao do Eng.º Miguel Pais

A seguir a Miguel Pais, o engenheiro americano Lye, propôs-se construir uma ponte entre Lisboa e Almada, prevendo o estabelecimento de uma estação

(CONTINUA NA PAG. 19)



FOTOMONTAGEM DO PROJECTO DEFINITIVO DA PONTE



ANTOLOGIA DE SALAZAR

Sei muito bem o que quero e para onde vou, mas não se me exija que chegu ao fim em poucos meses. No mais, que o País estude, represente, reclame, discuta, mas que obedeça quando se chegar à altura de mandar.

(Do discurso pronunciado no acto de posse de Ministro das Finanças, em 27 de Abril de 1928)

Sou dos que não temem por sistema o capitão estrangeiro; sou dos que entendem dever ter ele a sua parte na obra de reorganização empreendida, ao lado do capital português, repatriado, mas a lisura da nossa administração e o relativo desafogo das nossas finanças é que não-de sempre conferir-nos o direito de escolha e a oportunidade da intervenção. Não se trata aqui somente de ser honesto por dever, mas de ser honesto também por interesse.

(Do discurso de 17 de Maio de 1931)

Nós temos mostrado, através das instituições, das leis e dos actos do Governo, a preocupação absorvente de reconduzir tudo e tudo integrar no plano nacional. A Nação tem estado sempre presente ao nosso espírito não só como indefinível essência da continuidade histórica dos portugueses através dos séculos, mas como o seu património material e moral. Todos nós devemos a ela, todos nós sacrificamos pelos seus interesses superiores, todos beneficiamos directa ou indirectamente da sua grandeza e prestígio. Para que esse sentimento não possa ser atingido na sua intensidade afectiva ou como fonte de acção, tem sido necessário excluir da vida corrente, dado o desregramento passional dos portugueses, tudo que pudesse quebrar a unidade moral da Nação. Daqui vêm o empenho e o cuidado em que as organizações culturais, recreativas, profissionais ou outras e na medida do possível, os próprios órgãos da administração, não se imiscuem nem sejam teatro de lutas partidárias, mas conduzam a sua vida livremente, apenas condicionada às grandes linhas do interesse nacional. Assim a Nação se nos tem apresentado como unidade que é ou deve ser dotada da homogeneidade e coesão no que é essencial à sua vida colectiva. E sobre essa base se lhe têm defendido a dignidade e o prestígio; e, partindo desse pressuposto, se tem governado na defesa intransigente do que se reputa, sem considerações estranhas, o interesse nacional.

(Do discurso de 23 de Fevereiro de 1930)

A generalidade dos portugueses não teve nunca tanta liberdade como na actual regime porque, nos limites em que se concede, é igual para todos e efectivamente garantida. Assim se compreende que a vida associativa se tenha multiplicado e intensificado e que não se verifique quem entraves visíveis à vida corrente dos portugueses. Simplesmente a associação para a política partidária, as reuniões para a política partidária, a imprensa para a política partidária sofrem limitações, coerentemente com a pretensão de curar do partidatismo do entio que degradava a sociedade portuguesa.

É natural que alguns homens educados para a luta puramente política, as especulações demagógicas, as exaltações emocionais das massas populares, e por esse motivo propensos a reduzir a vida da Nação à agitação própria e das forças partidárias que lhes restam não tenham revelado compreensão

nem dado mostras de adaptar-se. Mas a Nação que faz livremente a vida que quer, a Nação viva e real, essa, comparando passado e presente, olha com certa desconfiança o zelo destes apóstolos da liberdade.

(Do discurso de 7 de Janeiro de 1949)

O liberalismo económico morreu e nós não somos portanto livres de ter ou não ter uma organização. Havemos de adoptar uma. Fomos para a organização corporativa, porque? Porque nos pareceu que ela nos daria a síntese desejável dos interesses, o ponto de encontro dos representantes qualificados, a possibilidade de entendimento a substituir-se à luta de classes. Se partimos do princípio de que os interesses patronais e operários são essencialmente contraditórios e não solidários e de que além desses interesses, não há um interesse geral a salvaguardar — o da sociedade ou o do consumidor — nós podemos reconhecer num e noutro campo a organização e podemos admitir a luta entre ambos, sem nos im-

portar das consequências. Mas esta concepção é tão claramente oposta ao interesse geral que o comunismo, partindo aliás da luta de classes, o que pretende é chegar à destruição dos antagonismos, fundindo no Estado a propriedade dos meios de produção e negando ao mesmo tempo a iniciativa da empresa e a liberdade do operário. Se estes querem manter-se livres, têm de repudiar o socialismo ou o comunismo, mas têm de compreender então que ao Estado se impõe promover uma organização em que a luta seja substituída pela colaboração pela conciliação dos interesses. Está nisto a razão de ser da organização corporativa.

(Do discurso de 1 de Julho de 1958)

Temos passado anos a pregar, pela palavra e pelo exemplo, persistentemente teimosamente, que todos não somos demais para continuar Portugal Com o alto nível da nossa tradição histórica e as exigências de uma herança de pesados deveres para com a nossa gente e para com os outros povos, seria louca ten-

tativa — louca e vã — construir sobre lutas de partidos, ódios de classes, antagonismos de fortuna ou profissão, divisões em nós mesmos. Nós o havemos compreendido e, sem abdicar do sentido da hierarquia necessária à vida social, revelamo-nos como membros solidários de uma comunidade que se funda no mesmo sangue, se alimenta dos mesmos frutos do trabalho e vive do mesmo espírito. No trabalho ou nos sacrifícios, no sofrimento ou na caridade, nas alegrias ou nas preocupações da vida individual e colectiva fomos guiados — e salvos — pelo amor pátrio e reencontrar o elo de solidariedade que devia prender-nos como as pedras de um edifício — a sermos finalmente perante o Mundo todos como um só.

É por um lado nesta já agora indestrutível unidade nacional e por outro no valor dos princípios informadores da nossa vida material e moral e na consciência desse valor que deve repousar a nossa maior confiança.

(Do discurso de 28 de Abril de 1941)

NA VIDA ECONÓMICA A PONTE É ALTO VALOR

HÁ cem anos era um sonho, um sonho dos que queriam uma nação próspera, economicamente desenvolvida.

Hoje é uma realidade, esta ponte sobre o Tejo — a maior obra de engenharia feita entre nós — ligando Lisboa ao resto da Estremadura e ao Algarve.

Do seu valor económico falaria as estatísticas daqui a uns tempos, mas desde já se vai verificar o aceleração das comunicações e quem diz comunicações diz transportes.

É bem sabido constituírem os transportes a principal infra-estrutura do desenvolvimento económico e por isso têm de merecer a maior atenção dos Governos. A obra realizada neste capítulo durante os últimos quarenta anos é tão vasta e tão próxima de nós, que a utilizamos constantemente, que nem os que teimosamente nada querem ver, a negam. As estradas, as pontes, os portos, os aeródromos e aeroportos, os caminhos de ferro, as telecomunicações — tudo tem evoluído, processando-se o seu desenvolvimento em ritmo perfeitamente aceitável.

Surge agora a ponte sobre o Tejo, aqui em Lisboa. Não é uma cúpula, um remate, o fecho da obra gigantesca — é apenas mais um marco miliário, cuja grandeza, porém, é dever assinalar.

A ligação fácil, corrente, permanente que permite os transportes efectuarem-se sempre sem demoras, significa muito no conjunto dos ganhos para a vida económica da Nação.

Paralelamente a este aspecto puramente económico, surge o aspecto humano do transporte de pessoas da margem sul do Tejo, transporte que cada vez mais será facilitado, tornando mais fáceis as ligações entre o Norte e o Sul em ordem a poder-se desdobrar aceleradamente a cidade.

O problema da habitação terá com esta fácil ligação um sólido elemento para ser solucionado.

Problema instantâneo, criando constantemente casos desagradáveis, por vezes trágicos, nascidos de promiscuidades fatais, este problema da habitação ne-

cessita de todas as possibilidades para ser resolvido.

Uma delas é incontestavelmente o aumento de Almada, Trafaria, Cova da Piedade, etc.

Toda essa margem sul do Tejo tem melhores possibilidades de aproveitamento em melhores condições climáticas e de higiene do que o prolongamento para o Norte.

É conveniente, porém, que desde já se estudem os meios de atender as enormes necessidades de uma futura população de muitas dezenas de milhares de pessoas, dado que a ponte age como impulsora desse desenvolvimento da zona sul do Tejo.

Dissemos que este empreendimento representava a maior obra da engenharia portuguesa.

É de facto algo de colossal a massa enorme de argamassas de cimento, a grossura impressionante dos cabos que suspendem o tabuleiro, a fortaleza esbelta dos pilares. Iluminada — bases suspensas do céu no negrume de noite — parece uma grinalda da noite — parece uma grinalda. Aquela mole imensa de cimento e aço tem beleza, uma beleza própria, uma beleza transcendente que resume uma época de trabalho, de inteligência, de valor humano.

Ao mesmo tempo, é uma afirmação da vitalidade económica portuguesa, deste portuguesismo que sabe bater-se em África, defendendo o torrão natal, que garbosamente luta em competições internacionais desportivas e ao mesmo tempo vai construindo, pelas suas mãos, em trabalho civil, uma nova vida económica, mais progressiva, mais realizadora, mais rica em bens, em rendimentos, na compreensão humana de uma vida melhor.

E isto é possível porque a Nação o quer, porque o povo trabalha em ordem, para além de quesílias políticas, porque disciplinadamente vamos vivendo a nossa vida quotidiana. Deste modo, aquilo que há pouco era mítica ambição ou sonho de quem olhava entristecido a triste, apagada e vil realidade, transformou-se em certeza.

Isto é possível porque o povo o quis, sabendo escutar e aceitar o comando de Salazar, cuja actuação de estadista soube levar ao coração de todos a certeza de que podíamos se quiséssemos, e soube, pela austeridade, saber e disciplina da sua acção, regenerar a vida pública, restaurar Portugal em algumas das suas grandes certezas históricas.

Olhando a ponte que corta o horizonte num fio de aço, Salazar medita, de certo, no que pode uma vontade ao serviço duma ideia, utilizando uma política de verdade dentro de moldes de justiça social e de moralidade pública.

É de festa este dia.

A escalada para um futuro melhor continua, constante, firme, magnífica. Pela ponte descenderemos ao Vale do Sado, iremos mais além admirar outra grande obra — a de rega do Alentejo.

É outra aspiração em via de se realizar para que as searas sejam mais fortes, e haja mais pão português para os portugueses.

Ao Ministério das Obras Públicas deve o País o estudo das realizações. Desde os tempos de Duarte Pacheco — tão tragicamente roubado ao trabalho de reconstrução nacional — sempre o Ministério tem correspondido ao que dele a Nação espera.

O actual Ministro — Eng.º Arantes e Oliveira — tem-se afirmado um executor do mais alto valor na realização desta escalada para um maior bem-estar de todos os portugueses.

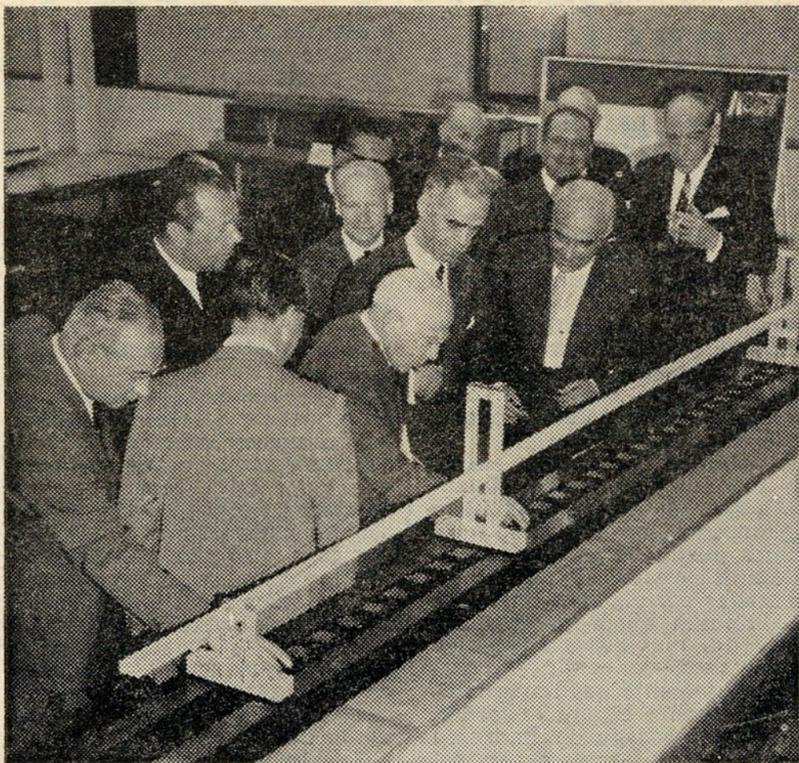
Neste momento da inauguração da ponte, que é obra sua na intensidade que sempre pôs na direcção dos trabalhos, desde o tempo em que eram apenas planos e plantas, no acompanhamento constante das obras, no cuidado meticoloso dos arranjos, Portugal deve-lhe bem merecido galardão.

O seu nome há-de ficar para sempre ligado a esta obra que liga o Norte ao Sul — Lisboa, a capital, às províncias do Alentejo e Sado.

BENTO COELHO DA ROCHA



DESDE 1876 QUE SE PENSA EM CONSTRUIR A PONTE



VISITA DAS ENTIDADES OFICIAIS A MAQUETA DEFINITIVA DA PONTE SOBRE O TEJO

(CONTINUAÇÃO DA PÁG. 17)

ferroviária terminal próximo do Largo das Duas Igrejas.

Em 1889, os engenheiros franceses Bartissol e Seyrig, apresentaram uma proposta para a construção de uma ponte que ligasse a Rocha do Conde de Óbidos a Almada. Era de tabuleiro duplo, teria um comprimento total de cerca de 2500 metros e seria constituída por um arco de 115 metros, seguido de três de 160 metros cada um no troço de terra. No leito do rio teria quatro arcos de 300 metros, alternando com três de 160 metros e terminando em Almada por um de 150 metros.

Em 1890, o Eng.º André de Proença Vieira (Visconde de Assentiz) preconizou uma alteração ao projecto de Bartissol, em trabalho publicado na Revista de Obras Públicas e Minas, apresentando três variantes para a construção de uma ponte entre a Rocha do Conde de Óbidos e Almada, com base num estudo geológico de Paul Choffat.

Também em 1890, a firma alemã Maschinenbau - Actien - Gesellschaft, de Nuremberga, apresentou uma proposta para a construção de uma ponte entre o Beato e o Montijo, seguindo sensivelmente o traçado de Miguel Pais. Nesse projecto, a firma alemã baseava-se num perfil geológico do terreno e propunha-se executar a ponte por uma série de tramos metálicos «cantieser», sobre pilares de alvenaria, distanciados de 200 metros. Foi uma solução que teve os seus adeptos, mas que ficou também em projecto, apesar de em 1912 nela se ter voltado a falar.

Foram estas as principais soluções apresentadas nos fins do século passado.

O projecto do engenheiro espanhol Alfonso Peña Boenf

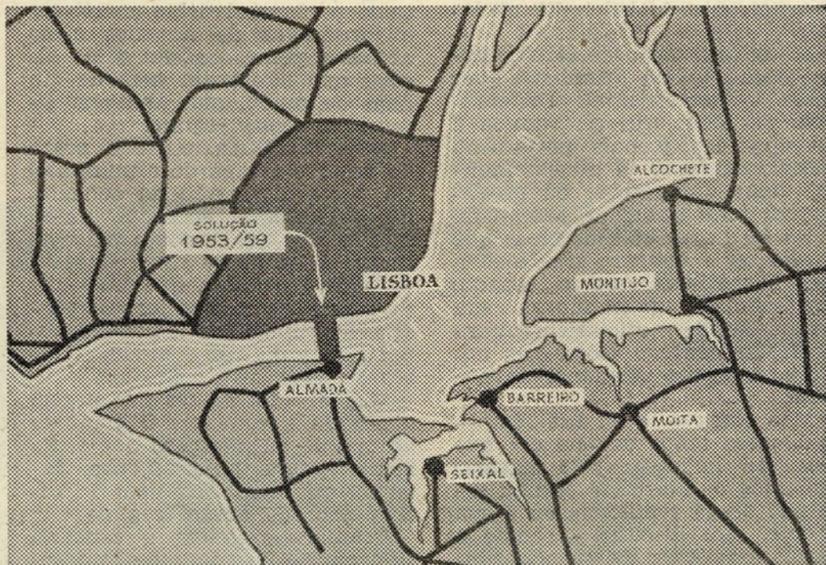
Por volta de 1913, o problema voltou a ser debatido na Imprensa, tendo havido até uma proposta apresentada por uma empresa portuguesa para construção e exploração de uma ponte

& C.ª, no pedido de concessão que apresentou para construção e exploração de vários melhoramentos no porto de Lisboa, propunha-se fazer o estudo de um túnel ferroviário, ligando Cacilhas a Santa Apolónia, numa extensão de 4500 metros.

Em 1921, o engenheiro espanhol Alfonso Peña Boenf apresentou, no então Ministério do Comércio e Comunicações, um

projecto de construção de uma ponte, também entre a Rocha do Conde de Óbidos e Almada, a qual teria 14 arcos parabólicos de betão armado, com o vão de 150 metros e flecha de 40 metros. A largura total do tabuleiro seria de 23 metros, comportando uma via dupla de caminho de ferro e quatro faixas de ro-

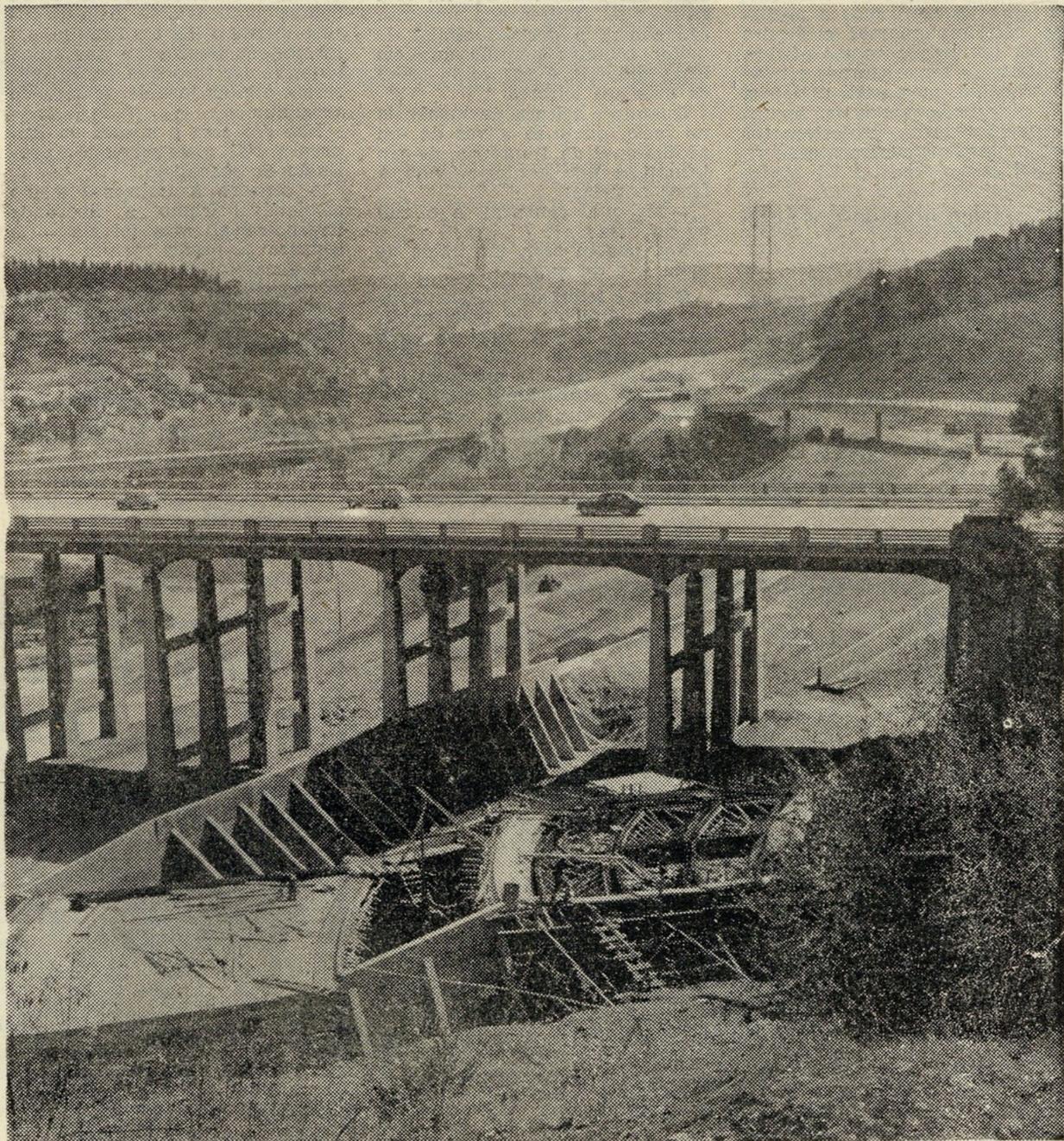
(CONTINUA NA 21.ª PÁG.ª)



A SOLUÇÃO APRESENTADA DE 1953 A 1959 PARA A LOCALIZAÇÃO DA PONTE SALAZAR FOI A ADOPTADA EM 1960 COMO DEFINITIVA

entre a Rocha do Conde de Óbidos e Almada.

Em 1919, a firma H. Burnay



PERSPECTIVA NO LADO SUL DO VIADUTO DUARTE PACHECO, OFERECIDA PELAS OBRAS DE ARTE DOS ACESSOS A PONTE SOBRE O TEJO

DAS MEMÓRIAS DE UM JORNALISTA

QUANDO há trinta e tal anos houve necessidade de substituir a censura irresponsável pela censura responsável para a informação jornalística ninguém estranhou esta decisão.

Era tamanha a desorientação que reinava no espirito público que uma filtragem no noticiário dado ao sabor das diversas correntes, tanto partidárias como antipartidárias, se impunha como um acto de interesse nacional.

E foi útil esta decisão. Afirmando eu que sou jornalista, quer dizer — testemunha. Testemunha para declarar que nunca a censura aos jornais prejudicou individualmente (e honestamente) fosse quem fosse ou profissionalmente qualquer jornalista.

Eu sei haver colegas meus que dizem ter a censura sido nociva aos jornalistas, sob o aspecto profissional, invocando a sua qualidade de noticiários para protestar contra o «corte» da notícia ou de um pormenor da notícia.

Mas esses — e eu também — aceitamos todos os «cortes» que nos são impostos pela natural orgânica de «fazer» o jornal, segundo a sua tendência ou a sua índole, sem discutir — como é lógico e deve ser da própria função do órgão em que trabalhamos.

Quer dizer, para as naturais e indispensáveis directivas do jornal em que exercemos a profissão não impugnamos o direito de ser limitado o «nosso officio», o direito de ser censurado o nosso trabalho, mas para a defesa dos objectivos nacionais, segundo quem governa, protestam (os que protestam) contra a censura oficial.

O histórico almoço dos intelectuais

Pouco tempo depois do actual sistema de governo, quando começavam a definir-se as linhas mestras do novo regime, após naturais hesitações — mais de homens do que de doutrina — houve algumas tentativas, por vários meios e maneiras, para se voltar ao regime anterior.

Ficou célebre um chamado almoço de intelectuais cujo objec-

CENSURA RESPONSÁVEL E CENSURA IRRESPONSÁVEL

tivo principal não era comer — segundo se demonstrou durante a própria refeição. Porque o almoço era intitulado de intelectuais a ele assistiram escritores e jornalistas do anterior e do actual regime — assim como alguns que não eram nem de um nem de outro, mas também tinham o «seu» regime.

A certa altura, entre o prato da fruta e a taça do espumante, foi posta a questão da censura. Na assistência encontravam-se muitos dos que haviam sido vítimas da censura irresponsável — aquela censura que não cortava as notícias nos jornais porque apreendia as edições, suspendia os diários e algumas vezes fechava as tipografias.

Mas não foi desses que partiu o ataque à censura. O combate ao mal (e eu não digo que é um bem) surgiu precisamente daqueles que não eram nem do antigo nem do actual regime.

Bramaram contra a censura, falaram de liberdade de imprensa, do direito de cada um escrever o que entender e como entender (o que é diferente de agir cada um como lhe der na real gana) e foi apresentada uma moção contra a decisão oficial de meter o nariz naquilo que em letra redonda é fornecido todos os dias aos leitores.

Quando a leitura da moção ia no meio, ouviu-se a voz de um profissional da imprensa, de um jornalista que ganha a vida a fazer notícias:

— Ms qual censura? A oficial ou da casa?

Foi, podem crer, um balde de água fria na moção.

É que o leitor de tal documento fora director de uma publicação onde só era impresso o que ele entendia (e muito bem, pois para isso é que era director) e o jornalista profissional que o interronpera viria muita vez a sua prosa cortada porque ela não estava dentro da índole da gazeta onde trabalhava.

Eu não concordo com a censu-

ra — com nenhuma censura — mas aceito-a, naquilo que ela pode ser útil à moderação da liberdade mal compreendida ou mal utilizada.

Quando a censura foi estabelecida, há trinta e tal anos, a nossa Imprensa, aliás, alguns jornais, vinha exercendo uma acção que foi gravemente prejudicial ao regime.

A facilidade de insultar em letra redonda era notória. Quantos e quantos honrados políticos republicanos foram acusados de crimes que nunca praticaram?

Muitas revoluções foram fomentadas por alguns jornais que não tinham quem proibisse as falsidades que bolsaram contra os governos.

Evidentemente que havia muito para atacar e para discordar.

Mas a liberdade de imprensa foi em alguns jornais e para alguns jornalistas não um direito de livre critica mas uma arma velhaca.

Essa arma era o produto das lutas e desavenças partidárias que já vinham do tempo da monarquia.

Por não haver limitação no que se publicava, se insultou injustamente o Rei e a Rainha, em termos tão impróprios que ainda hoje, ao ler-se o que então disseram alguns jornais, se cora de vergonha.

Não era essa a missão da Imprensa. Não pode ser essa a profissão do jornalista.

A censura à Imprensa é tão condenável como a liberdade irresponsável. Mas foi ela — a censura — nestes trinta anos, que encaminhou, de certo modo, os próprios jornalistas para uma acção profissional mais formativa.

Eu explico.

Hoje o jornalista prefere ser exacto a ver-se desmentido

Neste longo periodo de limitação de publicar tudo o que propala pelo Mundo fora; neste tempo todo em que não houve nas colunas dos nossos jornais

o «diz-se», o «consta», o «parece», criou-se uma utilíssima formação profissional onde havia uma deformação profissional nociva.

Já não se aceita nos jornais o tal «diz-se», o tal «consta», o tal «parece». O profissional de jornalismo, verdadeiramente competido da sua responsabilidade perante o público, prefere ser exacto a ver-se desmentido.

Podemos não ser jornalistas do jornalismo sensacional, mas somos profissionais, elementos sérios, dignos do respeito do público.

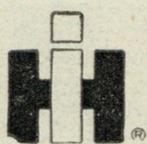
E isto acontece, também, em consequência dos mesmo efeitos, com os nossos jornais. A Imprensa portuguesa, que na informação empareceira com a melhor Imprensa europeia, pode não ser sensacionalista, mas é actualmente — isso não há dúvida — a mais correcta, a mais ponderada, a mais objectiva — e também a mais pobre, pois não está enfeudada a partidos ou a «trusts» que fazem de alguns órgãos da informação mundial perigoso veiculo de transmissão noticiosa.

Eu não tenho dúvida em afirmar que, neste periodo de tempo, a censura serviu para acabar, pouco a pouco, com um hábito que se tornara sistema entre nós: criticar para atacar, desfazer para combater, maisina para confundir, enfim não saber ou não se querer fazer critica construtiva, esclarecedora, aquela que é útil quando não está eivada de objectivos negativistas ou partidários ou ainda — o que é pior e mais grave — de intenções antinacionais.

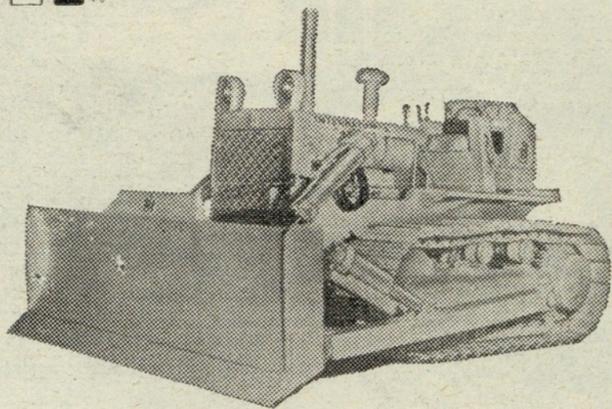
Concordo que a censura à Imprensa deve acabar. E pode acabar já — desde que todos nós, os jornalistas, saibamos escolher, entre a avalanche do noticiário de todos os dias, o que serve à causa nacional e aquele que nos é fornecido — às vezes até graciosamente — contra os interesses da Nação.

Para que não haja censura à Imprensa é indispensável que em cada redacção exista um cesto de papéis inúteis, para nele lançarmos tudo quanto é contra Portugal — contra a nossa própria sobrevivência, venha a informação dos vários areópagos internacionais, onde todos falam e ninguém se entende, ou seja forjada nas alfurjas — tanto de cá de dentro como lá de fora.

TOMÉ VIEIRA



Equipamento de Construção
INTERNACIONAL

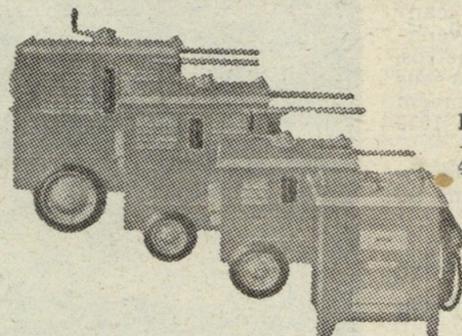


Representantes exclusivos:

FASSIO, LDA.

20, Rua Jardim do Regedor, 32 — Tel. 36 19 02/3/4 — Lisboa-2

MÁQUINAS DE SOLDAR PARA TODOS OS FINS



Potências de 150 — 200
— 250 — 300 — 380 —
400 — 500 — 1000 Am-
peres.

EM SOTCK
PERMANENTE

Consulte os representantes exclusivos

GOMES DE CASTRO & IRMÃO, LDA.

RUA GUEDES DE AZEVEDO, 229

PORTO



ENGENHEIROS PORTUGUESES E ESTRANGEIROS APRESENTARAM PROJECTOS PARA LIGAR AS DUAS MARGENS

(CONTINUAÇÃO DA 19.ª PÁG.ª)

dagem, para a circulação rodoviária. O seu comprimento total seria de 8847 metros, correspondendo 2232 metros à transposição do rio.

Este projecto não foi aprovado, sendo até criticado duramente, pelos inconvenientes que dessa ponte resultariam para a navegação no porto e para a sua defesa.

Em 1951, aquele engenheiro espanhol, aquando do XIV Congresso da Associação Espanhola para o Progresso das Ciências, voltava a considerar o problema, numa memória em que sugeria uma

se fizessem sondagens de reconhecimento geológico.

Em 1 de Fevereiro de 1933, o saudoso Ministro Eng.º Duarte Pacheco nomeou nova comissão, encarregada de elaborar um relatório sobre o problema e de estudar um programa de concurso e respectivo caderno de encargos, para concessão e construção da ponte e sua exploração.

Essa comissão presidida pelo então inspector superior de Obras Públicas, Eng.º João Lopes Galvão, apresentou em 1932 o seu relatório e o respectivo programa de concurso e caderno de encargos.

exploração, além da participação financeira do Estado.

O Eng.º Afonso Zuzarte de Mendonça, num artigo publicado na revista «Técnica», em 1938, alvitrou a construção de uma ponte suspensa para transpor o Tejo partindo a meio da Junqueira.

Naquele mesmo ano, a United States Steel Products, de que já falámos atrás, apresentou uma proposta com algumas simplificações ao seu projecto, reduzindo o custo da obr. e oferecendo facilidades de pagamento, a qual não mereceu atenção.

Em 1942, o Ministro Eng.º Duarte Pacheco nomeou uma

nomeava outra comissão para o estudo das ligações rodoviárias e ferroviárias entre Lisboa e a margem sul do Tejo.

A comissão era presidida pelo engenheiro inspector superior João Alberto Barbosa Carmona, dela fazendo parte os Engrs. Eduardo Arantes e Oliveira, então director do Laboratório Nacional de Engenharia Civil; Fernando Silva, do Porto de Lisboa; José Bogarim, da Direcção-Geral dos Transportes Terrestres; Carlos Lopes Couvreur, director dos Serviços de Pontes da Junta Autónoma das Estradas; José Nazare de Oliveira, da Direcção-Geral dos Serviços de Urbanização; e Alexandre Vasconcelos e Sá, em representação dos Municípios de Lisboa e de Almada.

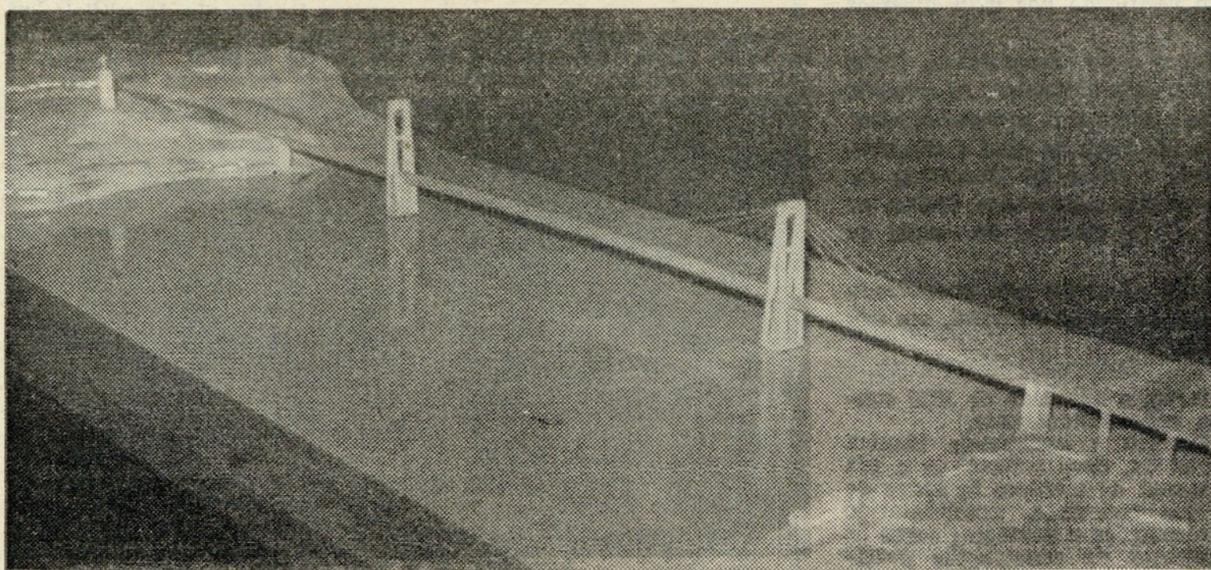
Houve necessidade de responder ao tráfego entre Lisboa e a outra margem

Foi desta comissão que saíram os estudos para a construção da nova ponte, sendo Ministro das Obras Públicas, um dos seus membros, Eng.º Arantes e Oliveira, que tanto se dedicou à realização de tão importante obra. Havia necessidade de responder ao tráfego entre Lisboa e Cacilhas, que dia a dia se ia tornando mais difícil, uma vez que a existência da Ponte Marechal Carmona não anulava a necessidade da ponte que ligasse Lisboa à outra margem, tanto mais que o Plano Director da Urbanização da capital, cujo estudo foi iniciado sob a direcção do Eng.º Duarte Pacheco, tinha em consideração a possibilidade de desenvolvimento da linha ferroviária do vale de Alcântara e as possibilidades rodoviárias criadas pela Avenida de Ceuta.

E a ponte sobre o Tejo está à vista. A transposição do rio constitui problema do maior interesse para o desenvolvimento geral das redes de comunicações do País.

Do valor e da realização desse grande empreendimento, que hoje é inaugurado pelo Chefe do Estado, falaremos noutro local.

S. G. BRANCO



UMA DAS MAQUETAS QUE ACOMPANHOU AS PROPOSTAS PARA A CONSTRUÇÃO DA PONTE

ponte suspensa entre Almada e o alto de Santa Catarina, com três tramos centrais, de 600 metros cada e dois tramos marginais de 300 metros.

Em 1929, o Eng.º António Belo também solicitou a concessão de uma linha férrea entre o Beato e o Montijo, na qual se incluía a construção de uma ponte.

Outros projectos

Em 1930 foi nomeada uma comissão para estudar o problema, que sugeriu a construção da ponte entre o planalto a oeste do Beato e o Palácio da Quinta do Montijo, seguindo as directrizes do Eng.º Miguel Pais, tendo sido aprovado e ordenado que

O concurso foi aberto em 1934, tendo sido apresentadas, além de outras, três propostas que indicavam as seguintes estimativas de custo: Etablissements Schneider & Cie, associada a outras empresas francesas), 800 000 contos; Sociedade de Empreitadas e Trabalhos Hidráulicos, Ld.ª e Dormay Sucs., 428 500 contos, e United States Steel Products C.º, 639 731 contos.

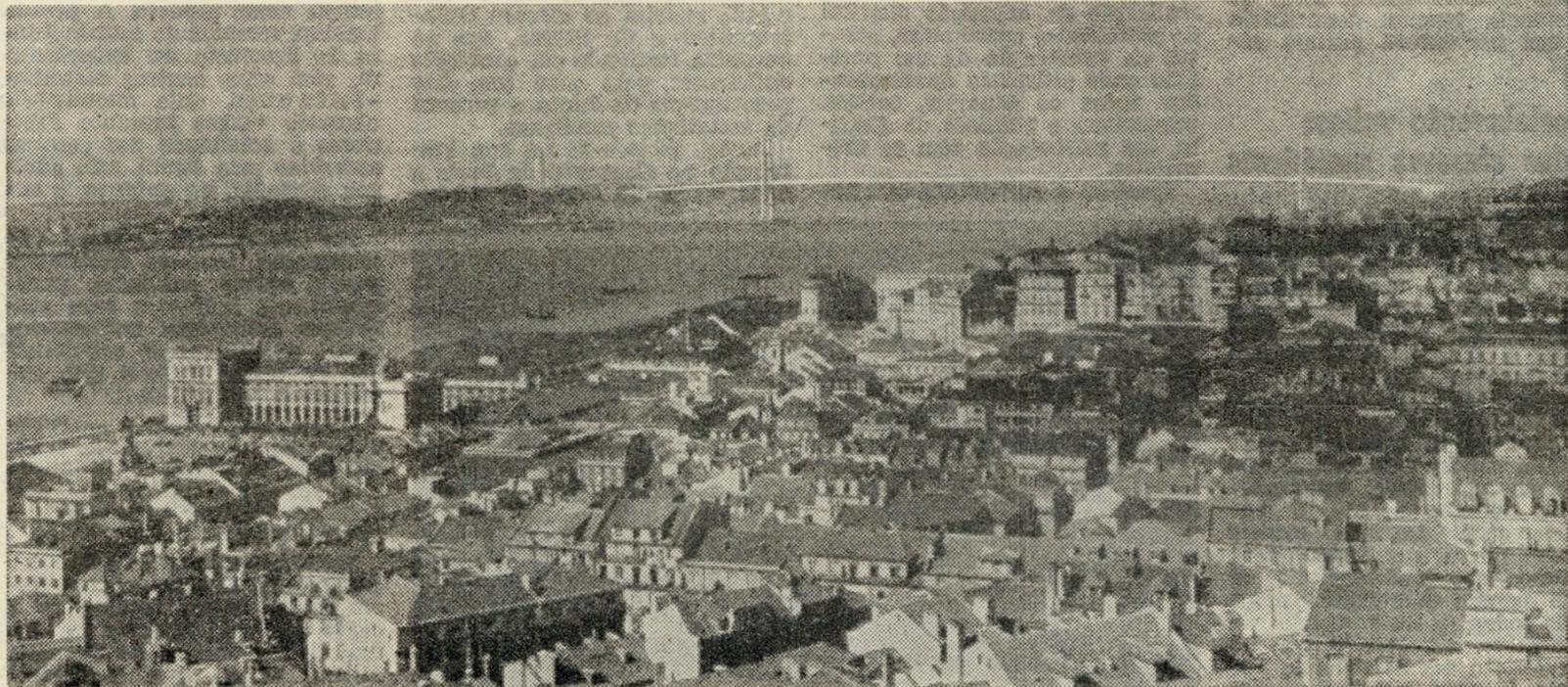
O concurso foi anulado em 1935, pelo facto das propostas não corresponderem ao estipulado no caderno de encargos da concessão.

Esta proposta previa que a construção durasse seis anos, sendo pedidos 44 anos para a sua

comissão para estudar uma solução de conjunto do problema das comunicações terrestres da zona ocidental da capital com o Sul do País, a qual não chegou a concluir o seu trabalho, uma vez que tinha sido dada prioridade à construção da ponte sobre o Tejo em Vila Franca de Xira.

O último impulso

Finalmente em 1953, uma portaria assinada pelo Eng.º José Frederico Ulrich e General Gomes de Araújo, então, respectivamente, Ministros das Obras Públicas e das Comunicações,



FOTOMONTAGEM DE UMA DAS SOLUÇÕES, VISTA DO CASTELO DE S. JORGE



A CONSTRUÇÃO DA PONTE SALAZAR VIRÁ INTENSIFICAR

as múltiplas actividades de fomento da Junta Distrital de Setúbal

A entrada em funcionamento da Ponte Salazar tem para o distrito de Setúbal um alto significado económico, abrindo-lhe largas e inesperadas perspectivas de ordem turística, social e industrial.

Simultaneamente, a ponte representa um ponto-chave para o rígido e eficiente desenvolvimento das comunicações do Norte e Centro do País com a parte Sul, nomeadamente com os distritos do Alentejo e do Algarve.

A inauguração da ponte constitui uma oportunidade feliz para os habitantes de todo o distrito de Setúbal exaltarem a notável acção desenvolvida pelo Eng.º Arantes e Oliveira como titular do Ministério das Obras Públicas, no Governo sábiamente chefiado pelo Prof. Oliveira Salazar.

Integrada nos quadros da Administração Pública, a Junta Distrital de Setúbal tem podido construir uma obra digna de todos os elogios, acompanhando o progresso verificado nos mais diversos sectores da vida pública nacional.

Preside à Junta Distrital de Setúbal o Dr. Eduardo da Costa Albarran, distinto médico oftalmologista, cuja actividade se estende, ainda, ao Hospital Regional de Setúbal, onde é o director-clínico; e ao Centro de Profilaxia da Cegueira do País, do qual é director.

O Dr. Costa Albarran, que preside à Comissão Concelhia da União Nacional, ocupou anteriormente, com assinalado brilho, os cargos de vereador e de vice-presidente da Câmara Municipal de Setúbal.

No seu labor constante, o Dr. Costa Albarran tem encontrado no Dr. Cardoso Ferreira, vice-presidente da Junta Distrital, um excelente e sempre prestável colaborador.

A estruturação dos Serviços Técnicos de Fomento

Em 1965, a Junta Distrital de Setúbal continuou a dar prioridade às atribuições de fomento e de cultura já que no respeitante à assistência, persiste nas diligências para transferir tal actividade a outras entidades mais indicadas para o seu exercício.

No que diz respeito à primeira das atribuições seguidas — que têm merecido sempre especial atenção da Junta Distrital — verifica-se a sua preocupação no sentido de promover a estruturação dos Serviços Técnicos de Fomento por forma a facultar-se aos municípios do distrito um serviço eficiente, preenchido com técnicos de reconhecida competência, susceptíveis, portanto, de darem, com presteza, solução requerida a os problemas que lhe são apresentados. Isto é, todos aqueles que digam respeito à elaboração de estudos e projectos de obras e outros melhoramentos, além da assistência técnica domiciliária de que porventura possam carecer.

A colaboração valiosa das câmaras municipais

É evidente que a J. D. S. não pôde furtar-se às dificuldades emergentes da falta de técnicos e de pessoal auxiliar. No entanto, é justo referir que essa contrariedade não logrou perturbar o seu trabalho, embora pudesse retardá-la.

Assim, os Serviços Técnicos de Fomento diligenciaram, com êxito, suprir aquela falta através de uma valiosa colaboração das câmaras municipais, suficientemente comprovada nos 27 trabalhos concluídos, em escasso período, no valor de 13 366 762\$50 números que traduzem, por si só, o esforço despendido, mau grado todas as limitações.

Refira-se, a propósito, que na manutenção dos Serviços de Fomento (pessoal e outros encargos) foram gastos, desde a sua

criação, a quantia de 1870 contos, aproximadamente.

Quanto à assistência técnica prestada, deve referir-se a ida semanal de técnicos às sedes de vários concelhos, possibilitando informações e pareceres sobre os projectos de construções particulares, além da necessária fiscalização das obras em curso.

Sublinhe-se que tal colaboração é prestada em condições particularmente vantajosas para as administrações municipais. Daí a razão por que os concelhos, que não dispõem de técnicos privativos, confiam com frequência a execução dos projectos das suas obras à repartição distrital.

O distrito de Setúbal abrange, como se sabe, uma zona industrial e outra vincadamente rural.

Este pormenor marcante mereceu, obviamente, a atenção da Junta Distrital, e daí a sua preocupação em considerá-las conjuntamente, sempre que possível.

Assim, de acordo com essa conduta, possibilitou, em 1964, a realização da exposição distrital de actividades económicas, através da construção de um pavilhão onde estiveram documentados todos os aspectos, sociais, económicos e políticos do distrito, em colaboração com os municípios.

Também a agricultura tem be-

neficiado de vários estímulos, como, por exemplo, na concessão de prémios para concursos pecuários, para cursos práticos que à mesma interessam e, ainda, pela atribuição de bolsas de estudo.

Tudo isto reflecte, necessariamente, um estudo atento das condições do meio, olhos postos numa valorização que todos desejam, mas que à Junta Distrital cabe o quinhão maior para a sua concretização.

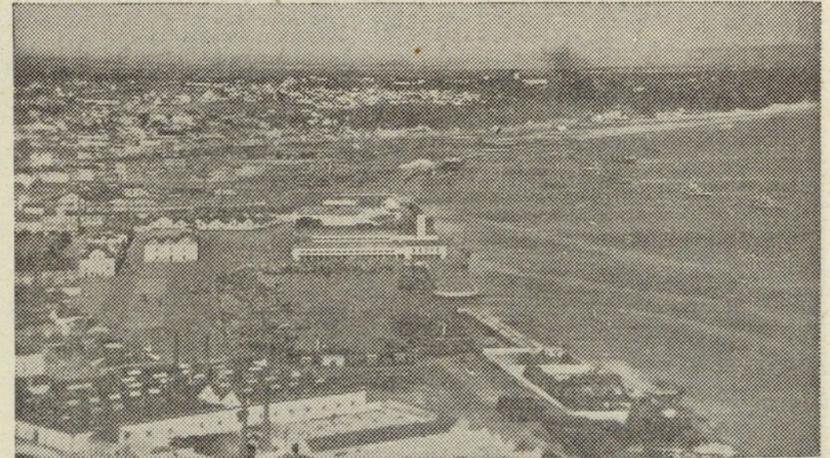
É vasta a acção cultural da Junta

Quanto ao campo cultural, a acção da Junta Distrital está legalmente limitada a iniciativas

que, hipótese, postas de parte por oposição da Junta Nacional de Educação e das autoridades militares.

Tudo isto conduziu à ideia da construção de um edifício próprio, com todas as condições exigidas para estabelecimentos do género. O respectivo anteprojecto foi elaborado, prevendo-se aquários, salas de exposição de espécies conservadas, secção de etnografia, biblioteca especializada, salão de conferências, instalações para o pessoal, etc. — um conjunto, em suma, susceptível de corresponder amplamente àquela ideia.

Sucederam-se as tentativas para a localização do edifício em terrenos da Junta Autónoma do Porto de Setúbal, até que esta entidade concordou em reservar



SETÚBAL E O SEU PORTO

que se resumem à criação e manutenção de museus, recolha e inventariação de temas de folclore, relíquias arqueológicas e históricas, trajes e costumes, vocábulos e à concessão de subsídios.

Quanto a publicações, foram já editados seis trabalhos respeitantes à etnografia, arqueologia e história do distrito, subscritos, como se sabe, por nomes de reconhecido prestígio.

Recorda-se, a propósito, estar no prelo o livro «Setubalenses, Homens Ilustres da Igreja», estando já em poder da Junta orçamentos para a publicação de mais um trabalho: «Sesimbra no mito e na História da Portugalidade».

A manutenção de museus tem estado restrita ao «Museu Oceanográfico e de Pesca», que se encontra instalado em condições deficientes, pelo que tem sido preocupação da Junta a procura de instalações condignas.

Assim, pensou-se na sua instalação no Convento de Jesus e mais tarde, no Forte de Albar-

um terreno junto à doca de recreio. Isso, entretanto, implicou a alteração do anteprojecto já existente.

Nesta conformidade, como se compreende, os Serviços Técnicos de Fomento da Junta foram obrigados a estudar um novo projecto para instalação do Museu Oceanográfico e de Pesca.

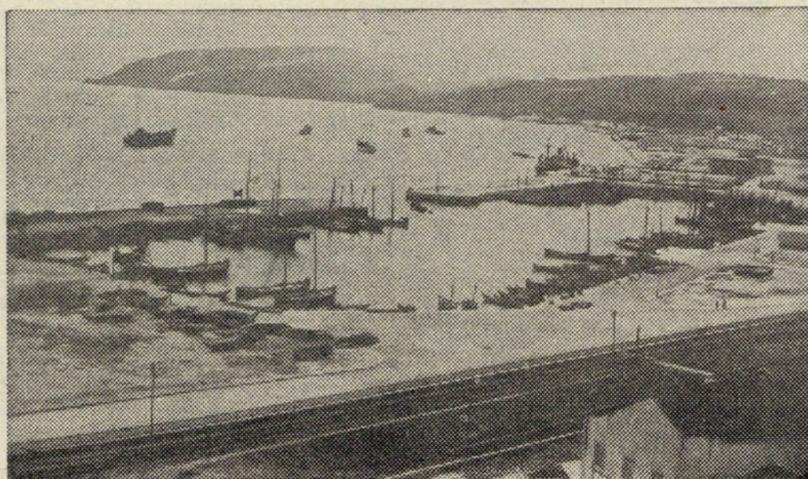
No ano findo, criou-se o Arquivo Distrital, em execução do Decreto-Lei n.º 46 350, de 22 de Maio do mesmo ano, mas a enorme dificuldade em encontrar instalações que reúnem os requisitos mínimos necessários a um estabelecimento de tal natureza tem retardado a sua entrada em funcionamento.

Conhecem-se as dificuldades com que a Junta Distrital tem lutado neste aspecto. A pesada herança recebida da extinta Junta de Província da Estremadura, com onze centros materno-infantis, cuja manutenção absorvia verbas bastante superiores à totalidade das receitas auferidas pela Junta, não adre-gou diminuir, no entanto, a sua persistência.

Por isso, através de acordos de cooperação, tem-se transferido para outras entidades particularmente indicadas para realizarem assistência materno-infantil, os centros de assistência que de início haviam sido entregues à Junta Distrital.

Essa transferência — sublinhe-se — não prejudicou a assistência concedida às crianças, uma vez que a Junta teve o cuidado de eliminar tudo quanto a pudesse afectar.

Presentemente, comparticipando embora alguns dos anteriores, estão ainda totalmente a cargo da Junta Distrital os centros de Alcochete e do Barreiro. Mesmo assim, esta assistência importou, nos anos de 1960 a 1965, na quantia de 2560 contos.



A DOCA DO COMÉRCIO, EM SETÚBAL

A PARTIR DO DIA 8

O PAGAMENTO DA PORTAGEM PASSA A SER NECESSÁRIO

«É estabelecido o regime do pagamento de portagem pela utilização da ponte sobre o Tejo a partir das 0 horas do dia 8 de Agosto próximo, de harmonia com as disposições do presente diploma.»

Assim começa o decreto-lei dos Ministérios das Finanças, das Obras Públicas e das Comunicações, inse-

Nestes preços inclui-se o direito de utilização total das lotações ou capacidade de carga dos veículos. Poderão ser emitidas séries de 100 bilhetes para o mesmo veículo automóvel, com um bônus de 5 por cento. Sempre que a evolução do tráfego e da amortização da obra o aconselhe ou justifique, esta tabela

Estrada, aprovado pelo Decreto-Lei n.º 39 672, de 20 de Maio de 1954, não cabendo aos autuantes qualquer participação nas multas cobradas

pacho do Ministro das Obras Públicas.

SE A EVOLUÇÃO O JUSTIFICAR serão ajustados os valores das taxas de portagem

No preâmbulo do decreto-lei sobre o regime de pagamento de portagem pela utilização da ponte Salazar diz-se designadamente:

● A exploração da ponte será feita no regime de portagem, destinando-se as respectivas receitas ao custeio dos encargos do financiamento e das despesas de conservação e exploração da obra.

● Os valores das taxas de portagem a cobrar foram determinados com base na evolução provável do tráfego, dentro dos critérios de prudente avaliação habituais.

● São susceptíveis de ajustamento ulterior na medida em que a evolução realmente verificada o justifique.

● O importante esforço financeiro exigido por este empreendimento implica a maior austeridade na concessão de isenções de pagamento da portagem, que ficam limitadas às altas autoridades do Estado, as Forças Armadas e aos serviços de ordem, de socorro e de fiscalização.

● Não convindo precipitar a resolução definitiva do Governo sobre os estudos oportunamente elaborados, relativamente ao problema da atribuição da incumbência da exploração da obra, sendo certo que convirá dispor preliminarmente dos resultados da experiência dos primeiros tempos do seu funcionamento, fica por agora depositário dessa incumbência o Gabinete da Ponte sobre o Tejo, no seguimento da meritória actuação até agora desenvolvida por este organismo.

rido no «Diário do Governo» e no qual se estabelece o regime do pagamento de portagem pela utilização da ponte sobre o Tejo, na qual se estabelece o regime de pagamento de portagem pela utilização da Ponte Salazar.

No mesmo decreto-lei, lê-se o seguinte: «As receitas da exploração da ponte destinam-se a fazer face às despesas da sua conservação e exploração; à conservação da parte dos acessos que ficar a cargo do Estado e aos encargos de ordem financeira assumidos com a construção da obra».

As classes de veículos consideradas para a aplicação das taxas

Designam-se, depois, as classes de veículos considerados para a aplicação das taxas e acentua-se:

«Em face do que a experiência revelar durante a exploração da ponte, podem ser introduzidas alterações a esta classificação, nos termos e pela via definida no § 3.º do artigo 3.º».

■ O artigo 3.º trata do valor das portagens por cada travessia, e que repetimos:

Classe 1, 10\$00; Classe 2, 15\$00; Classe 3, 20\$00; Classe 4, 25\$00; Classe 5, 40\$00; Classe 6, 60\$00; Classe 7, 70\$00; Classe 8, 80\$00; Classe 9, 100\$00.

poderá ser alterada por despacho do Conselho de Ministros para os assuntos económicos, sob proposta do Ministro das Obras Públicas. A falta de pagamento da importância das portagens devidas, de acordo com a tabela aprovada nos termos do presente decreto-lei será punida com multa igual a vinte vezes o valor da respectiva portagem e na sua cobrança aplicar-se-á o disposto nos n.ºs 1 e 2 do artigo 70.º do Código da

A que dá direito o pagamento das portagens

O pagamento das portagens devidas pela passagem da ponte dá direito aos usuários a assistência dada pelo pessoal da exploração da ponte em situações de emergência decorrentes de avaria ou acidente, incluindo o reboque gratuito dos veículos para os extremos da ponte. Somente não será gratuita a assistência necessária no caso de a paragem na ponte, viaduto norte e praça de portagem ser devida à falta de carburante; neste caso os usuários pagarão a importância de 200\$00, ficando com direito ao fornecimento de 10 l. de carburante, pagamento de que será passado o respectivo recibo. O não pagamento da prestação deste serviço no momento da sua utilização não implicará qualquer procedimento, se ele for efectuado dentro de três dias na sede do serviço de exploração. Findo este prazo, será promovida a execução fiscal do usuário que utilizou o serviço, com o agravamento de 50 por cento.

Automóveis isentos do pagamento de portagem

São isentos de pagamento de portagem os veículos automóveis pertencentes às seguintes entidades:

Presidência da República; Presidência do Conselho de Ministros; membros do Governo; presidente da Assembleia Nacional; presidente da Câmara Corporativa; presidente do Supremo Tribunal de Justiça; procurador-geral da República; governadores civis; presidente da Câmara Municipal de Lisboa; presidente da Câmara Municipal de Almada; Forças Armadas e Forças de Segurança; Junta Autónoma de Estradas; Direcção-Geral de Transportes Terrestres, bem como automacac, carros de bombeiros; automóveis funerários em funeral; veículos utilizados pela organização encarregada da exploração da ponte e respectiva fiscalização.

As regras de trânsito a observar

A entidade que tenha a seu cargo a exploração da ponte organizará o sistema de «controlo» das isenções, que terá de ser aprovado por des-

O QUE SE PAGA NOS «FERRY-BOATS»

Actualmente nos «ferry-boats» paga-se o seguinte:

Automóveis

CLASSE A: veículos de 1,50 a 3 metros, ida, 12\$00; ida e volta, 18\$00, incluindo o imposto da A. S. P. L.;
CLASSE B: 1,50 a 4 metros, 15 e 23\$00.
CLASSE C: 2 a 4,70 m. 20\$00 e 30\$00;
CLASSE D: mais de 4,70 m. 25\$00 e 38\$00.

Autocarros

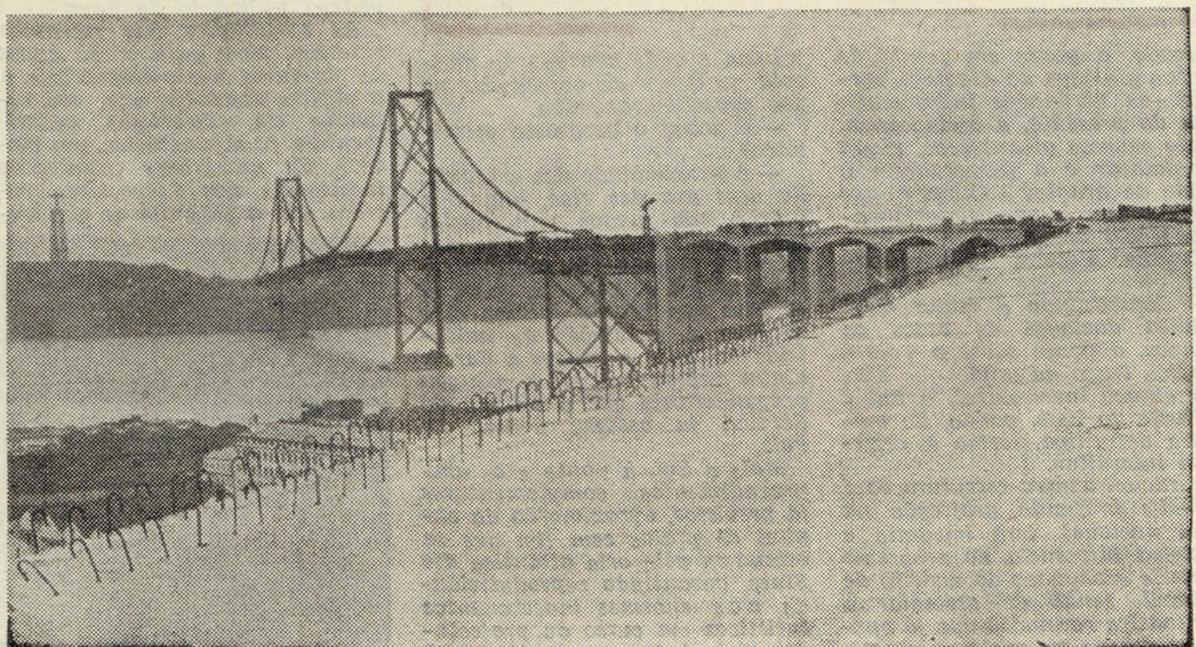
Ida, 50\$00; ida e volta, 80\$00.
MOTOCICLETAS: 4\$00 e 6\$00;
MOTOCICLETAS COM SIDE-CAR, 6\$00 e 10\$00.
BICICLETAS: 1\$00.

Veículos comerciais

FURGONETAS: até 1000 quilos de tara, vazia, 15\$00; com carga, 20\$00; com mais de mil quilos, 20\$00 e 30\$00, respectivamente;
CAMIONETAS: com tara até 1500 quilos, vazia, 20\$00; carregada, 30\$00;
CAMIÕES: até 2000 quilos, 40\$00 e 45\$00, respectivamente; de 2000 a 2500, 45\$00 e 60\$00; de 2500 a 4000, 60\$00 e 80\$00; superior a 4000, 75\$00 e 100\$00;
TRACTORES: por viagem, 35\$00;
AMBULANCIAS: 20\$00;
PRONTO-SOCORROS AUTOMÓVEIS: 20\$00;
CARROS FUNERÁRIOS: 30\$00.

Por despacho dos Ministérios das Obras Públicas e das Comunicações,

(CONTINUA NA 25.ª PÁG.ª)



ENTRADA DA PONTE NA MARGEM NORTE



SÓ UM REGIME NACIONAL COMO AQUELE EM QUE VIVEMOS

poderia possibilitar ao País tão extraordinários empreendimentos

JULGAMOS desnecessário apontar as razões por que Setúbal é a região mais beneficiada pela inauguração da Ponte Salazar.

A repercussão do melhoramento ultrapassa a cidade e alonga-se, fazendo-se sentir em todo o distrito setubalense.

Por isso ouvimos o governador

te Salazar no desenvolvimento urbanístico?

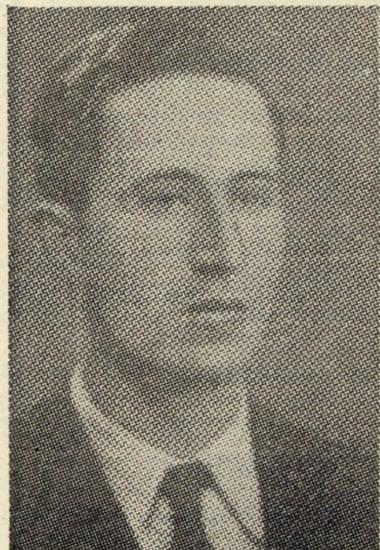
— Referindo, em primeiro lugar, a Península de Setúbal — mesopotâmia entre Tejo e Sado — operar-se-á aí uma verdadeira explosão demográfica, pelo acesso que abre a tantos locais de eleição, pela forma como facilita a expansão industrial e pelas novas possibilidades que jacta ao abastecimento da capital e de outros importantes centros de consumo, a partir das fontes de produção existentes ou que potencialmente vertem na margem sul.

Certamente, ultrapassará todas as previsões o desenvolvimento urbanístico, por via do qual não-de crescer os centros populacionais existentes, nascer outros a assumir importância de relevo, ao mesmo tempo que se adensará a rede de vivendas dispersas que, cada vez mais, define o «habitat» rural desta parte do distrito.

— O Plano Director...

— Dispõe-se, felizmente, desse instrumento valiosíssimo e imprescindível, que é o Plano Director da Região de Lisboa, que há-de presidir a uma ocupação humana em larga escala, determinada pela existência de extensas praias, pela suavidade do clima, pela paisagem natural de incomparável beleza estética e pela excepcional situação geográfica, que tornam a Península de Setúbal um centro de atracção humana, onde muitos dos que habitam nos grandes aglomerados populacionais procuram viver horas de repouso e recreio.

Um fenómeno como este determinará, como já determina, naturalmente, a fragmentação dos prédios rústicos, para se constituir um novo tipo de propriedade que assume mais feição



ENG.º FRANCISCO PEREIRA BEIJA

civil em exercício, Sr. Eng.º Francisco Pereira Beija, que começou por nos dizer:

— O Eng.º Arantes e Oliveira, Ministro das Obras Públicas, conquistou o reconhecimento geral da Nação pela enorme obra que promoveu na valorização do património nacional, numa infatigável acção e diligência que fez chegar até à mais remota das freguesias, ao mais isolado dos povoados ou lugares.

Quimeras mal sonhadas no

Tudo isto representa o esforço da retaguarda a criar as riquezas que asseguram a manutenção das frentes que Portugal é obrigado a manter no Ultramar

passado, a ponte em frente de Lisboa e a rega do Alentejo, tornam-se realidades indesmentíveis do presente, a assina-arem, como marcos gigantescos, a era de Salazar e a perpetuarem o nome de Arantes e Oliveira, que impulsionou a sua materialização, a ela presidindo.

O Eng.º Pereira Beija prossegue:

— Constituindo a maior obra pública nacional de todos os tempos, a ponte sobre o Tejo é o forte traço de união que une, em abraço indissolúvel, o Sul e o Norte do País, pondo, de maneira definitiva, termo à «margem interdita».

Verdadeira infra-estrutura, com a mais profunda projecção na vida nacional, terá imediata e decisiva influência no progresso social e económico do distrito de Setúbal, sendo de assinalar a verdadeira revolução que já operou na zona marginal.

— Quais são, na opinião de V. Ex.ª, as repercussões da Pon-

urbana e onde a produção agrícola se deixa de considerar no seu aspecto económico.

— E sobre o progresso económico?

— A proximidade dos estuários de dois grandes rios, aliada a outros não menos importantes factores naturais e humanos, dará novo impulso às actividades existentes e constituirá, como já se vem verificando, motivo certo para a instalação de indústrias de toda a ordem a darem ainda maior relevo à posição preponderante que o distrito de Setúbal já assume dentro do País.

Mais a Sul, a ponte e os empreendimentos complementares já previstos, aproximarão da capital as praias sem fim que se estendem pela orla atlântica até Sines, garantindo reprodutividade a os enormes investimentos turísticos em curso ou projectados para toda essa região.

A ponte dará, de igual modo, inegável viabilidade económica a

— declara-nos o governador civil de Setúbal

Eng. Francisco Pereira Beija

muitas fontes de trabalho e riqueza que vão surgindo e não-de aumentar na zona alentejana do distrito, que também será vitalizada pelas realizações compreendidas no Plano de Rega do Alentejo, ou, melhor dito, no Plano de Valorização do Alentejo.

— Quer dizer-nos algo sobre a própria cidade de Setúbal?

— A cidade de Setúbal, cabeça e mãe do distrito a que deu o nome, e centro administrativo e económico do território que vai desta maneira ser tão rapidamente enriquecido, assumirá a importância extraordinária de uma grande urbe, a reflectir as multiformes actividades que se multiplicam e prosperam por toda a parte.

No Alentejo, que não foge à fatalidade dos climas mediterrânicos, um pentamestre seco, com uma carência absoluta ou quase absoluta de água no solo, impede, nas condições actuais, a mobilização das altas potencialidades térmica e luminosa, o que apenas permite uma actividade agrícola com resultados económicos frequentemente comprometidos.

O técnico de engenharia desenvolve, neste ponto, as suas considerações:

— Efectivamente, somente em solos onde, pela drenagem dos excessos hídricos inverniais ou pelo armazenamento das necessárias reservas, se opera uma correcção natural do regime pluviométrico, será possível a exploração estável dos cereais de sequeiro.

A água de rega assume, assim, importância primordial como factor fundamental de produção e, daí, a justificação dos volumosos investimentos públicos requeridos pelo Plano de Rega do Alentejo.

Nele se compreende um conjunto de vastos e complexos empreendimentos que, além das obras de engenharia civil, envolvem a intervenção de todos os sectores que, de alguma maneira devem promover e assegurar a efectiva ocupação de todas as áreas regadas, com a mais proveitosa utilização da água.

As solicitações dos mercados externos para uma vasta gama de produtos horto-industriais e a rápida expansão que, nos regadios em exploração, experimentam já alguns deles, em virtude de numerosas instalações industriais nas respectivas regiões, dão a garantia de que ha-

verá alta reprodutividade nos esforços e investimentos públicos e que, para além de uma agricultura de abastecimento a satisfazer as necessidades nacionais, se caminhará rapidamente para uma agricultura de mercado, com base em culturas ricas, a proporcionarem produtos altamente industrializáveis e de resultados económicos capazes de cobrirem altos níveis de salários.

Tais resultados encontram-se tanto mais assegurados quanto é certo que as dimensões das explorações alentejanas permitem recorrer a métodos actualizados de trabalho, com uma mecanização e até uma automatização, que não encontram já viabilidade na maioria dos velhos regadios da Europa, onde a água operou uma divisão das terras até à pulverização, chegando-se ao microfúndio disperso incapaz de competir com explorações bem dimensionadas.

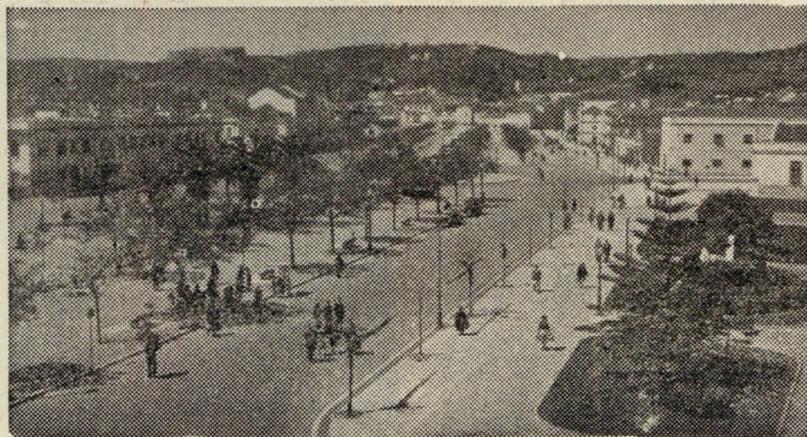
E, se a ponte sobre o Tejo intensifica nos concelhos do norte do distrito o afluxo de novas gentes e leva a uma densidade demográfica que há-de atingir a saturação em certos locais, a sul, a materialização do Plano de Valorização do Alentejo, através da rega e das inúmeras actividades que ela vai desencadear, atenuará de maneira muito sensível os desequilíbrios sectoriais, fazendo apagar velhos e errados conceitos que separam as populações urbanas das rurais e detém o exodo rural, com uma garantia da indispensável paz social nos campos.

As últimas declarações do Eng. Pereira Beija foram as seguintes:

— Vai abrir-se ao sul do Tejo um novo país ao qual os regadios emprestarão uma paisagem humana e agronómica de transbordante vitalidade, um progresso e uma riqueza nunca antes experimentados, consequências das formidáveis infra-estruturas que são a ponte sobre o Tejo e o Plano de Rega do Alentejo.

Só um regime como o que vivemos poderia possibilitar tão extraordinários empreendimentos, numa altura em que atravessamos a gravíssima emergência imposta por aqueles que, por motivos inconfessáveis, pretendem ofender a integridade da Nação.

É o esforço da retaguarda a criar as riquezas que asseguram a manutenção das frentes que Portugal é obrigado a manter no Ultramar.



A AVENIDA LUISA TODT, EM SETUBAL

SÓ A PARTIR DE SEGUNDA-FEIRA é obrigatório o pagamento da portagem

(CONTINUAÇÃO DA 23.ª PÁG.ª)

serão fixadas as regras de trânsito a observar na utilização da ponte e suas auto-estradas de acesso.

O Ministro das Obras Públicas promoverá a publicação do regulamento necessário à boa execução deste decreto-lei na parte respeitante à exploração da ponte.

Enquanto não estiver definitivamente fixado o regime de exploração da ponte, fica o Gabinete da Ponte sobre o Tejo com o encargo de assegurar a sua exploração, cobrando as portagens, as taxas por prestação de serviço e as multas previstas no regulamento do trânsito na ponte a que se refere o artigo anterior.

As receitas das portagens cobradas serão integralmente depositadas nos cofres do Tesouro, dentro dos prazos legais, depois de ter sido dado cumprimento ao disposto no § único do artigo 2.º do Decreto-Lei n.º 46 994, de 5 de Maio de 1966.

As receitas devidas à prestação de serviços a que se refere o § 1.º do artigo 4.º, bem como as provenientes de serviços que o Gabinete seja autorizado a prestar, de acordo com a tabela a aprovar pelo Ministro das Obras Públicas, e ainda as receitas cobradas nos termos do § 4.º do artigo 3.º e do § 2.º do artigo 4.º, reverterão a favor do Gabinete da Ponte sobre o Tejo para fazer face aos encargos respectivos e serão depositadas na Caixa Geral de Depósitos, Crédito e Previdência.

A importância das multas cobradas por transgressão às regras de trânsito constituirá receita geral do Estado e terá o destino previsto no n.º 3 do artigo 70.º do Código da Estrada.

Funções do Gabinete da Ponte

O Gabinete da Ponte sobre o Tejo contabilizará as receitas cobradas e remeterá mensalmente à Repartição do Tesouro da Direcção-Geral da Fazenda Pública os mapas das recei-

O QUE SE VAI PAGAR NA PONTE SALAZAR

Na ponte Salazar vai pagar-se o seguinte:

- **Classe 1 (10\$00):** veículos automóveis de passageiros com o comprimento inferior a 3,30 m.; motocicletas simples, motocicletas com carro lateral e atrelados para bagagens.
- **Classe 2 (15\$00):** atrelados tipo caravana, atrelados para o transporte de barcos ou automóveis de competição, prontos-socorros para transporte de veículos automóveis avariados.
- **Classe 3 (20\$00):** veículos automóveis e furgonetas de passageiros com comprimento compreendido entre 3,30 e 4,70 m.; furgonetas de carga e mistas até 2000 kg de peso bruto e tractores de pneus.
- **Classe 4 (25\$00):** veículos automóveis de passageiros com comprimento superior a 4,70 m.; autocarros de passageiros utilizados em carreiras de regime urbano com menos de 50 lugares, furgonetas de carga ou mistas e camionetas ou reboques de peso bruto superior a 2000 kg e inferior a 3500 kg.
- **Classe 5 (40\$00):** autocarros de passageiros utilizados em carreiras de regime urbano com mais de 50 lugares; autocarros de passageiros utilizados em carreiras de regime interurbano; autocarros de serviço particular até 20 lugares; camionetas ou reboques de carga de peso bruto superior a 3500 kg e inferior a 5000 kg.
- **Classe 6 (60\$00):** camionetas ou reboques de carga de peso bruto superior a 5000 kg e inferior a 10 000 kg.
- **Classe 7 (70\$00):** camionetas ou reboques de peso bruto superior a 10 000 kg e inferior a 15 000 kg.
- **Classe 8 (80\$00):** camionetas ou reboques de peso bruto superior a 15 000 kg.
- **Classe 9 (100\$00):** autocarros de passageiros de serviço público, nos termos do artigo 27.º do Regulamento do Código da Estrada, com excepção dos incluídos em classe anteriores; autocarros de passageiros de serviço particular com mais de 20 lugares.
- **Classe 10:** veículos isentos.

tas das portagens acompanhados dos duplicados das guias de depósito.

O pessoal técnico do Gabinete da Ponte sobre o Tejo empregado nos serviços de exploração no exercício das suas funções será, para todos os efeitos legais, agente da autoridade e terá, portanto, competência para o levantamento de autos de notícia sobre as transgressões à referida cobrança e demais normas aplicadas ao trânsito da ponte e seus acessos, fazendo aqueles autos fé em juízo até prova em contrário. Nesses autos será dispensada a indicação de testemunhas sempre que as circunstâncias da verificação da infracção não permitam indicá-las.

O pessoal de serviço do Gabinete da Ponte sobre o Tejo tem direito ao fornecimento de fardamentos de acordo com os modelos e regras a aprovar pelo Ministro das Obras Públicas.

Oito mil contos para encargos com a ponte num ano

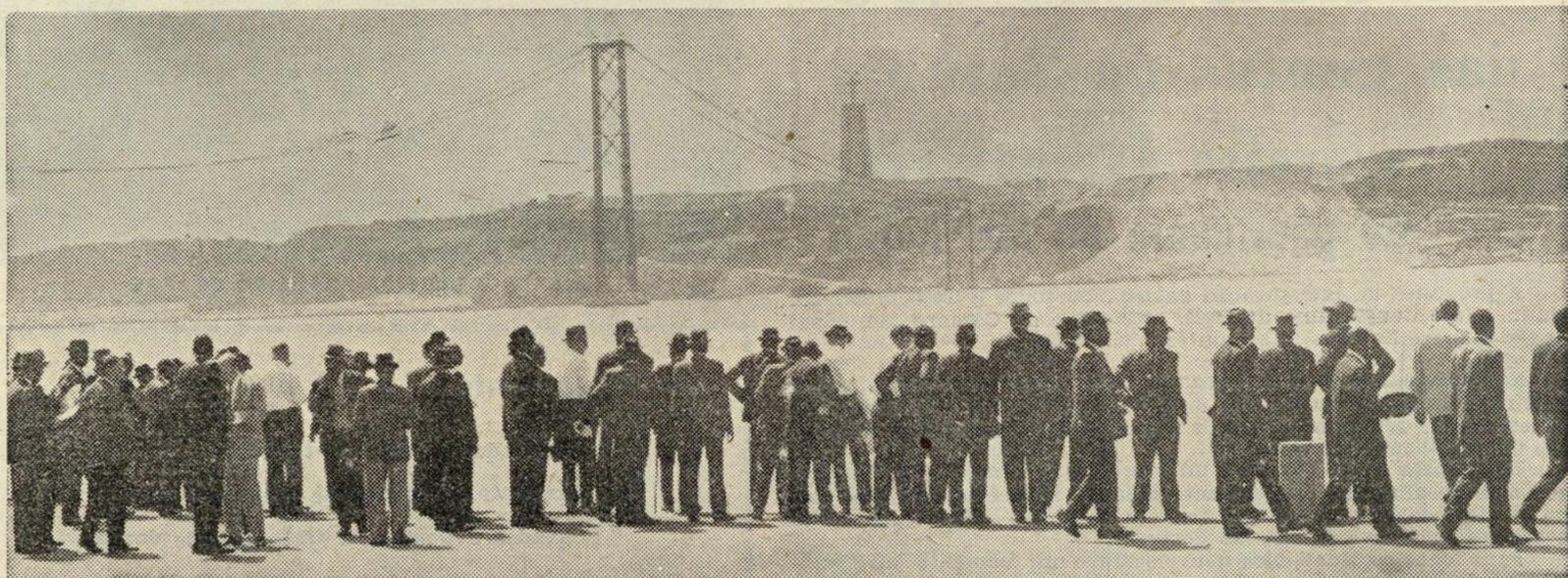
Para fazer face aos encargos do Gabinete da Ponte sobre o Tejo com a montagem dos serviços de exploração da ponte será inscrita no Orçamento Geral do Estado a seu favor, no próximo ano de 1967, a verba de 8 000 000\$00. Para fazer face aos encargos com a conservação, exploração e manutenção e assistência aos usuários da ponte será inscrita anualmente, a partir de 1967, inclusive, a dotação indispensável.

O Gabinete da Ponte sobre o Tejo organizará no fim do ano económico o relatório da exploração da ponte e preparará o orçamento para o funcionamento dos respectivos serviços.»

As tarifas a pagas nos transportes colectivos

As tarifas a pagar pelos passageiros que utilizem transportes colectivos na ponte sobre o Tejo e respectivos acessos foram fixa-

(CONTINUA NA 27.ª PÁG.ª)



A RODÉSIA E PORTUGAL

Quando visitaram Portugal europeu os régulos da Rodésia visitaram as obras da ponte, motivo de admiração para quantos ali estiveram. Os nossos vizinhos de Moçambique não esconderam a surpresa que lhes causou a grandiosidade do grande empreendimento



SETÚBAL ESTÁ EM FESTA COMO PORTUGAL INTEIRO COM A GRANDE OBRA NACIONAL



DR. MANUEL JOSÉ CONSTANTINO DE GOIS

A ponte sobre o Tejo, que vai promover a ligação fácil de Lisboa ao distrito mais industrializado do País e um dos que maiores potencialidades turísticas possui, para além do contributo que dará para o progresso geral do País, vai ter para toda a vasta zona da Península de Setúbal repercussões imprevisíveis.

Assim, é muito difícil prever

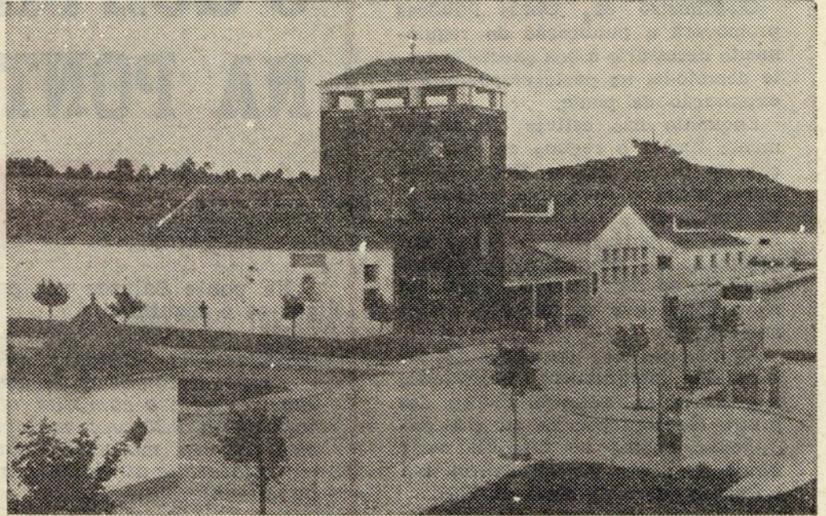
quais as modificações que o crescimento do distrito de Setúbal irá sofrer, mas, tendo em conta o programado no Plano Director da Região de Lisboa, é de crer que sejam ultrapassados todos os limites.

As facilidades de comunicações ora criadas abrem perspectivas extraordinárias aos movimentos migratórios na região, possibilitando a descentralização da enorme urbe que é a capital, para a margem Sul do Tejo.

O futuro de um imenso «interland»

Toda esta magnífica região fica agora a poucos minutos da capital, constituindo um imenso «interland» que será, sem dúvida a mais progressiva e rica zona do nosso Continente.

Setúbal, a capital do nosso distrito, cujo desenvolvimento nos últimos anos tem sido extraordinário, com uma taxa de crescimento verdadeiramente anormal e toda a região que a envolve formando um conjunto com uma independência social e económica de Lisboa vai, com a abertura da ponte, com a política urbanística demarcada e com um planeamento da localização de indústrias que se espera seja aprovado, ver realçado ainda mais o



O MATADOURO DA CIDADE

progresso que se está processando.

Desapareceu a barreira natural

As condições excepcionais do porto de Setúbal, agora facilmente ligado ao de Lisboa, poderão ser, melhor do que nunca, aproveitadas convenientemente, desde que seja seguida uma política portuária de verdadeira coordenação, em vez de um isolacionismo a todos pernicioso.

Desapareceu a barreira natural que obstava a uma ligação íntima e rápida, do distrito de Setúbal com a capital de Portugal.

Desapareceram as dificuldades na ligação do norte com o sul do País, através de Lisboa.

Setúbal, como Portugal inteiro, está em festa, com esta grande obra do Governo da Nação. Só o futuro nos poderá dizer, com uma fundamentada certeza, o que tão grande realização foi para a laboriosa e bela cidade de Setúbal.

O AGRADECIMENTO das gentes de Setúbal expresso nas palavras do presidente do Município

A propósito da inauguração da ponte sobre o Tejo, o Sr. Dr. Manuel José Constantino de Gois, presidente da Câmara Municipal de Setúbal, confiou-nos as seguintes declarações:

Na realização desta tão magnífica obra surge como seu principal obreiro, a figura inconfundível de S. Ex.^a o Ministro das Obras Públicas, como a representação mais condigna da bela época de renovação que Portugal atravessa.

Um esforço sobre-humano, uma dedicação completa às funções que desempenha, uma permanente atenção às necessidades do país no capítulo das obras públicas, fizeram de S. Ex.^a uma figura muito querida a todas as Câmaras de Portugal.

Para todos os Municípios houve sempre um momento para verificação das necessidades e outro de meditação para se encontrar o melhor modo de as satisfazer.

Assim tem sido ao longo de tantos anos e de tal modo que não há qualquer problema na mais afastada autarquia local, que não seja já do conhecimento de S. Ex.^a aguardando apenas o momento próprio para a sua resolução.

Por tudo isto e ainda pelo carinho que sempre dedica aos problemas locais, conseguiu este grande homem público ser admirado e respeitado do Norte a Sul do país, onde não há qualquer lugar que lhe não deva um melhoramento, uma obra que represente a satisfação de necessidades colectivas, obras e melhoramentos que para sempre ficarão a atestar o muito que já se realizou.

Setúbal deve a S. Ex.^a um conjunto de realizações extraordinárias, que a ninguém podem passar despercebidas e, por isso, a sua gratidão não tem limites.

O seu papel preponderante desempenhado na magnífica obra que o Governo da Nação tem levado a efeito nos últimos anos, coroada agora pela realização mais extraordinária levada a efeito em Portugal — a ponte sobre o Tejo — obriga-nos neste momento a dizermos respeitadamente: Obrigado, Sr. Ministro.



A CARACTERÍSTICA PRAÇA DO BOCAGE

Restaurante CASTANHEIRA

- * Declarado de utilidade turística
- * Ambiente distintamente familiar
- * Sábados e Domingos: Orquestra de dança

(M/15 anos)

Restaurant CASTANHEIRA

- * Déclarée d'utilité touristique
- * Ambient distinctement familier
- Samedi et Dimanche: orchestre pour dancier

(plus 15 années)

A PONTE SALAZAR

NO CORAÇÃO DE LISBOA

O ABRAÇO DAS PROVÍNCIAS DE PORTUGAL

JÁ Duarte Nunes de Leão dizia, no seu tempo, que Lisboa era uma grande cidade e quase um reino por si só. Cremos que não havia exagero, pois o que se entende com a expressão elogiosa refere-se particularmente à sua população, ao número de habitantes, então computado em mais de 300 mil. «Esta famosa e formosa capital do reino — escrevia o Abade Gaultier, nas suas «Lições de Geografia», vertidas a português e pelo padre J. Roquete actualizadas, em 1878 — cidade antiquíssima, está situada sobre sete colinas, em forma de anfiteatro, na margem direita do Tejo, três léguas acima da sua foz, com um vasto e majestoso porto, que revaliza com os de Nápoles e de Constantinopla.

É uma das mais belas cidades da Europa, especialmente a parte baixa, que foi reedificada depois do terramoto de 1755.

É um paralelogramo regularis-

desta povoação estão os restos mortais do ilustre escritor Diogo Paiva de Anárede; Alfeite, onde há uma quinta real e um palácio, mandado reedificar por D. Pedro V; Campo Pequeno, na estrada do qual, indo de Lisboa, está uma coluna embebida no muro, na qual se lê uma inscrição, que recorda a paz feita entre D. Dinis e seu filho, por intervenção da Rainha Santa Isabel; Lumiar, onde há uma lindíssima quinta pertencente ao duque de Palmela, Campo Grande, com um extenso passeio, e uma fábrica de panos, e onde se faz uma grande feira no mês de Outubro; Odivelas, onde há um convento de freiras Bernardas, fundação de El-Rei D. Dinis, e onde está o seu túmulo; Luz, onde está o Colégio Militar, fundado em 1802 para preparar oficiais para o Exército; Benfica, onde está o célebre convento dominicano, descrito por Frei Luís

particularmente depois que dela partiu Vasco da Gama ao descobrimento de novos mundos e à sua conquista cristã. O dizerem-na hoje bela, não é nem favor nem novidade, senão confirmação da voz dos séculos.

Se dermos atenção às transcrições, verificámos que alguns dos ditos subúrbios de Lisboa (que então eram lugar de veraneio e repouso) estão hoje, e há muito, absorvidos no corpo cidade que se foi dilatando, e modernamente, mais do que nunca.

*

Quem estas linhas escreve, lisboeta que é, pois nascido, criado e educado em Lisboa, uma vez por outra, em horas de desenfado, já não digo de descanso ou folga, deambula pela cidade, com todo o seu vagar, olhando e vendo, e meditando mais do que vendo e olhando,

ruido, porque há mais gente, e mais febre de trabalho. Ao tempo do escritor Eça, conforme ele diz, «Lisboa, de noite, é tão silenciosa que quase se sente o crescer da erva que a há-de cobrir no dia das ruínas». Tirante o mais que se diz neste passo de Eça de Queiroz, nem exacto nem profético, Lisboa, menos silenciosa, à noite, do que outrora (como é natural), tem sem dúvida nenhuma os silêncios necessários a deambulá-la em noites de luar. Lisboa talvez não degenera nunca do que foi no berço e de então em diante, até aos dias de hoje: — e tudo depende dos seus filhos.

Escrevemos este artigo no dia em que se inaugura a ponte sobre o Tejo, o rio luso tão cantado por Camões, no qual ele descobriu as suas Tágides, que o inspiraram: — é mais uma grande obra deste nosso tempo e da Revolução Nacional; uma obra que, sobre grandiosa e moderna, no aspecto técnico, e nas vantagens materiais que traz à cidade, e ao demais da metrópole, é concretamente o abraço das províncias de Portugal no coração de Lisboa.

F. A.

(1) — «Assim como corre a água, assim passa o tempo».



VISTA GERAL DO VIADUTO DA PONTE SOBRE O TEJO

simo (a dita parte baixa) de ruas alinhadas e cortadas em ângulos rectos, e terminadas ao sul pela Praça do Comércio, e, ao norte, pelas praças de D. Pedro e da Figueira.

Esta (a da Figueira) é o mercado principal, e está situada no local onde estava dantes o célebre Hospital de Todos os Santos, fundado por D. João II, e derrubado pelo grande terramoto (1755).

O que mais atrai a atenção do estrangeiro, ao desembarcar nos cais desta cidade, é a magnífica Praça do Comércio, a que vulgarmente se chama Terreiro do Paço, provindo este nome de ter existido ali o célebre palácio dos reis de Portugal, chamado (o palácio) Paços da Ribeira, de que ainda se vê uma porta à entrada do portão do Arsenal da Marinha, que vulgarmente conserva o antigo nome de Ribeira das Naus.

Lisboa tem subúrbios deleitosos e encantadores, tais são: — Cacilhas, defronte do Terreiro do Paço; Almada, com um castelo antiquíssimo: — na freguesia

de Sousa, e a fonte do Sátiro, em que se lê, já muito apagado, este verso latino:

«More fluentis aquae, labuntur tempora vitae» (1).

Recuando um pouco mais no tempo, em 1770, o cônego francês Vosgien traduziu do inglês o Dicionário Geográfico (portátil), de autoria de Laurent Echard, e eis o que este diz a respeito de Lisboa: — «antiga, grande, rica, forte, célebre e uma das principais cidades da Europa... Tem um porto com 5 léguas de comprimento, considerado um dos melhores e mais célebres da Europa. A variedade de flores que nela se vê em todo o tempo, faz-nos parecer que se está numa Primavera continua».

As breves transcrições que houvemos de fazer das obras referidas, obras sérias, tiveram em vista provar a todos nós — nós os que somos de hoje — que a cidade de Lisboa foi sempre considerada uma das mais belas cidades da Europa, senão também do Orbe, e uma cidade célebre,

pois muito havia da cidade que já hoje não é, ou seja que desapareceu ou se sumiu, pela lei inexorável do progresso. Porém, está de acordo. E de acordo, porque Lisboa com o progresso se tem alindado mais, e, assim, se tem feito valer ainda mais na consideração do Mundo — o que é para encher de orgulho todo e qualquer lisboeta.

Numa das Prosas Bárbaras, de Eça de Queiroz, diz ele assim de Lisboa: — «...tem ainda meiguices primitivas de luz e de frescura: — apesar dos asfaltos, das fábricas, dos gasómetros, dos cais, ainda aqui as primaveras escutam os versos que o vento faz: sobre os seus telhados ainda se beijam as pombas: ainda, no silêncio, o ar escorre pelas cantarias, como o sangue ideal da melancolia». Se hoje cá voltasse Eça de Queiroz, diria o mesmo, e com mais razão, pois o progresso citadino é de vulto, de vulto, como então, ao tempo dele, se não sonhava: — Lisboa, todavia continua a ter meiguices primitivas de luz e de frescura; e em o nosso parecer e sentir, continua a ser terna. Há mais

AS PORTAGENS

(CONTINUAÇÃO DA 25.ª PÁG.ª)

das por uma portaria do Ministério das Comunicações.

Para esse efeito, procedeu-se a cuidadoso estudo, considerando a utilidade e vantagens de tal serviço, sendo ouvidos sobre a matéria o Grémio dos Industriais de Transportes em Automóveis e os serviços do Ministério das Comunicações. Nos termos dessa portaria, é fixada em 33 centavos por passageiro-quilómetro a tarifa comum a qualquer deslocação, em carreiras de serviços públicos, nas vias do conjunto ponte e acessos, definido no Decreto n.º 47 068, do dia 1 deste mês, que regulamenta os transportes colectivos de passageiros através da ponte. No mesmo diploma é fixada em 1\$40 a importância que os concessionários de carreiras ficam autorizados a cobrar por passageiro, como encargo correspondente à portagem paga pelo veículo, nas deslocações que impliquem o atravessamento da ponte. Além disso, a importância total a cobrar por cada bilhete deverá ser arredondada para o múltiplo de 50 centavos mais próximo, a fim de facilitar as cobranças. Assim, dentro dos limites fixados, os preços a cobrar por passageiro, em cada viagem, serão os seguintes: carreira entre o Centro de Coordenação de Almada e o Centro de Coordenação de Alcântara, 4\$00; entre o Centro de Coordenação de Alcântara e a Costa de Caparica, 6\$00; entre o Centro de Coordenação de Almada e a Costa de Caparica, 2\$50; e entre o Seixal e o Centro de Coordenação de Alcântara, 8\$00, aproximadamente.

Por outro lado, estão previstas outras carreiras entre diversos pontos de Lisboa e o Centro de Coordenação de Almada, por exemplo da Cidade Universitária, do Terreiro do Paço e da zona oriental, passando pela Praça Marquês de Pombal.



A PONTE E A VILA DA MOITA

O progressivo concelho da Moita não está alheio à entrada em funcionamento da ponte sobre o Tejo, pois são inúmeras as suas implicações no desenvolvimento económico da região.

Essas implicações não são remotas. Antes pelo contrário, devem ser imediatas e têm, segundo se julga, resolução para muito breve.

Trata-se, sobretudo, do que resultará do prolongamento do caminho de ferro do Barreiro à es-

■ São as ligações ferroviárias do concelho com a ponte e acessos os núcleos principais do progresso futuro



VITOR BRITO DE SOUSA

tação de Almada, já previsto para um local situado a trezentos metros do nó em trevo, logo a seguir à portagem no lado sul.

Esse prolongamento — que passa no concelho da Moita — traz vantagens flagrantes, por situar, desde logo, a capital muito próximo do sistema ferroviário do Sul, tão distante, talvez, como certas zonas de Lisboa estão da estação de Santa Apolónia.

A Moita terá, desde agora, importante lugar nas comunicações ferroviárias com a ponte e a margem norte do Tejo, sendo essa posição ainda mais forte quando o caminho de ferro prosseguir pela ponte e ultrapassar o rio.

Perante o seu futuro já pró-

ximo, a população da Moita olha com confiança os tempos vindouros, prestando homenagem à acção do presidente da Câmara Municipal, Sr. Vitor Brito de Sousa, que compreendeu, na justa medida, a obra do Ministro das Obras Públicas, Sr. Eng.º Arantes e Oliveira, e o seu constante apelo para uma colaboração útil das entidades municipais junto dos serviços do seu departamento de Estado.

O ano de 1966 é para o concelho da Moita um ano de muito trabalho e de numerosas realizações.

A Câmara espera concluir, ainda este ano, as instalações no Matão, onde ficarão a funcionar alguns serviços, como a secção de Finanças, Tesouraria de Fazenda Pública, Conservatória do Registo Civil e Cartório Notarial.

No novo edifício deverá considerar-se a instalação da Conservatória do Registo Predial, justificada já pela importância do concelho. Seguir-se-ão as diligências junto do Ministério da Justiça, a fim de se concretizar tal melhoramento, já tão reclamado por todos os habitantes.

Espera-se concluir no ano em curso a empreitada do abastecimento de água à zona norte. Logo isso se verifique todas as povoações do concelho da Moita passam a ter abastecimento ao domicílio, além da total remodelação da rede da vila da Moita.

Será, portanto, inaugurado este ano, o abastecimento de águas às povoações: Sarilhos Pequenos, Chão Duro, Alto de S. Sebastião, Gaio, Rosário e Juncalinho.

Para esta obra sem dúvida grandiosa, construíram-se cinco depósitos; dois na Moita em ampliação do já existente; um na zona alta de S. Sebastião; um em Sarilhos e outro no Rosário.

No vasto sector da electricidade, vão prosseguir os trabalhos de remodelação da rede da Baixa da Banheira com a conclusão do Posto de Transformação e respectivo apetrechamento, por

forma a melhorar o fornecimento àquela povoação.

Algumas ruas da Moita, Alhos Vedros e Baixa da Banheira, beneficiarão de uma melhor iluminação, procedendo-se, ainda, à remodelação total do Rosário e do Gaio.

De realçar o projecto de electrificação do Alto de S. Sebastião e Chão Duro, bem como do Carvalhinho, Arroteias e Vinhas das Pedras, cujos trabalhos estavam no início do ano dependentes da concessão de participação, há tempos pedida, por parte

da Direcção-Geral dos Serviços Eléctricos.

Resolvidas todas as dificuldades que têm surgido na construção da rede de esgotos da Baixa da Banheira, a mesma entrará de seguida em funcionamento. Trata-se de uma obra de excepcional grandeza, cujo custo foi superior a cinco mil contos, possibilitando uma transformação total na povoação beneficiada.

Entretanto, foram já adjudicados os equipamentos electro-mecânicos da estação elevatória e do posto de boma-

mento fundamental para a valorização do concelho, projecta-se levar a cabo em 1966 o programa já elaborado e iniciado, procedendo-se à execução da terceira e última fase (betuminação) da estrada dos Espanhóis; construção do caminho que liga Carvalhinho àquela estrada; do caminho 1025 pelo Penteado à estrada de Palmela; início da construção da estrada que liga Rosário a Sarilhos Pequenos e, possivelmente, execução do projecto e começo da estrada que liga o Bairro Gouveia (Alhos Vedros) à de Santo António, além do alargamento da estrada do Rosário e construção de uma variante desta.

A Câmara Municipal da Moita atenta ao Estudo e Plano de Urbanização, possui já os levantamentos topográficos dos principais aglomerados populacionais, além de dispor de um inquérito habitacional realizado à escala de todo o concelho.

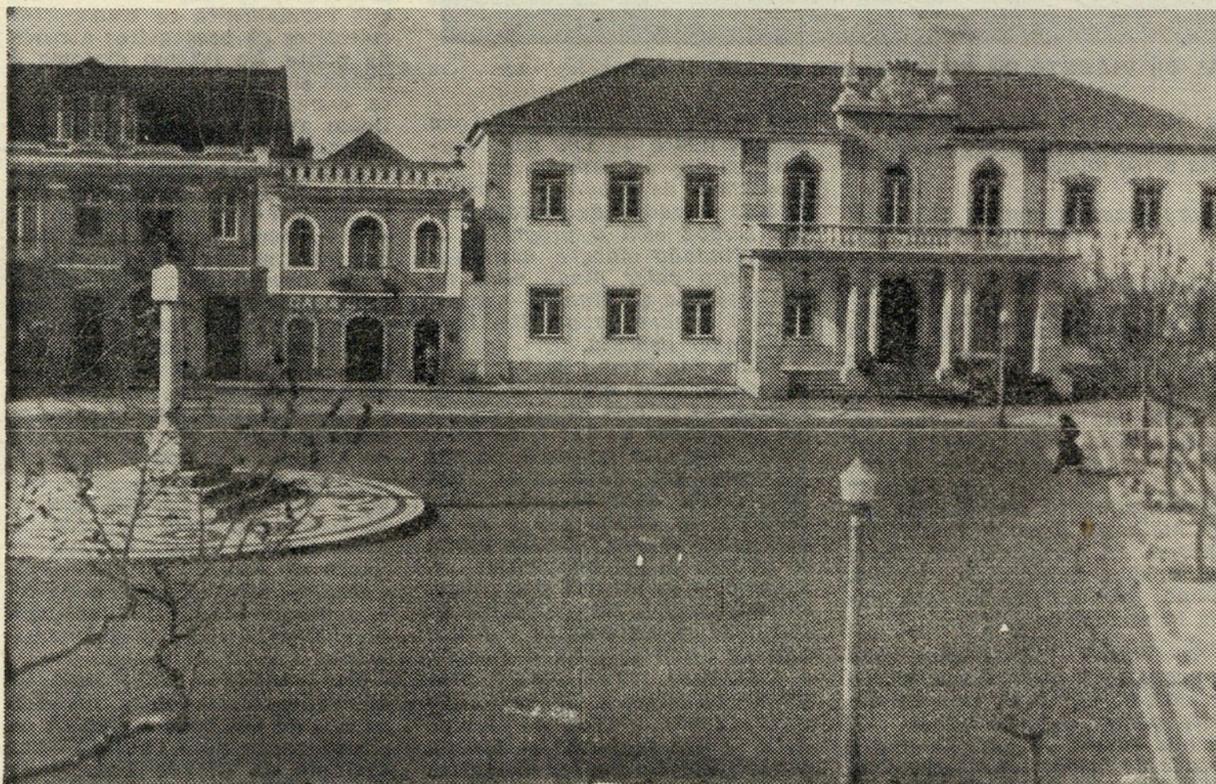
Com estes importantes e actualizados dados, o Município vai providenciar no sentido de serem contratados os técnicos necessários para se elaborar (à escala de todo o concelho) um plano regulador e orientador, executando-se simultaneamente os planos de urbanização dos vários aglomerados populacionais.

Além dos previstos para 1966, incluindo os de habitações, edifícios escolares e assistência, outros melhoramentos há que não podem deixar de ser indicados, tais como:

Estudo da ligação do Bairro Gouveia a Alhos Vedros (passagem inferior); aquisição de terrenos e estudo do novo cemitério de Alhos Vedros que servirá, também, a Baixa da Banheira; construção de um posto médico em Alhos Vedros pela F.C.P. (Serviços Médico-Sociais); conclusão do mercado da zona sul na Baixa da Banheira e aquisição de um edifício para instalação de um mercado na sua zona norte; construção de um lavadouro no Rosário e de um mercado em Sarilhos Pequenos.



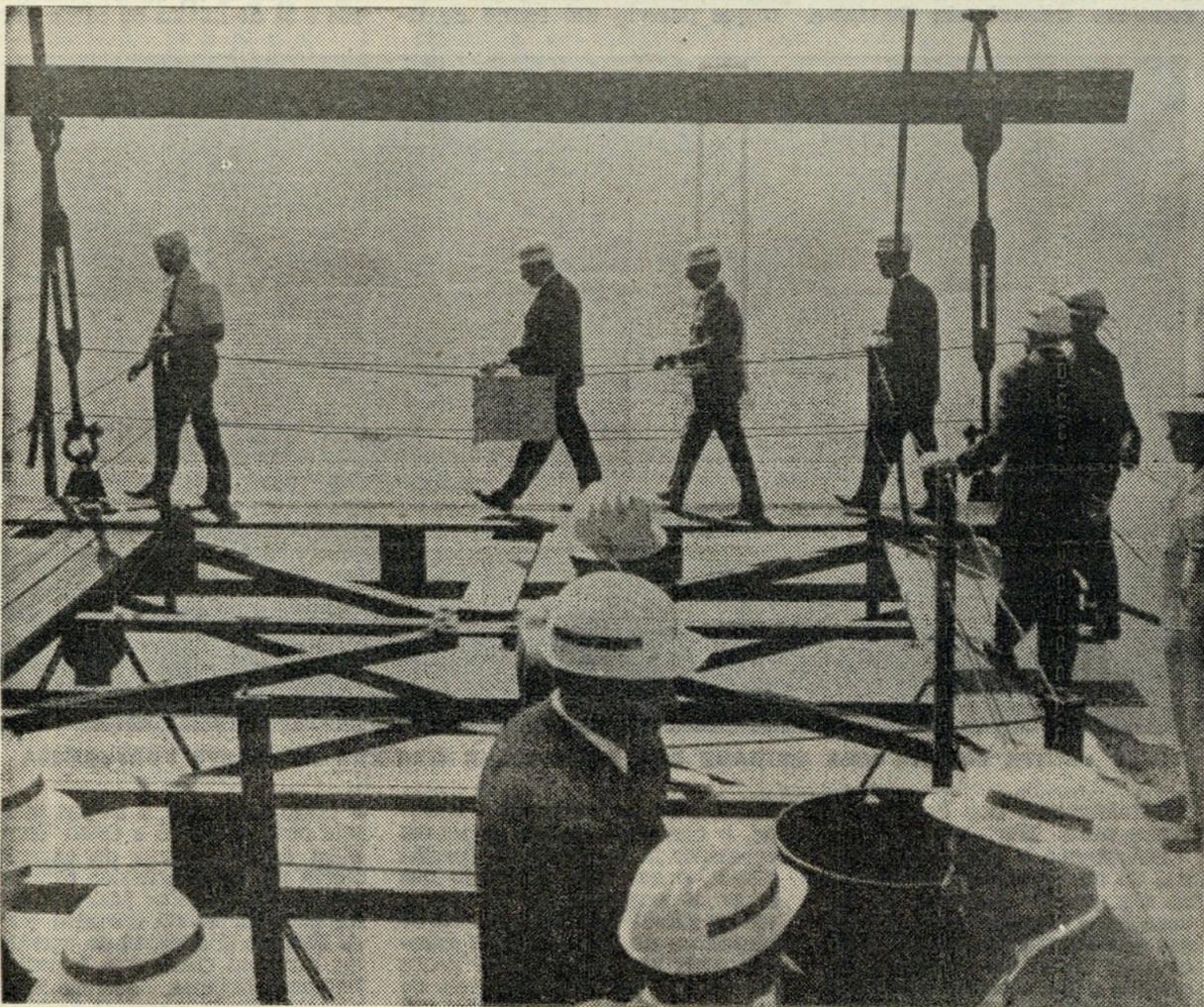
A VILA DA MOITA EM DIAS DE FESTA



O EDIFÍCIO DA CAMARA MUNICIPAL DA MOITA

O PRESIDENTE E A PONTE

O Chefe do Estado
atravessa o rio
para uma visita
às obras da ponte
na margem
sul do Tejo

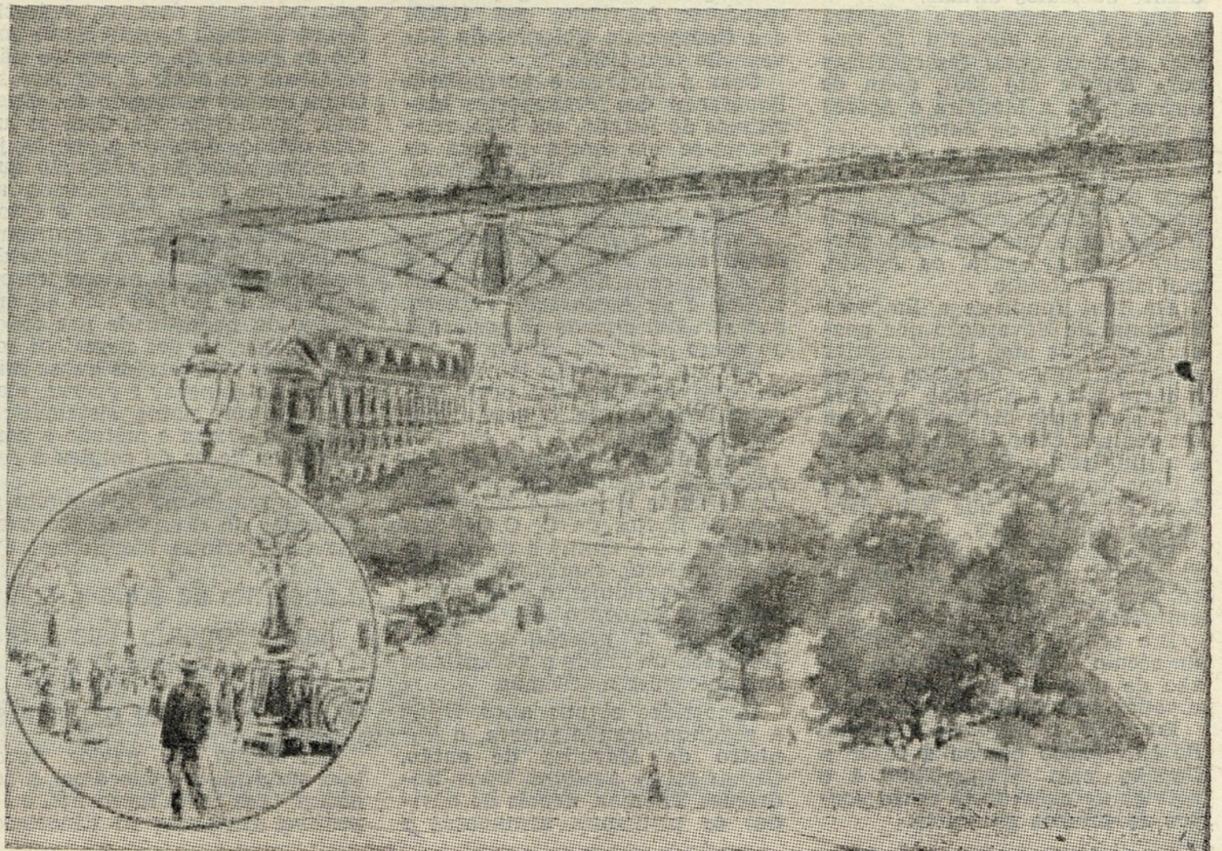


NO TOPO DA PONTE

O Almirante
Américo Thomaz
no topo da torre
norte, que é das
mais altas
do Mundo

OS PRIMÓRDIOS DA PONTE

Antevisão do que
seria a ponte
entre S. Pedro
de Alcântara e o
Campo dos Már-
tires da Pátria





O DESENVOLVIMENTO DA NOSSA MARINHA MERCANTE

deve-se a uma acção coordenada e a uma visão clara dos superiores interesses nacionais

A frota mercante nacional, no começo do corrente ano dispunha de 661 282 toneladas, distribuídas por 160 unidades.

No entanto, os esforços continuam a orientar-se no sentido de renovação e ampliação que permitam vir a satisfazer cabal e eficientemente todas as solicitações postas pelo desenvolvimento económico do espaço nacional.

A nossa frota mercante terá que se apetrechar por forma a desempenhar, como lhe cumpre, o grande e insubstituível papel de força aglutinante das parcelas geográficamente dispersas da Nação, missão de tanto maior relevância quanto é certo que só uma marinha mercante nacional está apta a resolver os problemas nacionais e a aceitar sacrifícios quando as circunstâncias os imponham.

Tal facto é assinalado com o merecido relevo pela Junta Nacional da Marinha Mercante, no seu recente «Boletim», o qual sublinha ainda que, para se conseguir aquele objectivo, muito há ainda a fazer e não pode, por isso, abrandar-se o esforço no prosseguimento no rumo de há muito traçado; para tanto poderá servir, como precioso incentivo, recordar todo o longo caminho já percorrido e tudo que foi possível fazer-se, graças a uma acção coordenada e a uma visão clara dos superiores interesses nacionais.

Carreiras regulares de navegação marítima para o ultramar no século XIX

As primeiras tentativas conhecidas do estabelecimento de carreiras regulares de navegação marítima para o ultramar, datam de meados do século XIX.

A Companhia União Mercantil, fundada para o efeito em 1858, adquiriu 8 navios com os quais iniciou a carreira que beneficiava de extraordinária protecção oficial. Apesar disso, a companhia faliu seis anos depois.

Passou então o Estado a recorrer a empresas britânicas para as ligações marítimas com o Algarve, Açores e Angola, mediante subsídios anuais.

Em 1868 formou-se a Empresa Lusitana, que adquiriu 20 navios, com os quais fez carreiras para Angola até 1881, além de outras para a Madeira e Açores e para o Norte da Europa.

Em 1871 cria-se a Empresa Insulana de Navegação, ainda hoje existente, que adquiriu dois navios e firma contrato com o Estado, para manter uma carreira regular para os Açores, mediante subsídio.

Em 1881 funda-se a Empresa Nacional de Navegação que passa a explorar uma linha regular entre as linhas de Cabo Verde e entre estas e a Guiné, e outra de Lisboa para Moçamedes, com escalas por Cabo Verde, S. Tomé e alguns portos de Angola.

Constituiu-se depois a Mala Real Portuguesa, que faliu dentro de poucos anos.

Para Moçambique era forçoso recorrer à navegação estrangeira, mediante contratos com duas empresas.

Era este o panorama no fim do século XIX. Dispunha-se então de uma frota de 46 navios a vapor, que totalizavam 57 271 t.

Em 1903, a Empresa Nacional de Navegação passou a fazer a ligação com Moçambique e o serviço de cabotagem entre portos da mesma província.

Quando eclodiu a primeira guerra mundial, a frota de navios a vapor de longo curso era de 73 000 t. brutas, das quais 63 000 pertenciam à Empresa Nacional de Navegação e cerca de 6200 à Insulana.

Em 1916 foram requisitados 70 navios alemães e 2 austriacos, então fundeados em portos portugueses. Desses navios, que totalizavam cerca de 249 914 t, cederam-se 42, com 155 689 t à Inglaterra. Muitos perderam-se por actos de guerra; os outros foram-nos devolvidos quando o conflito terminou.

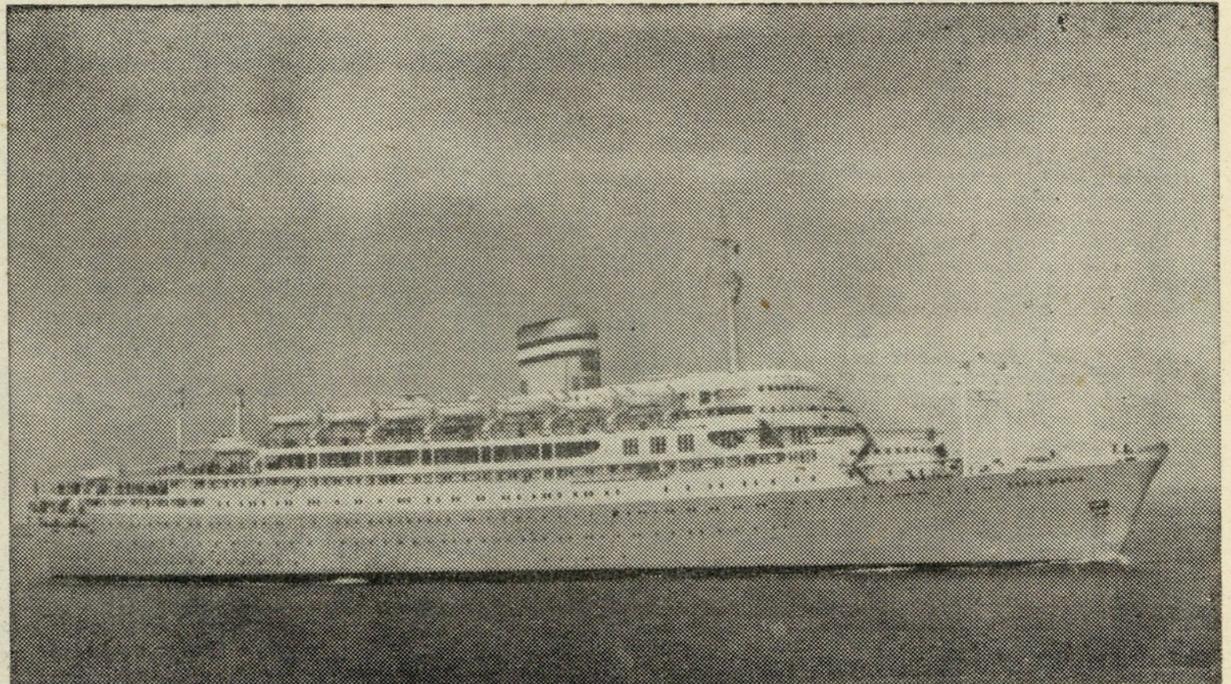
Da exploração comercial desses navios foi incumbida uma comissão denominada Comissão

o presidente da Junta Nacional da Marinha Mercante, elaborava o célebre despacho n.º 100, de 13-8-945, que era o coroamento de uma obra e o ponto de partida para o seu prosseguimento. Nele se continha o plano de renovação da marinha mercante portuguesa, de cuja realização se esperava obter uma tonelagem tal que permitisse fazer face, em exploração normal, a não menos de 60 por cento das necessidades de transporte do nosso país. Distribuíram-se pelas diversas empresas os navios a construir e as suas tonelagens, designaram-se as carreiras a que eles se destinavam e, com decorrer dos anos, o que parecia um sonho de vi-

regulares das carreiras de África e das linhas adjacentes e estabeleceram-se também com carácter de regularidade a carreira do Brasil, a do Extremo Oriente, e as dos navios da Companhia de Navegação Carregadores Açorianos para os Estados Unidos e o Norte da Europa.

Ao aumento da frota correspondeu o aumento sempre crescente da carga transportada em navios nacionais.

Os itinerários de 1966 prevêem, além da carreira das ilhas adjacentes, 35 carreiras de navios de passageiros e 12 de navios de carga para a costa oriental de África, 24 de navios de passageiros e 21 de navios de carga para



O «SANTA MARIA», UMA UNIDADE QUE DIGNIFICA A MARINHA MERCANTE PORTUGUESA

Administrativa dos Serviços de Transportes Marítimos.

Entretanto a Empresa Nacional de Navegação transforma-se na Companhia Nacional de Navegação e surgem novas empresas das quais sobressaem: a Sociedade Geral de Comércio, Indústria e Transportes (em 1919), a Companhia de Navegação Carregadores Açorianos em (1920) e a Companhia Colonial de Navegação (em 1922).

Com a forçada e vergonhosa liquidação dos Transportes Marítimos do Estado, em 1924, venderam-se em hasta pública os navios que ainda lhe restavam, tendo as nossas principais companhias adquirido 25.

Em 1926 a frota nacional de longo curso totalizava 185 911 t b. e era constituída por navios velhos e de exploração ruínosa, que serviam apenas 12 por cento do nosso comércio externo.

Tal era a situação lamentável da Marinha Mercante portuguesa quando surgiu o movimento do 28 de Maio.

Em 1928, a Companhia Nacional de Navegação explorava as carreiras de Angola e Moçambique, os navios da C. C. N. iam a Angola e à Guiné e os da Sociedade Geral, também à Guiné.

No prosseguimento de uma política de fomento da Marinha Mercante, a posição da nossa frota era de molde a garantir as comunicações marítimas.

Decorridos alguns anos, finda a segunda grande guerra, o Ministro da Marinha de então, Comandante Américo Deus Rodrigues Thomaz, depois de ouvidos os principais armadores e

sionário foi-se tornando realidade, o que para alguns parecerá excessivo já se mostrava insuficiente, o que fora criticado por levar a comprar navios caros viu-se afinal que, além da razão imperiosa de não se poder esperar mais porque a maior parte dos navios estavam incapazes de serviço e a sua exploração era cada vez mais onerosa, se justificava também porque desde então os custos da construção não cessaram de subir e por isso só tinha havido vantagem em construir imediatamente. Com os lucros obtidos durante a guerra, já as companhias de navegação, que entretanto tinham liquidado as suas dívidas ao Estado e estavam numa situação financeira desafogada, tinham resolvido mandar construir navios novos. O Despacho n.º 100 veio ao encontro da necessidade por todos sentida, depois dos percalços sofridos por nos vermos quase sem navios ao começar a guerra, elaborando um plano sistemático, que dava ordem e método e portanto condições de solidez à expansão necessária.

Ao despacho n.º 100 seguiu-se a criação do «Fundo de Renovação da Marinha Mercante».

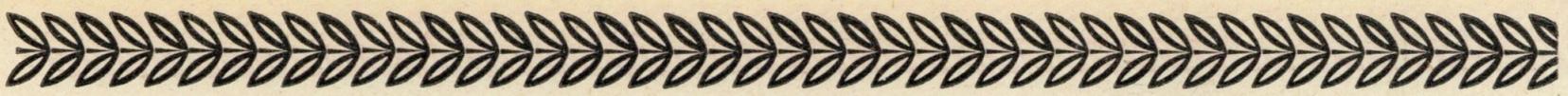
O aumento da frota e o restabelecimento dos itinerários regulares para a África e ilhas adjacentes

Entretanto, os navios novos iam surgindo e começámos a ter enfim uma frota mercante, e foi possível restaurar os itinerários

a costa ocidental, 3 saídas mensais para a Guiné e Cabo Verde, além de 17 viagens da carreira Norte da Europa/África Ocidental, 43 da carreira Lisboa/Norte da Europa, 26 da carreira para os Estados Unidos, 10 da carreira da América Central e 3 para o Extremo Oriente. Merece especial referência o serviço de abastecimento do País em combustíveis líquidos, realizado pela frota da Soponata, constituída actualmente por 14 navios, com o total de 220 115 toneladas de porte bruto. Antes da guerra tínhamos apenas dois pequenos navios-tanques para o tráfego costeiro, um com 613 e outro com 313 toneladas de porte bruto.

Quanto a problemas ligados à Marinha Mercante, a respectiva Junta promoveu os I e II Congressos Nacionais da Marinha Mercante, em 1951 e em 1958, respectivamente. A eles concorreram todas as entidades interessadas nos problemas da Marinha Mercante — armadores e tripulantes, carregadores, esguadores, etc. A margem do II Congresso, mas na mesma altura, realizou-se a I Exposição da Marinha Mercante, que despertou justificado interesse, na qual participaram o Museu de Marinha, as principais empresas de navegação, os estaleiros e as companhias fornecedoras de combustíveis e material de apetrechamento dos navios.

Por incumbência do Governo, a Junta tem participado, também, em diversas reuniões internacionais em que se debatem assuntos de interesse para a Marinha Mercante.



OS LISBOETAS PLAGIAM OS ROMANOS



TODOS OS CAMINHOS VÃO DAR À PONTE

Quando perguntarem a um lisboeta qual o caminho a tomar para atravessar a Ponte Salazar ele poderá responder plagiando a célebre frase dos romanos: «todos os caminhos vão dar à ponte».

Esteja em Cascais, no Poço do Bispo ou no Campo Grande, o automobilista tem sempre ao seu dispor uma artéria que o levará directamente à ponte.

Nenhum pormenor foi descurado na construção desta obra monumental, por isso não admira que os acessos rodoviários te-

- Para atravessar a ponte o automobilista não precisa ter dores de cabeça
- De Lisboa até à outra margem não há nenhuma paragem
- Assistência permanente e gratuita aos veículos que empanarem durante a travessia

Chegando à praça da portagem, na margem Sul, a semelhança do que se passa na auto-estrada do Norte, o automobilista não precisa sair da viatura para pagar o seu bilhete.

Também ali tudo se encontra facilitado. Antes mesmo de o veículo chegar à entrada da ponte ou à sua saída, na margem Sul, um sistema electrónico assinala ao respectivo condutor a importância a pagar.

Os veículos pesados, os possuidores de cartão de portagem a crédito, os isentos e os porta-

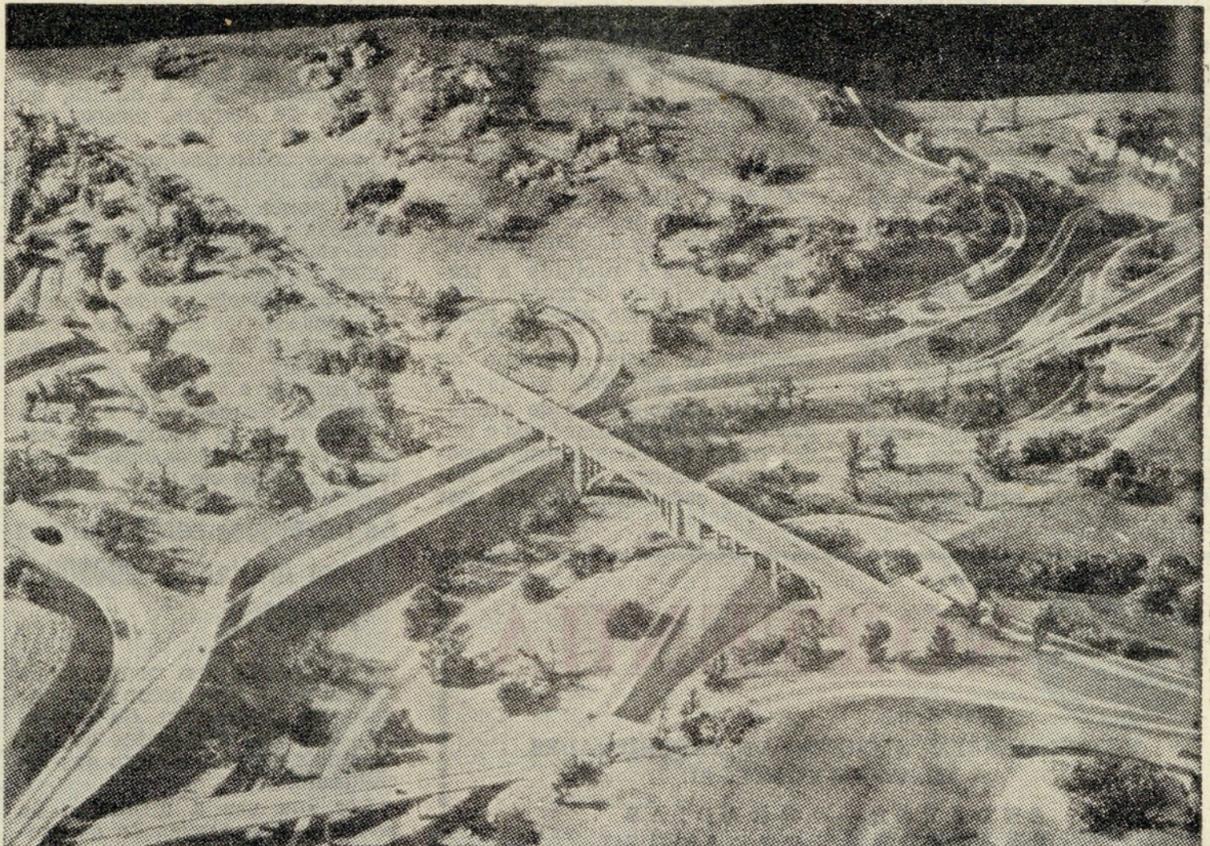
UM AUTÉNTICO LABORATÓRIO QUE POMOS À DISPOSIÇÃO DE TODO O MUNDO

Nesta obra tomaram-se disposições sem paralelo no mundo, em especial no que respeita à observação da estrutura da ponte.

Só para eses efeito consignou-se no orçamento da obra a verba de 10 mil contos, a qual foi inteiramente despendida em aparelhagem de medição. Aqui mede-se tudo: fazem-se medições para ver a relação da temperatura, dos ventos, dos sismos, etc. E essas medições são de todas as naturezas: vão desde a extensão até às angulares. Assim, esta ponte vem a ser um autêntico laboratório, que pomos à disposição de todo o mundo, o que, uma vez mais, vai prestigiar o esforço português, a sua engenharia, a sua técnica e a sua capacidade de trabalho.

MINISTRO ARANTES
E OLIVEIRA

(Em 27 de Julho de 1966)



UM PORMENOR DOS ACESSOS, NA MARGEM NORTE, EM LISBOA, FOCANDO A AVENIDA DUARTE PACHECO E A AUTO-ESTRADA DO ESTORIL

com a Avenida de Berna (prolongamento).

O que o automobilista precisa fazer para atravessar a ponte

Este conjunto de ligações, na zona do viaduto Duarte Pacheco, constitui um nó rodoviário muito completo e interessante, cujos ramos de acesso, evitando os

cruzamentos de nível, atingem uma extensão total muito razoável.

Para atravessar a ponte o automobilista não precisa de ter dores de cabeça. Tudo foi estudado para lhe facilitar a vida, ou seja para tornar rápida essa travessia.

As vias de acesso estão devidamente sinalizadas e, para quem está em Lisboa, até à outra margem não tem nenhuma paragem.

dores de requisições de transporte deverão tomar obrigatoriamente a porta mais à direita das que se encontram abertas à

CONSTRUÍDOS TRINTA QUILOMETROS DE AUTO-ESTRADA PARA OS ACESSOS

Considerando as extensões dos ramos de ligação aos acessos rodoviários nas duas margens a extensão total equivalente a auto-estradas é de cerca de trinta quilómetros.

O volume de terraplanagens que exigiu a construção destes acessos andou à volta de 5.500.000 metros cúbicos.

Obrigaram também à construção de 32 estruturas, a maior parte das quais se localiza no acesso norte, apresentando algumas delas dimensões apreciáveis e tipos de grande interesse técnico.

O volume de betão empregado nas obras de arte dos acessos rodoviários atingiu 29.000 metros cúbicos.

circulação no momento da sua passagem.

Os serviços da ponte assegu-

(CONTINUA NA 32.ª PAG.ª)

nham merecido especial atenção, dada a importância de que se reveste.

Na margem Norte, o acesso à ponte desenvolve-se na encosta poente de Alcântara numa extensão de 2659 metros, com características de auto-estrada estabelecendo ligações, na zona do viaduto Duarte Pacheco, e



PONTE SOBRE O TEJO — OBRA QUE FICA A TESTEMUNHAR UMA ÉPOCA DE EMPREENDIMENTOS

OS LISBOETAS PLAGIAM OS ROMANOS

(CONTINUAÇÃO DA 31.ª PAG.ª)

ran permanentemente e completamente de graça toda assistência aos veículos que empantarem durante a travessia.

Para os esquecidos a gasolina custa a vinte escudos o litro

Aos que se imobilizarem por falta de gasolina, mediante uma taxa de duzentos escudos serão fornecidos dez litros daquele combustível.

Neste caso o esquecimento do automobilista custa-lhe caro. Pagará a gasolina que poderia adquirir antes de entrar na ponte a 6\$00 ou a 5\$00 (super e normal, respectivamente), a 20\$00 o litro!

Será proibido estacionar na ponte e no viaduto e, também, em qualquer deles, efectuar reparações de veículos, por mais ligeiras que se deparem.

Em caso de avaria ou falta de carburante os ocupantes do veículo deverão permanecer dentro dele ou, se tal não for possível, à sua frente, aguardando a chegada de socorros.

O condutor do veículo avariado limitar-se-á a assinalar aos condutores dos carros em circulação que podem ultrapassá-lo, mas não, em caso algum, tentar pelos seus próprios meios efectuar a deslocação do carro.

O serviço de exploração da

ponte assegurará gratuitamente e por pessoal especializado, o reboque do veículo imobilizado para um dos seus parques não se responsabilizando pelos danos que eventualmente sofra com a operação de reboque.

Sempre que um veículo esteja estacionado em contravenção, o citado Serviço promoverá o reboque para um dos seus parques, ainda sem se responsabilizar pelos danos causados.

Proibida a travessia a peões, velocípedes e ciclomotores

Depois de exaustiva análise chegou-se à conclusão de que o trânsito na ponte não podia ser aberto indiscriminadamente a toda a espécie de veículos.

Assim, estabeleceu-se a proibição absoluta de travessia da ponte por peões, velocípedes e ciclomotores.

Só é permitida a veículos automóveis acima de cinquenta centímetros cúbicos de cilindrada.

Igualmente é proibida a travessia de veículos de tracção animal. Também não poderão transitar ali máquinas industriais e veículos de rasto continuo ou com rodado metálico.

É proibido o ensino de condução de veículos automóveis e poderão ser ocasionalmente impedidos de circular na ponte veículos de características que, por

motivos de segurança, não aconselhem a sua circulação.

Quanto à circulação de veículos transportando produtos inflamáveis ou explosivos depende de autorização prévia da entidade encarregada da exploração da ponte, a qual fica com a faculdade de ixar para cada caso o horário mais conveniente para o efeito.

Estabelecida a velocidade máxima de 60 quilómetros e mínima de 30

Os veículos em circulação na ponte e no viaduto ficam sujeitos a limites de velocidade: máxima de sessenta quilómetros à hora e mínima de trinta. Os veículos pesados e os motociclos serão obrigados a circular pela via de trânsito mais à direita, no sentido de marcha, mesmo nos casos em que nesse sentido se forme mais qu'uma fila de trânsito.

Na ponte e no viaduto será proibida a ultrapassagem de outros veículos a pesados e motociclos.

Os automóveis pesados deverão também manter entre si e o veículo que os antecede, na mesma fila de trânsito, uma distância não inferior a vinte metros. Essa distância alargar-se-á a trinta metros para os automóveis pesados de passageiros cuja lotação inclua lugares em pé.

As infracções serão punidas com multas de 200\$00 a 10.000\$00

Ao trânsito na ponte serão aplicáveis, assim como no viaduto, as disposições do Código das Estradas referentes ao uso de sinais sonoros dentro das localidades.

Por sua vez a utilização da ponte para a realização de provas desportivas dependerá de prévia autorização das entidades encarregadas da exploração da ponte a qual fixará o horário e

as condições em que essa utilização poderá efectuar-se.

Para a fiscalização do trânsito será conferida ao pessoal da entidade encarregada de serviço de exploração da ponte, competência idêntica à atribuída pela lei aos funcionários da fiscalização da Junta Autónoma de Estradas.

As infracções ao regulamento de trânsito na ponte e no viaduto serão punidas com multas que variam entre 200 e 10 mil escudos.

Das 13 e 30 de hoje até às 24 horas de amanhã a passagem será grátis

Publicamos noutra local, em pormenor, o regime de pagamento de portagem pela utilização da ponte sobre o Tejo.

O preço estabelecido varia de dez a cem escudos conforme o tamanho dos veículos e independentemente do número de passageiros que neles viajarem.

Este regime de portagem, no entanto, só entrará em vigor depois das 24 horas de amanhã. Até lá e a partir das 13 e 30 de hoje a passagem será grátis.

Relativamente às tarifas a pagar pelos passageiros que utilizem transportes colectivos também as publicamos em pormenor noutra local.

Cabe, no entanto, referir aqui quais as carreiras estabelecidas desde já e os seus preços São elas:

Carreira entre o centro de coordenação de Almada e o centro de coordenação de Alcântara, 4\$00; carreira entre o centro de coordenação de Alcântara e a Costa de Caparica, 3\$00; carreira entre o centro de coordenação de Almada e a Costa de Caparica, 2\$50; carreira entre o Seixal e o centro de coordenação de Alcântara, 8\$00, aproximadamente. Estão também previstas outras carreiras entre diversos pontos de Lisboa e o centro de coordenação de Almada, por exemplo da cidade Universitária, do Terreiro do Paço e da zona oriental, passando pela Praça Marquês de Pombal.



NORTENHA

POSSUI O MAIOR FICHEIRO DE PROPRIEDADES A VENDA EM PORTUGAL

ANDARES — MORADIAS
PRÉDIOS — HERDADES
TERRENOS — QUINTAS

TUDO SOBRE IMOBILIÁRIOS

Consulte a

EMPRESA PREDIAL NORTENHA

PORTO

Praça D. João I, 25 — Telef. 20085/6/7

LISBOA

Praça da Alegria, 58 — Telef. 362228/366731

COIMBRA

Av.ª Fernão Magalhães, 266 — Telef. 29045/6

AGÊNCIA BARATA

Gastão Mendes Barata

REGISTADA

A primeira organização do género no País, oficialmente reconhecida pelo Governo da Nação e em edifícios próprios

Os melhores e mais ricos «auto-cars» fúnebres. Garagens de grande extensão e oficinas próprias nos seus edifícios

SEDE NA

194, Rua Saraiva de Carvalho, 202

Telefone P. B. X. 661113 - 665027

PORTUGAL

LISBOA

JOSE DA COSTA RODRIGUES

Máquinas — Ferramentas

Tornos — Fresadoras — Rectificadoras

176 — Rua do Almada — 180 ● Telefone, 25078 — PORTO

COMPRESSORES E FERRAMENTAS PNEUMATICAS

CENTRAIS DE BETONAGEM

MÁQUINAS PARA A CONSTRUÇÃO DE ESTRADAS

VENTILAÇÃO E CONDICIONAMENTO DE AR

EQUIPAMENTO DE COZINHAS E LAVANDARIAS

SOCIEDADE TÉCNICA DE FOMENTO, LDA.

PORTO

LISBOA

Av. dos Aliados, 168-A

R. Filipe Folque, 7-4.º e 7-E-F.

Tel. 26526/7 - 30867

Tel. 55 33 93 - 55 53 89

TRANSFORMAÇÕES NA MARGEM SUL:

CONSTRUÍDA UMA CENTRAL DE CAMIONAGEM para onde convergirão todos os transportes públicos

TENTAMOS dar ao leitor uma ideia não só do regulamento do trânsito na ponte mas também das transformações sofridas na margem norte, motivadas pela construção desta obra que no género é das maiores e mais importantes do Mundo.

Falta agora mencionar a transformação sofrida na margem sul.

Foi construída uma central de camionagem que entra hoje em funcionamento e ocupa uma área de cerca de 15 000 metros quadrados.

O serviço de transportes públicos sobre a ponte terá o seu início no sentido ascendente e terminará no sentido inverso na central de camionagem que se

■ A distância de Alcântara à Costa da Caparica «diminuiu» para dez minutos

ergue a central de camionagem, partirão as vias de penetração no aglomerado populacional almadense, cujas primeira e segunda fases, no montante de 8500 contos, dizem respeito às vias rápidas de ligação directa a Almada e à Cova da Piedade.

Deste local sairá uma via de 1318 metros, com uma faixa de rodagem de 13 metros de largura, dois passeios laterais com 2,5 metros cada um e 6 metros

rápida e directa ao Santuário de Cristo-Rei, utilizando-se a partir da raqueta, junto ao nó de ligação, a via que constitui a primeira fase e que termina no cimo da Avenida D. Nuno Álvares Pereira. Terá aí, portanto, numa grande praça aberta no extremo dessa avenida, o início da estrada de acesso ao Santuário.

A nova rodovia seguirá paralelamente ao longo do actual caminho para a Costa de Caparica, até ao Pragal, em nível mais elevado, de forma a obstar-se aos inconvenientes das lombas e das rampas demasiadamente pronunciadas, desviando-se naquele local para a direita, de forma a atingir o Santuário pelo lado sul.

Complexo sistema de faixas rodoviárias junto ao monumento

No recinto-base do monumento está já a construir-se um complexo sistema de faixas rodoviárias que consentirão a movimentação de veículos, sem atropelos nem embarços.

No centro de tudo e à volta do sopé do monumento a Cristo-Rei desenhar-se-á um largo terreiro destinado a práticas religiosas.

Também toda a zona vizinha,

(CONTINUA NA 34.ª PÁG.ª)

VANTAGENS OFERECIDAS PELA PONTE

A ponte sobre o Tejo oferece aos seus usuários as seguintes vantagens, em relação às condições de travessia anteriormente existentes:

Possibilidade de travessia do rio a qualquer hora do dia ou da noite;

Possibilidade de travessia em quaisquer condições de tempo, incluindo os dias de nevoeiro cerrado;

Rapidez na travessia, que ficará reduzida a alguns minutos;

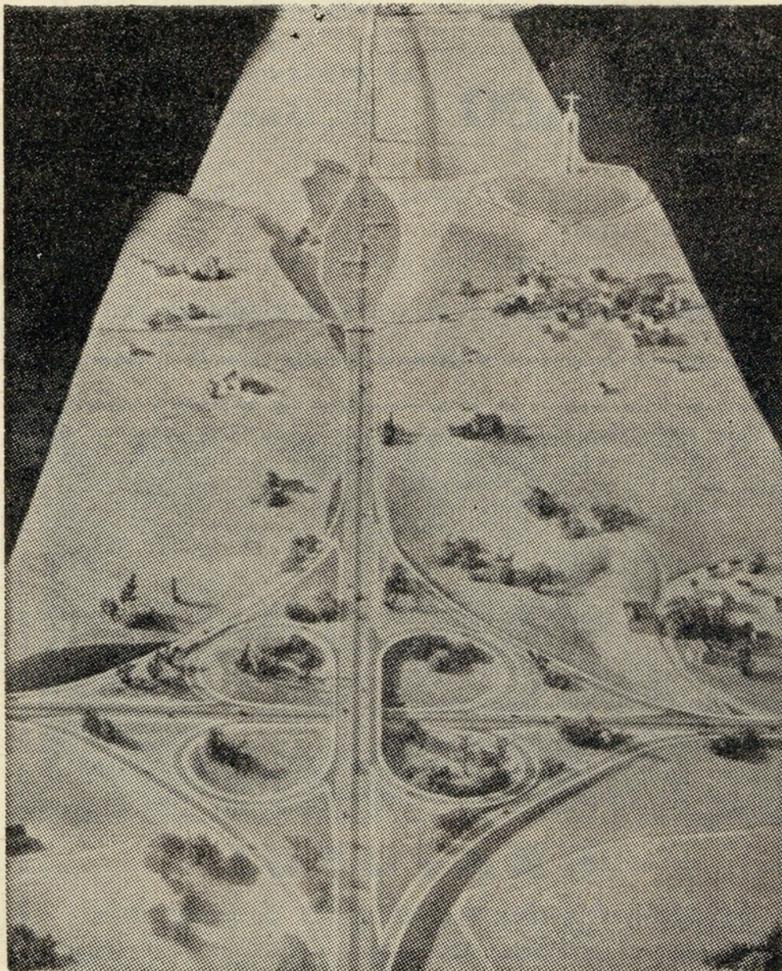
Maior comodidade e segurança nos acessos a Lisboa, pois a rede de auto-estradas que assegura este acesso permitirá a circulação até ao centro da cidade, e até 12 km do limite da ponte para o Sul nas melhores condições;

Custos de passagem substancialmente mais baixos para os autocarros de passageiros;

Custos de passagem substancialmente mais baixos para os veículos de carga no seu conjunto;

Custo mais baixo para os veículos de comprimento inferior a 3,30 m.;

Custo mais baixo para algumas categorias de veículos de dimensão superior a 3,30 m.



NA MARGEM SUL É ESTE O ASPECTO DO VEIO DE LIGAÇÃO A AUTO-ESTRADA ALMADA-COSTA DE CAPARICA

ergue junto à raqueta situada a leste do nó de ligação em trevo, na margem sul do rio.

Nesta central convergerão todos os transportes públicos, fazendo-se o acesso pelo lado norte e a saída a sul, evitando-se assim que os veículos tenham que proceder a manobras de inversão de marcha, sempre difíceis e perturbadoras do bom escoamento de passageiros. A central receberá público do lado de Almada e da Cova da Piedade, através das carreiras de serviço público locais, estando também garantido o acesso de veículos ligeiros e de peões, por vias distintas.

Oito mil e quinhentos contos gastos nos acessos a Almada e à Cova da Piedade

Os acessos a Almada e à Cova da Piedade importaram em oito mil e quinhentos contos

Da raqueta, junto à qual se

de bermas em cada lado, num total, portanto, de 30 metros, que, subindo através do actual núcleo urbanístico, irá atingir o topo da actual Avenida D. Nuno Álvares Pereira, no centro da vila de Almada.

Uma outra estrada, partindo do mesmo local, com 17 metros de largura, assegurará a ligação à Cova da Piedade.

Para execução destas duas primeiras fases da obra será necessário remover cerca de 63 mil metros cúbicos de terras, não existindo rampas com inclinação superior a 5,98 por cento. Toda a extensão das vias será convenientemente iluminada.

Ligação rápida e directa com o Santuário de Cristo-Rei

Na terceira fase do projecto visar-se-á a ligação directa com o Santuário de Cristo-Rei. Esta terceira fase importará em 1090 contos e assegurará a ligação



A PONTE VISTA DE AVIAO, MOSTRANDO A PRAÇA DE PORTAGEM NA MARGEM SUL, COM O COMPRIMENTO DE 600 METROS E A LARGURA DE 110 METROS



TRANSFORMAÇÕES NA MARGEM SUL

(CONTINUAÇÃO DA 33.ª PAG.ª)

especialmente ocupada hoje pelo campo de jogos do Almada A. C., ficará reservada para edificação de estabelecimentos ligados ao centro de devoção.

A Costa da Caparica com uma nova central rodoviária

Também a Costa da Caparica vai ter uma nova central rodoviária que irá ocupar mais de um hectare de terreno.

A partir de hoje Alcântara estará a uns escassos dez minutos da Costa de Caparica — pode assim prever-se o que será a intensidade do tráfego nas vias que ligam os dois pontos, muito especialmente nos domingos e feriados.

Logo se pensou ser impossível receber todo o número de veículos que serão utilizados nas actuais instalações, já notoriamente insuficientes para o movimento que se verifica diariamente.

Assim desaparecerá o pavilhão términus da carreira de Cacilhas à Praia do Sol, erguendo-se em sua substituição uma central rodoviária, quase no mesmo local, ampla e moderna, para ali convergindo todo o trânsito dos transportes públicos, seja qual for a sua origem.

Esta central, dotada dos mais recentes requisitos, ocupará uma superfície muito próxima dos 12 mil metros quadrados.

Ela evitará, também, além de outros inconvenientes, que os passageiros tenham de aguardar a chegada dos autocarros às inclemências do tempo, como ainda agora sucede.

Estes parques, que se encontram em locais de fácil acesso, serão convenientemente policiados e guardados, entrando a funcionar já no próximo dia 15.

Também a estrada que liga a Costa de Caparica à Fonte da Telha, local dos mais aprazíveis do concelho, se encontra totalmente construída e pavimentada tendo-se assim acabado com o inconveniente das grandes dificuldades que oferecia tal deslocação.

O acesso desenvolve-se na margem sul numa extensão de onze quilómetros

Na totalidade, na margem sul o acesso desenvolve-se numa ex-

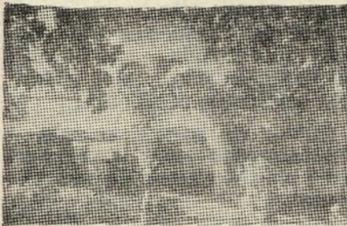
tensão de 11 030 metros a partir do maço de amarração da ponte, a que se segue a praça de portagem, com 600x110 metros, e termina na E. N. 10.

Uma praça em trevo que serve a Caparica

Logo a seguir àquela praça foi construído um nó em forma de trevo para servir a vila de Almada e a Caparica, cuja ligação por auto-estrada ali se cruza.

Outro nó, em forma de losango, foi construído no final, na ligação com a E. N. 10, o qual será completado, na sua forma definitiva, quando a auto-estrada para sul for continuada.

PORTUGAL



ESTALAGEM DE SANTA IRIA

TOMAR
TELEFONE 32427

Cinco mil veículos em três parques de estacionamento

Outro problema a considerar e a resolver foi o da arrumação de automóveis ligeiros, cujo número se espera aumente consideravelmente.

A Costa de Caparica não possuía locais apropriados e preparados para tal fim. E por esse motivo houve que estudar a forma de dar solução ao assunto.

Nesse intuito, construíram-se três parques de estacionamento, dois a norte e um a sul da localidade, que entre si podem comportar cinco mil unidades.

otronco

AV. RESSANO GARCIA, 41 - C
TEL. 53 06 28 — LISBOA

peças originais portuguesas em madeira natural e cerâmica

uma nova CASA onde encontrará o que pretende em

ARTESANATO - DECORAÇÃO - UTILIDADES DOMÉSTICAS

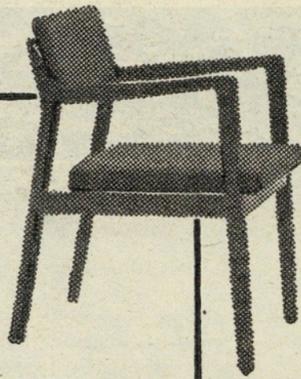


GRAFOPOL

Serafim, Monteiro Rodrigues & Barquinha
SEDE: Rua de Tânger, 1304 a 1312 — PORTO — Portugal
Endereço Telegráfico (Cable) Grafopol — PORTO
Telefs. 680131 - 684382

FILIAL: Rua Castilho, 201-B — LISBOA — Telef. 653730
MAQUINAS — PAPÉIS — TINTAS — TIPOS — ACESSÓRIOS
— PARA A INDÚSTRIA GRÁFICA —

MOBILIÁRIO PARA HOTEIS E DECORAÇÃO



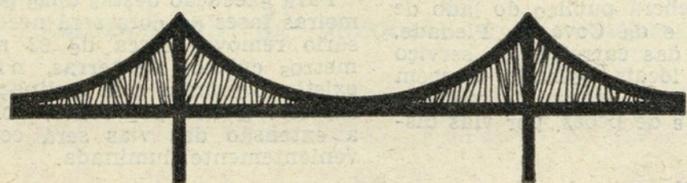
ameublement pour hotels et décoration
hotels and furniture decoration
möbel für hotels und dekoration

FOC FÁBRICA JERÓNIMO OSÓRIO DE CASTRO (HERD.) L.da
R. D. Estefânia 177 A-C Telef. 53 88 81 •

40 ANOS DE OBRAS PÚBLICAS

CULMINADOS COM A

PONTE SOBRE O TEJO



PRESENÇA DA

CASA CAPUCHO

(FUNDADA EM 1850)

EM MILHARES DE OBRAS

A PROPÓSITO DO PAGAMENTO DE PORTAGEM

PROCURA-SE ENCORAJAR como em muitos países europeus uma maior utilização dos transportes públicos

ENTRE o sistema do pagamento da portagem estabelecido na ponte sobre o Tejo há a referir que os valores foram fixados tendo em conta os compromissos financeiros assumidos com a construção deste grande empreendimento, em face dos estudos de previsão do tráfego, admitindo-se ajustamentos de harmonia com a evolução do trânsito que vier a utilizar a ponte.

As portagens foram estabelecidas por forma a traduzir a li-

cos para aquelas pessoas que não tenham necessidade de se deslocar em carros próprios; procura-se estimular a utilização de carros pequenos pelas pessoas que tenham de utilizar transportes individuais e, finalmente, estabelecem-se custos bastante mais baixos para os veículos de carga.

Procura-se a melhor utilização do parque automóvel nacional

No sistema estabelecido, os veículos pagarão a mesma portagem quer transportem ou não passageiros, o que tem por objectivo procurar a melhor utilização do parque automóvel nacional, pois interessa à economia nacional que os veículos sejam utilizados na sua máxima capacidade.

Não se prevê o sistema de bilhete de ida e volta com qualquer redução, mas admite-se um bónus de 5 por cento quando sejam compradas séries de 100 passagens para o mesmo veículo.

Pela tabela das portagens verifica-se que há uma redução no custo de passagem dos veículos até 3,30 m. de comprimento em relação aos preços praticados pelos «ferry-boats», mesmo considerando o preço de ida e volta quando os veículos levem a sua lotação, uma vez que os preços das portagens já incluem o direito de transportar passageiros.

Consideráveis reduções em relação às portagens praticadas

Em relação aos preços previstos para as passagens dos autocarros de serviços públicos urbanos e de longo curso, há consideráveis reduções em relação às portagens praticadas pelos

barcos actualmente utilizados nas travessias.

O mesmo acontece com o custo das passagens dos veículos de carga ou mistos, atingindo as vantagens oferecidas pelas tarifas valores bem apreciáveis nos veículos maiores, como é usual.

Quanto aos veículos médios, de comprimento compreendido entre 3,30 m. e 4,70 m. verifica-se que há agravamento para certo número de veículos em relação aos preços praticados nos

CARACTERÍSTICAS DA PONTE

Ponte suspensa com 2 torres no rio, com: 1 vão central com 1.011 metros; 2 vãos laterais com 473 metros; altura livre sobre o rio, 70 metros; altura das torres acima do nível do rio, 191 metros; profundidade máxima das fundações (torre sul), 82 metros; viaduto de acesso de betão de cimento, 1.000 metros de extensão; acessos rodoviários, 13 km de auto-estrada; iluminação da ponte e dos acessos rodoviários em toda a sua extensão.

A praça de portagem fica do lado sul, junto à margem, e tem o comprimento de 600 metros e a largura de 110 metros.

A VIA FERROVIÁRIA PARA 1971?

Tomaram-se disposições para que o tabuleiro inferior, já integrado na ponte, venha a ter uma via ferroviária de linha dupla, talvez dentro do prazo de cinco anos. Calcula-se que este melhoramento custe mais 640 mil contos.

A ponte, que já é a maior fora da América, será então a ponte ferroviária suspensa mais extensa do Mundo. Tem também os mais profundos alicerces que desce 80 metros abaixo do nível do rio. As duas torres da ponte atingem 200 metros acima do rio.

A ponte está construída para suportar uma boa expansão longitudinal e uma variação de oito metros de altura. Significa isto que, no Verão, a ponte pode ficar oito metros mais baixa do que no Inverno.

nha geral da política de transportes que está a ser seguida no País e que, aliás, alinha com idêntica orientação adoptada em muitos outros países europeus.

Assim, procura-se encorajar a utilização dos transportes públi-



O PASSADIÇO NA ÚLTIMA FASE DAS OBRAS



A CONSTRUÇÃO DOS PILARES E DOS CABOS

barcos, mas agora não se pode encarar a subdivisão desta categoria em mais categorias, nem tão pouco passar alguns veículos desta categoria para a imediatamente inferior, o que se admite venha a poder ser feito mais tarde, em face do que revelar a evolução do tráfego da ponte.

Compensação na economia do tempo, facilidade de transporte, comodidade e segurança

Nota-se, porém, que o custo da portagem da ponte sobre o Tejo não corresponde somente ao custo da travessia pura e simples do rio, mas também a utilização dos seus acessos rodoviários, grande facilidade de travessia, a grande economia de tempo, de combustível e de material.

Não poderá, também, deixar de ser notado que no actual serviço de transportes por barco está a fazer-se sacrifício para manter as tarifas cuja revisão se encontra em estudo há vários meses pela entidade competente.

Espera-se a melhor compreensão do público para todos estes problemas, em especial para aquelas pessoas que por agora

irão ter um agravamento no custo das passagens, agravamento que seguramente terá compensação na economia do tempo, facilidade de transporte, comodidade e segurança que a ponte oferecerá na travessia que po-

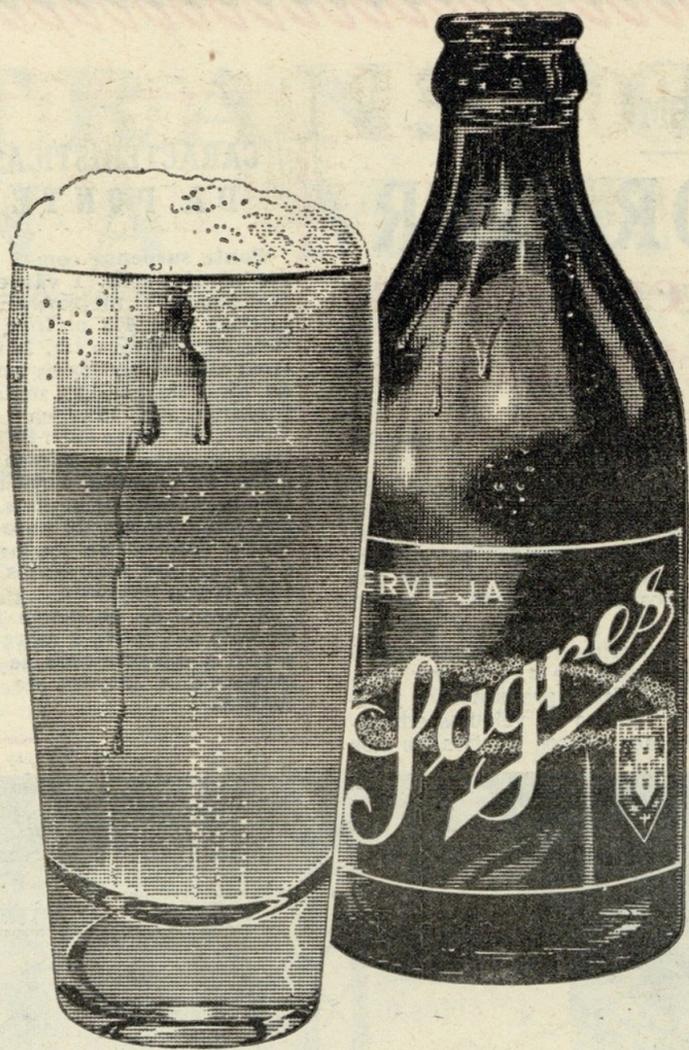
O FINANCIAMENTO DA OBRA

O financiamento foi assegurado pelo Export-Import Bank, de Washington, para os encargos em dólares, e pelo Banco Seligman & Cie., de Paris, por intermédio da Compadec, para os encargos em escudos.

A base do contrato cifrou-se em 1.764.000 contos.

derá, também, fazer-se sem quaisquer restrições que resultem de nevoeiros os condições atmosféricas.

Também se chama a atenção para a assistência que fica assegurada aos usuários da ponte, e cujo custo está incluído no valor da portagem.

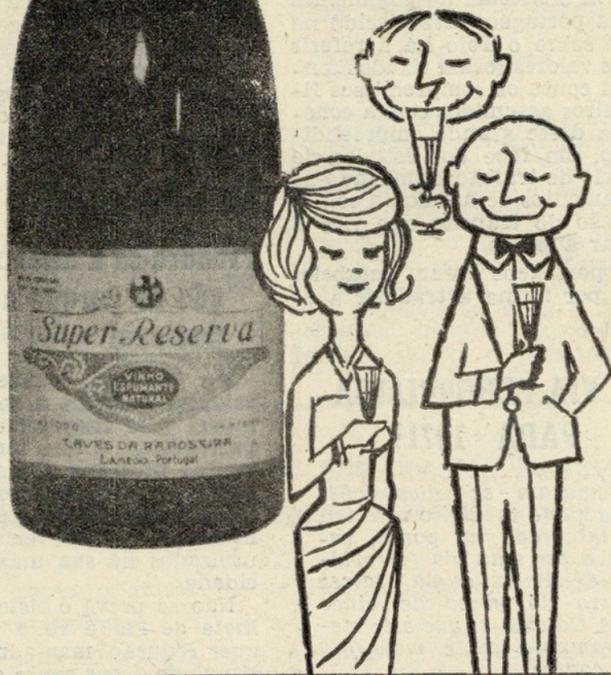


cerveja **SAGRES**
a sede que se deseja

Festeje sempre com

ESPUMANTES
RAPOSEIRA
LAMEGO

BELARTE



IRMÃOS BAPTISTA, LDA.

Pedreiras, Serrações e Oficinas
de
Mármore e Cantarias

Sede:

PERO PINHEIRO — TELEFS. 297055-297131

ESCRITÓRIO:

R. GOMES FREIRE, 7, 2.º D. — TELEFS. 537623-533819

LISBOA

Seja previdente!

*Não espere pelo inverno para
resolver o seu problema de*



Consulte desde já os
SERVIÇOS DE GÁS INDUSTRIAL DAS C.R.G.E.,
que procederão ao estudo do seu caso, sem
qualquer compromisso da sua parte.

COMPANHIAS REUNIDAS GÁS E ELECTRICIDADE-LISBOA

RENOR

TIJOLEIRA CERÂMICA
PARA PAVIMENTOS, FACHADAS, PISCINAS, ETC.

FERRAGENS ESPECIAIS

— PARA CONSTRUÇÃO CIVIL E MÓVEIS —
PAVIMENTOS E REVESTIMENTOS PLÁSTICOS



Um aspecto do stand CARVALHO & CATARRO, LDA., Leiria na FEIRA INTERNACIONAL DE LISBOA de 1966, onde esta firma apresentou aos industriais de plásticos do país as máquinas de injeção, extrusão e corte e soldagem das já conhecidas e reputadas marcas BILLION, AMUT e COMAT.



CONSEQUENCIAS DA PONTE

NOVO AEROPORTO

COMERCIAL DE LISBOA

E GRANDES RODOVIAS E FERROVIAS REGIONAIS

QUANDO se inaugura agora a ponte sobre o Tejo, são de recordar e acentuar as disposições inscritas no Plano Director do Desenvolvimento Económico da Região de Lisboa, presente-mente na Câmara Corporativa, que dará o respectivo parecer, antes que o Conselho de Ministros, por proposta do titular das Obras Públicas lhe conceda a aprovação final.

Os objectivos do Plano Director são os seguintes:

Definição do grau de desenvolvimento a dar à região, que abrange as áreas dos concelhos de Lisboa, Oeiras, Cascais, Loures, Mafra, Vila Franca de Xira, Almada, Seixal, Barreiro, Moita, Montijo, Alcochete, Sesimbra, Palmela, Setúbal e parte do concelho de Grândola (península de Troia), com fundamentos em li-

PREVISTOS NO PLANO DIRECTOR DA CAPITAL

da área ocidental da península de Setúbal; e enquadramento dos planos locais de urbanização, existentes e futuros, num sistema de conjunto coordenado e orgânico quanto a comunicações, habitação, serviço e zonamento geral.

Um estudo idêntico aos efectuados nas grandes capitais europeias

Contém o plano, agora concluído, desenvolvidos estudos de

1:50.000, à semelhança de estudos idênticos feitos para as imediações de grandes cidades da Europa Ocidental, o Plano consiste, basicamente, no delineamento de uma nova estrutura urbanística para a região, concebida de forma flexível, a visar ulteriores ajustamentos que circunstâncias imprevisíveis determinem como vantajosos e a sua adaptação ao futuro plano de valorização integral de todo o continente, dos pontos de vista económico, social e cultural.

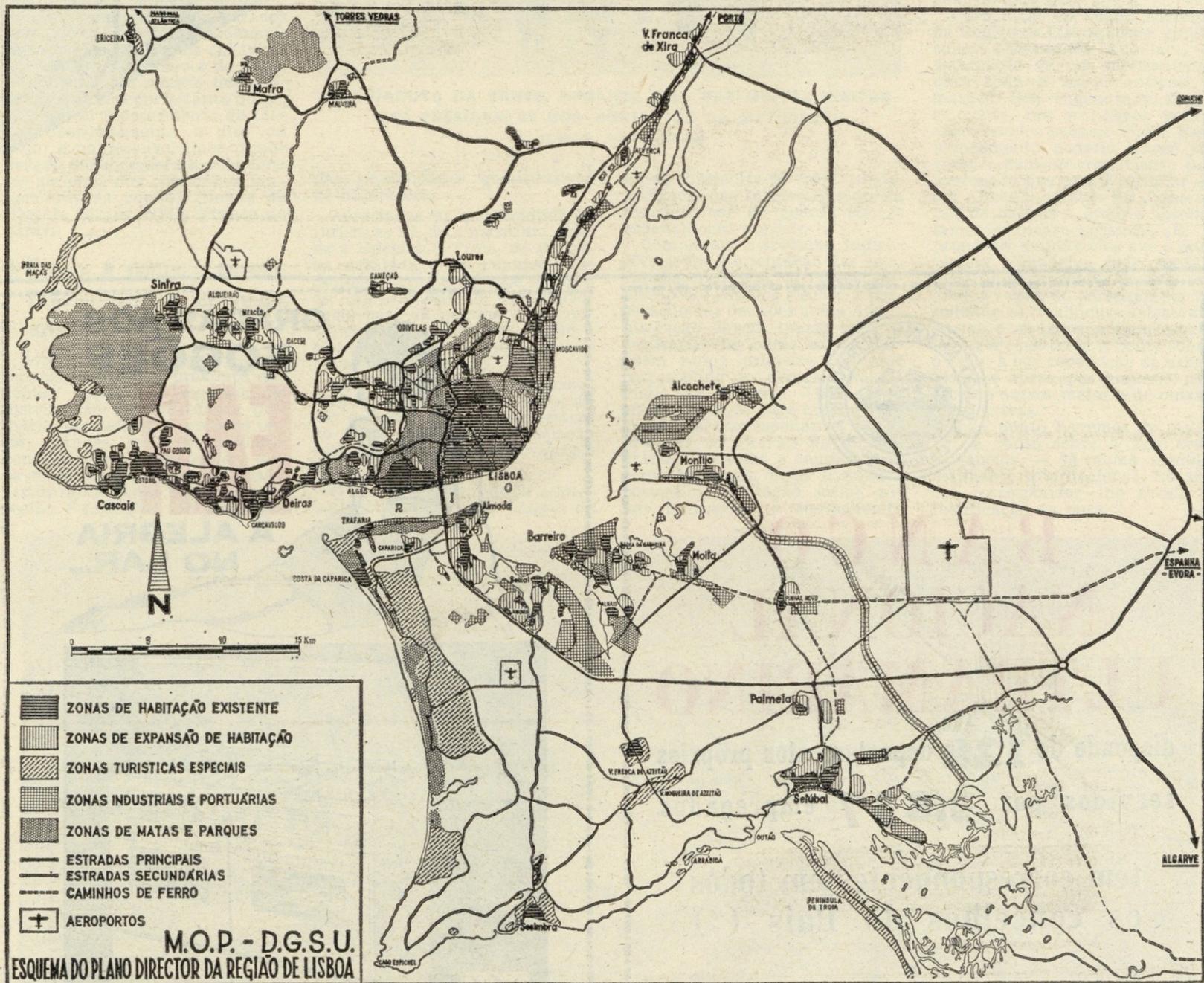
Com efeito trata-se de um planeamento de conteúdo progra-

coordenação advém para a colectividade.

Como programa o Plano Director da Região de Lisboa é, portanto, um plano envolvente, de linhas gerais, que vale essencialmente pela disposição relativa dos elementos fundamentais que o compõem — e é um ponto de partida para os estudos futuros de desenvolvimento que lhe são inerentes.

A capital pode desenvolver-se para o Sul

Reflexões sobre os problemas relativos ao desenvolvimento nacional, à evolução demográfica da região em valores absolutos e em percentagem relativamente ao Continente e à evolução po-



mitações criteriosas, quanto à distribuição da população e das actividades económicas, designadamente industriais, decorrente de uma estruturação geral aconselhável para toda a Metrópole, desenvolvimento da utilização do espaço da própria região, com vista principalmente à disciplina que importa assegurar para correcção equilibrada dos efeitos urbanísticos da expansão desordenada dos subúrbios da capital; intercepção das consequências da construção da ponte sobre o Tejo mormente no que diz respeito à valorização económica e turística

inqueritos e análises regionais, de entre os quais se destacam os que se referem aos actores físicos do território e seus condicionamentos, aos factores urbanísticos característicos, à evolução e às estruturas económico-sociais da população, aos problemas da circulação, produção e trabalho, equipamento geral em serviços públicos e de interesse público, aos condicionamentos dos planos locais e às perspectivas de uma evolução previsível.

Gráficamente configurado numa planta final na escala de

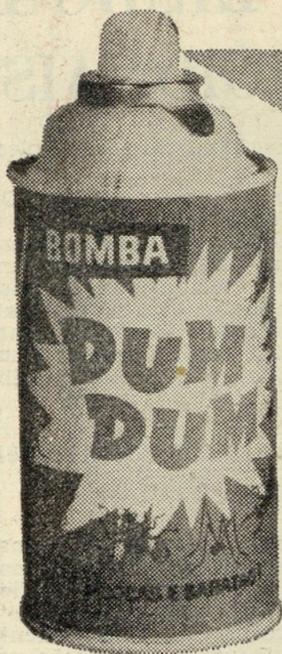
mático quanto à sua finalidade de coordenar racionalmente — mas sem qualquer propósito de rigidez que, aliás, a própria natureza da matéria urbanística não pode comportar neste escala da respectiva técnica — todas as actividades pública, e particulares, quanto à forma de utilização da área considerada, de modo a colocar essas actividades fora do arbitrio de orientações que se ignorem entre si e que podem, por isso, muitas vezes, como frequente acontecer, dispersar-se e até contradizer-se, com todos os prejuizos que dessa des-

pulacional previsível para as diversas regiões do País levaram a estabelecer, como prazo condicionante da ordem de grandeza do planeamento, o ano de 1985 e para essa data uma população provável de 2 300 000 habitantes.

O Plano prevê que a política de orientação demográfica à escala da Metrópole, que se preconiza através da criação de pólos nacionais de progresso económico e urbano, segundo uma programação adequada quanto à localização de indústrias a favorecer,

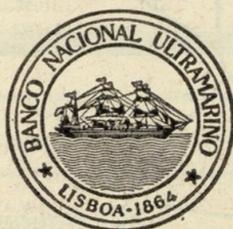
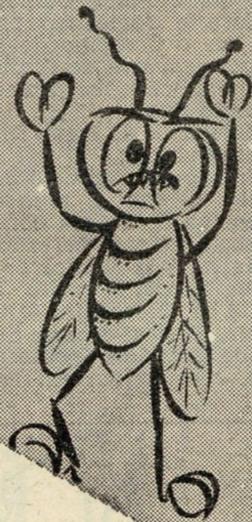
(CONTINUA NA 39.ª PAG.)

o rei dos insecticidas



DUM DUM

é o fim



BANCO NACIONAL ULTRAMARINO

dispondo de **128** departamentos próprios
servidos por **3.837** empregados

tem correspondentes em todos
os concelhos do País (*)

é

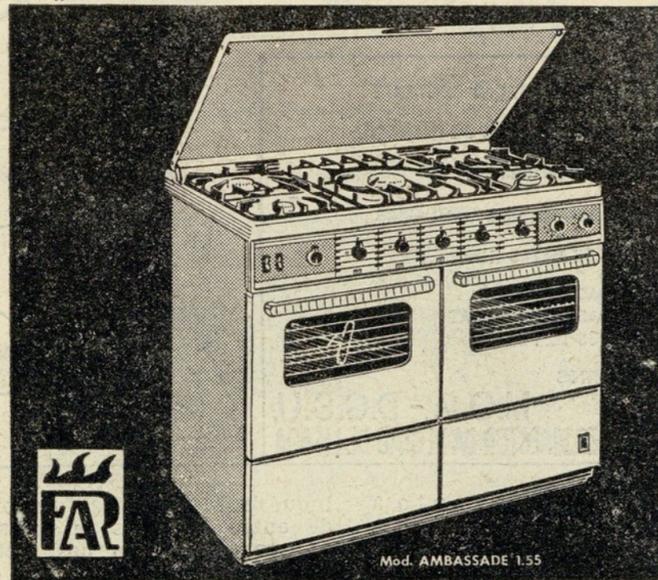
**o Banco do Povo
ao serviço de Portugal**

(*) Nos 383 concelhos existem
804 correspondentes

GRAÇAS AOS
FOGÕES

FAR

A ALEGRIA
NO LAR...



Mod. de luxo — 5 lumes e 2 fornos com termostatos — Grelhador
F A R S O L com dispositivo eléctrico para fazer girar o espeto.
Equipado com conta minutos, sonoro

A VENDA NAS BOAS CASAS DA ESPECIALIDADE
DISTRIBUIDORES EXCLUSIVOS:

J. COSTA & SILVA, LDA.

LISBOA-2 RUA DOS SAPATEIROS, 79, 1.º TELEFONE 32 67 13

O PLANO DIRECTOR DE LISBOA E A PONTE SOBRE O TEJO

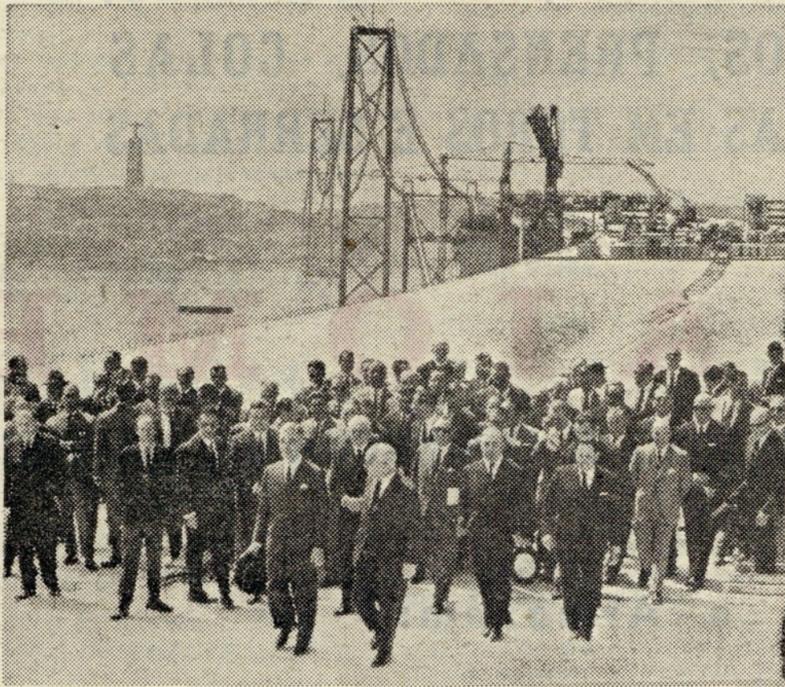
(CONTINUAÇÃO DA 37.ª PÁG.)

seja secundada, dentro da região, pelo impulso a dar ao crescimento dos centros de actividade mais afastados da capital, mormente nas áreas a Sul do Tejo. Encara o programa da distribuição do excedente demográfico, dentro do prazo anteriormente referido, por grandes sectores de povoamento, cujas condições naturais e tendências de desenvolvimento se estudam com vista à sua correcção e reestruturação, conforme critérios judiciosos de uma descentralização regional orgânica que evite dispersões antieconómicas em infra-estruturas de comunicações e serviços, e favoreça uma vida local dinâmica e a melhoria das estruturas sociais existentes.

Os princípios que informam a concepção proposta para a nova estrutura podem resumir-se, em linhas gerais, na polinucleação de Lisboa e dos seus aglomerados periféricos, no aproveitamento racional dos territórios em torno dos estuários do Tejo e do Sado, no fomento dos núcleos que possam ter vida própria tanto quanto possível independente de Lisboa (especialmente a Sul do Tejo) e no desenvolvimento moderado dos aglomerados existentes ao longo das três linhas tentaculares da capital (linhas de Cascais, Sintra e Vila Franca de Xira).

O Plano, a ponte e os empreendimentos previstos até 1973

Avaliada a importância da população activa nos próximos decénios, fez-se um esquema de distribuição de actividades primária, secundária e terciária pelos grandes sectores regionais considerados e pelos núcleos que os constituem, permitindo localizar as novas zonas industriais da região e formular um programa



NO VIADUTO DA PONTE, DURANTE UMA DAS MUITAS VISITAS DOS PRESIDENTES DOS MUNICÍPIOS DA METRÓPOLE E ILHAS AJACENTES

das necessidades quantitativas de habitações.

Apreciadas as potencialidades turísticas da orla marítima, desde a Ericeira a Troia, de Sintra, da Arrábida e da Península de Setúbal, caracterizam-se os tipos de aproveitamento respectivos como base da política de desenvolvimento turístico da região a estabelecer pelo Comissariado Nacional de Turismo.

Em função das deficiências actuais e da estrutura proposta são delineadas as linhas mestras do novo sistema da circulação regional rodoviária, ferroviária e aérea.

O Plano delimita ainda esquematicamente os tipos básicos de

zonas diferenciadas pela predominância das funções que devem desempenhar de acordo com o ordenamento previsto.

Completam o trabalho indicações sobre a orientação das actividades relativas ao prosseguimento dos estudos e sobre a preparação das decisões que a Administração deverá tomar sobre a realização das obras que se propõem numa primeira fase que corresponde ao decorrer do III Plano de Fomento (1968-1973), enumerando-se para esse período as realizações respeitantes a vias arteriais urbanas da capital, grandes rodovias e caminhos de ferro regionais, novo aeroporto comercial, habitação social, zonas industriais e equipamento

escolar primário, secundário e superior.

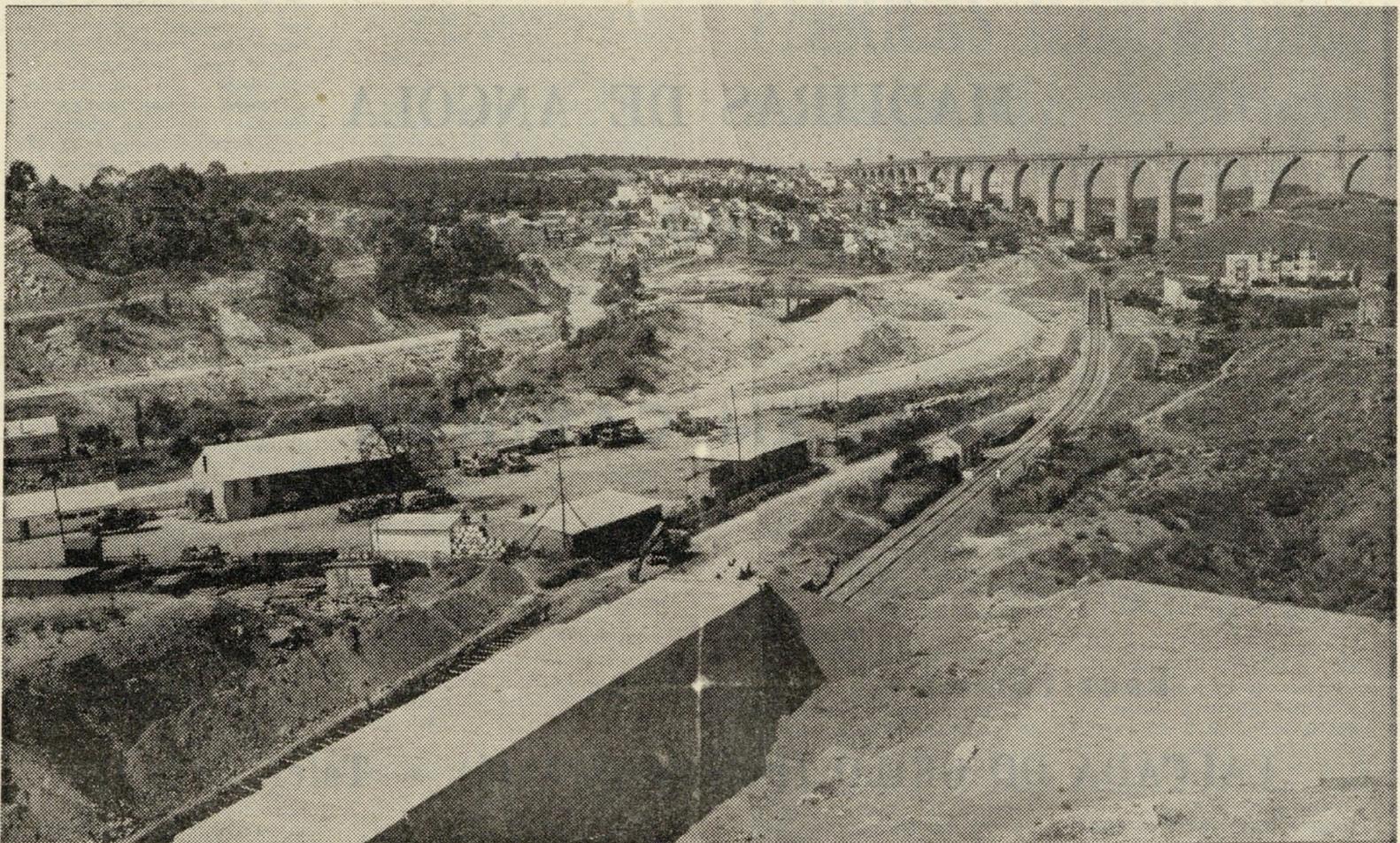
Citamos, a propósito, o que há dias se escrevia no «Diário Popular», afirmação que pedimos vênua para apoiar:

Assim, aponta-se a necessidade imediata de se proceder à construção das vias de penetração no Sul, de modo a obter-se, não só um escoamento fácil como ainda a criação de um verdadeiro pólo de desenvolvimento. A auto-estrada até Coina não é suficiente, por exemplo, e há uma exigência absoluta na construção da estrada de ligação daquela localidade a Porto Alto.

Por outro lado, outro aspecto se apresenta com possibilidades, cremos, de resolução imediata: o prolongamento do caminho de ferro do Barreiro à estação de Almada, já prevista para um local situado a 300 metros do nó em trevo, logo a seguir à portagem do lado Sul.

Para além do Plano Director da Região de Lisboa surge, ainda, como necessidade imediata, a elaboração de um planeamento para toda a zona contígua à margem Sul, enquadrado, naturalmente, nos princípios gerais estabelecidos naquele Plano. Esse planeamento poderia trazer alguma ordem ao crescimento desordenado que está a verificar-se em Almada, através da construção de bairros a esmo e absolutamente incaracterísticos. E, a propósito, assinalamos que o município almadense não parece mostrar-se possuidor de uma orgânica capaz de corresponder às solicitações, realmente extraordinárias e situadas a uma escala invulgar, que trará a ponte sobre o Tejo; a sua repartição de urbanismo e obras, por exemplo, carece de outros meios e de outras perspectivas.

Num ponto havemos de insistir: a ponte sobre o Tejo traz exigências — já numa medida realmente internacional. No saber corresponder-lhe reside a justificação da obra.



OS TERRENOS PRÓXIMO DO AQUEDUTO DAS AGUAS LIVRES MODIFICARAM-SE POR COMPLETO COM A CONSTRUÇÃO DOS ACESSOS A PONTE, DE QUE A GRAVURA DÁ UM ASPECTO DOS TRABALHOS NA SUA PRIMEIRA FASE

IMPORTAÇÃO DIRECTA DE MADEIRAS
ULTRAMARINAS E ESTRANGEIRAS
CONTRAPLACADOS, AGLOMERADOS,
FOLHEADOS, PENSADOS, COLAS
E MADEIRAS EM TOROS E SERRADAS

MAIOMBE

IMPORTAÇÃO E COMÉRCIO DE MADEIRAS, LDA.

Sede e Armazém:

CALÇADA DO GRILO (Palácio D. José) // LISBOA - 6

Telefs. 384057 - 383549 - 383987 Teleg. MAIOMBE

FORTE DE FARIA & IRMÃO, LDA.

MADEIRAS DE ANGOLA

PARA TODO O MUNDO

SEDE EM CABINDA



Escritório:

CALÇADA DO GRILO (Palácio D. José) Telef. 383443

A PONTE SALAZAR

MOTIVO PARA FESTAS NAS DUAS MARGENS DO TEJO

MILHARES e milhares de pessoas estão desde as primeiras horas de hoje concentradas nas duas margens do Tejo para assistirem à inauguração da ponte sobre o Tejo — a Ponte Salazar, em homenagem ao Presidente do Conselho.

O programa oficial das cerimónias inaugurais, que durarão três dias e que decorrerão em duas cidades — Lisboa e Setúbal — e uma vila — Almada — de há muito que estava desenhado.

Atendendo a esse facto, fácil é relatar, em síntese, o acontecimento que será, sem dúvida, o mais significativo das comemora-

PORMENORES DA INAUGURAÇÃO DA PONTE SALAZAR

- ◆ A ponte é inaugurada pelo Chefe do Estado, por intermédio de um comando a distância.
- ◆ Helicópteros da Força Aérea escoltarão o Presidente da República durante a travessia da ponte.
- ◆ Estarão presentes ministros de Governos estrangeiros.
- ◆ Assistem à cerimónia jovens de todos os distritos da Metrópole e de todas as províncias ultramarinas.
- ◆ Serão condecorados pelo Chefe do Estado os principais obreiros da Ponte Salazar.
- ◆ As festividades prolongar-se-ão por três dias.

ções do 40.º aniversário da Revolução Nacional. Além de tudo o mais é a maior obra pública de sempre erguida em Portugal que vai ser inaugurada dentro de horas.

Centenas de embarcações no Tejo

6 de Agosto — Todo o Tejo está engalanado. São centenas de embarcações, desde os grandes paquetes, aos navios de guerra, aos «lusitos» tripulados por jovens velejadores da Mocidade Portuguesa que se associam à grande gala que constitui afinal, a inauguração da nova ponte.

Todos querem estar presentes no momento que será histórico. Muitos mesmo vieram dos mais distantes lugares do mundo português, outros do Brasil, dos Estados Unidos e de toda a Europa.

A juventude está representada. Estão ali os jovens de todos os distritos da Metrópole e de todas as províncias ultramarinas. Os numerosos convidados, entre os quais membros dos Governos de países amigos, ocuparam já os seus lugares nas tribunas.

Saudações à chegada do Chefe do Estado

O Presidente Américo Thomaz, acompanhado do chefe da sua Casa Militar e dos ajudantes, chega ao local precisamente às 10 e 30. A guarda de honra apresenta armas. Minutos depois desfila em continência ao Chefe do Estado.

O Presidente recebe, em seguida, os cumprimentos de todas as altas individualidades presentes e são quinze minutos de saudações. Ministros, embaixadores e

as mais representativas figuras da vida da Nação desfilam.

Com a «Aleluia», de Handel, inicia-se a cerimónia

As 10 e 45 ouve-se a «Aleluia» de Händel. É o início oficial da cerimónia.

Quando o coro termina esta peça de grande efeito, o Cardeal-Patriarca de Lisboa paramenta-se e dirige-se para o plinto de onde lança a bênção. Ouve-se agora o «Magnificat».

Atingido o plinto, as vozes calam-se. O Cardeal Cezeira dá a bênção de Deus à grande obra. O coro continua, depois, o «Magnificat». É um momento de grande beleza.

Os cinco discursos previstos

Tudo está rigorosamente previsto.

Dois minutos antes das onze horas, inicia-se a série de discursos. Fala primeiro o director do Gabinete da Ponte, Eng.º Canto Moniz. Depois, sucessivamente, usam da palavra o representante da firma adjudicatária da obra, os presidentes dos Municipios de Almada e Lisboa e, por fim, o Ministro Arantes e Oliveira.

O agradecimento da Nação aos obreiros da obra

Alguns dos grandes obreiros da ponte avançam para

a tribuna presidencial. Eles são os representantes de cerca de três mil homens que com o seu esforço, tornaram realidade o velho sonho. A maioria continuará no anonimato, mas todos eles, desde o mais modesto ao mais categorizado dos técnicos, foram os construtores da grande ponte.

O Chefe do Estado condecora aqueles que mais se distinguiram. É o agradecimento da Nação.

A maior festa a que algum dia o povo de Lisboa assistiu

O momento histórico aproxima-se. Acompanha o Ministro Arantes e Oliveira e do Eng.º Canto Moniz, o Presidente dirige-se ao plinto destacado da tribuna onde se encontra e pronuncia algumas palavras.

São 12 e 20. O Presidente Américo Thomaz, por comando à distância, procede à abertura da ponte, que se materializa pelo descerramento de quatro padrões e que contém o seu nome. Na ancoragem norte, na Avenida da Índia, é igualmente descerrado nesse momento outro padrão.

Num coro imenso o Hino Nacional é cantado por todos os presentes. No ar, vêm-se, agora, milhares de pombos correios, ouvem-se girândolas de foguetes, é a grande festa do Tejo, a maior a que algum dia o povo de Lisboa assistiu.

Guarda de honra feita por helicópteros

Uma salva de 21 tiros assinala, também, o momento, e do rio vêm os sons festivos das se-

reias dos barcos de guerra, mercantes e de recreio.

Os pombos largados já quase desapareceram, mas em seu lugar, aviões e helicópteros da Força Aérea Portuguesa dão mais beleza à cerimónia.

O cortejo presidencial, entretanto, começa a desfilir em direcção a Lisboa. Os helicópteros voando, agora, um pouco acima do tabuleiro e a duzentos metros de cada lado da ponte, fazem a guarda de honra ao Chefe do Estado. Lá em baixo, no rio, os navios de guerra assinalam a passagem do cortejo com salvas de 21 tiros, enquanto as sereias de todos os barcos não deixam de tocar.

Autêntica invasão nos postos de portagem

O cortejo, às 13 horas, chega à Praça Afonso de Albuquerque, e meia hora depois a ponte fica aberta ao tráfego. Nas duas margens formam-se filas imensas de automóveis e autocarros. Nos postos de portagem os funcionários assistem a uma autêntica invasão. Alguns automobilistas gostariam de andar mais depressa, mas a velocidade limite no tabuleiro é de sessenta quilómetros. Para a controlar não são necessários polícias um moderno sistema de radar está atento a todos os excessos.

Continua a festa. Oficialmente, só às 16 horas há outra cerimónia (abertura da exposição retrospectiva) mas, para milhares e milhares de pessoas, não há qualquer interregno.

A ponte, às 21 e 30, surge iluminada festivamente. Nas duas

(CONTINUA NA 43.ª PÁG.ª)

FEÉRICAS ILUMINAÇÕES e fogo de artifício na Costa da Caparica além de outras cerimónias

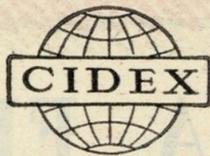
Uma das grandes beneficiárias da ponte sobre o Tejo é, sem dúvida, a Costa da Caparica e os seus habitantes, tal como os turistas e veraneantes que frequentam a magnífica praia da margem Sul.

Por tal motivo, a Costa da Caparica vai estar em festa durante quinze dias.

Uma comissão, constituída pelos Srs. Eng.º Vasco Blanc Lupi, Diogo Mendes Lima, António Ribeiro Gomes, José Francisco Patrão e Mário Amaral dos Santos, elaborou um sugestivo programa comemorativo do extraordinário acontecimento, o qual principiará com uma atraente corrida de touros, nocturna, numa praça instalada no campo de futebol. Além de palestras pelos Srs. António Correia, director do jornal «Praia do Sol»; Eng.º Vasco Lupi, presidente da Comis-

são Municipal de Turismo; e Dr. Sousa Barros, director da Escola Elementar D. António da Costa, haverá ainda torneios juvenis de futebol de salão e provas de atletismo de «Karting», esta última integrada no Campeonato Nacional de Condutores de «kartings», e concertos pelas bandas musicais do concelho, no coreto do Largo Comandante Sá Linhares.

Os números de maior projecção das comemorações da inauguração da ponte sobre o Tejo na Costa da Caparica serão, porém, as feéricas iluminações de algumas das suas principais artérias, tais como a Avenida Comandante Tenreiro, Avenida Marechal Carmona, a Rua dos Pescadores e o Largo Comandante Sá Linhares, e a queima de vistoso fogo de artifício, que coroará os atraentes festejos naquela progressiva praia.

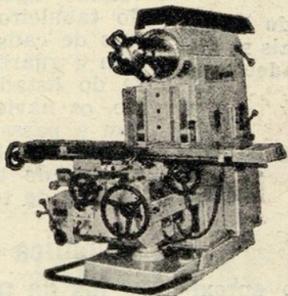


Comércio Internacional e Representações
Industriais, Ld.º

Firma Societária: SOCIÉTÉ AME. S. O. D. E. I. X — PARIS

MÁQUINAS FERRAMENTAS

REPRESENTANTES EXCLUSIVOS PARA PORTUGAL
DOS MAIORES FABRICANTES EUROPEUS



STOKS PERMANENTES NOS NOSSOS ARMAZENS

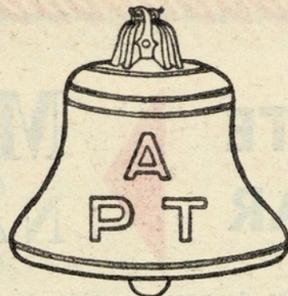
ESTUDOS ENGINEERING
INSTALAÇÕES INDUSTRIAIS

SEDE

Av. Casal Ribeiro, 46-2.º — LISBOA
Telefones 535307 - 49079 - 532401

DELEGAÇÃO

Rua Gonçalo de Sampaio, 401-3.º-D — PORTO
Tel. 66268 - 61425



THE ANGLO PORTUGUESE TELEPHONE C.º LTD.

(COMPANHIA DOS TELEFONES)

FUNDADA EM 1887

79 anos ao serviço do público
de LISBOA e PORTO

LONDRES — Donnington House Norfolk
Street — London W. C. 2

LISBOA — Rua Andrade Corvo, n.º 14

PORTO — Rua da Picaria, n.º 5

E. PINTO BASTO & C.ª L.ª DA

stabelecidos desde 1771

LISBOA

TRANSPORTES MARÍTIMOS E AÉREOS
AGÊNCIA DE VIAGENS E DE TURISMO

REPRESENTAÇÕES INDUSTRIAIS

FOLHAS DE FLANDRES E AÇOS

AGENTES GERAIS DE SEGUROS

IMPORTADORES

EXPORTADORES

SEDE: Avenida 24 de Julho, n.º 1, 1.º

DEPENDENCIAS: Praça Duque da Terceira, n.ºs 20 a 26
Trav. dos Remolares, n.ºs 5 e 7 e 10, 1.º
e 2.º
Trav. Conde da Ponte, n.º 16

TELEFONES: 36 15 81 (6 linhas), 36 86 58/9, 36 74 92/3, 35 171,
36 29 21, 36 11 88 e 32 33 66.

TELEGRAMAS: «PINTO» TELEEX: S 201 — «BASTO»

NO PORTO: KENDALL, PINTO BASTO & C.ª, Ld.ª
R. Nova de Alfândega, 12



UM BOM CONSELHO

SENTE-SE FATIGADO, NER-
VOSO, ESGOTADO?

TEM FALTA DE APETITE, DE
ENERGIAS?

DORME MAL?

QUER RECUPERAR A SAÚDE,
O VIGOR PERDIDO?

QUER ENCONTRAR A SUA
ANTERIOR BOA DISPOSI-
ÇÃO, O SEU VIGOR E A
SUA ALEGRIA DE VIVER?

FAÇA COMO ELE UM TRA-
TAMENTO DE:

EM CASOS NORMAIS,

APISÉRUM
de Helvetia

EM CASOS MAIS REBELDES

BI-APISÉRUM

Estes dois produtos, são com-
plementos alimentares, cuja
fórmula natural se caracte-
riza por três principais gru-
pos de elementos:



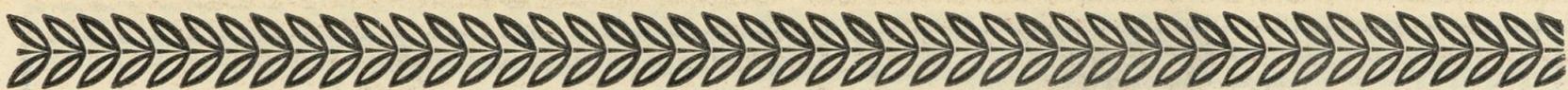
Vitaminas: particularmente as
do grupo B, o ácido panto-
ténico, a riboflavina, a piri-
doxina, a biotina, a niaci-
na, etc.

Ácidos aminados: os deriva-
dos dos ácidos aspárticos e
glutâmicos, cistina, lisina,
arginina, alanina, prolina,
tirosina, valina, etc.

Oligo-elementos: sódio, potássio, cálcio, magnésio, ferro,
cobre, alumínio, etc.

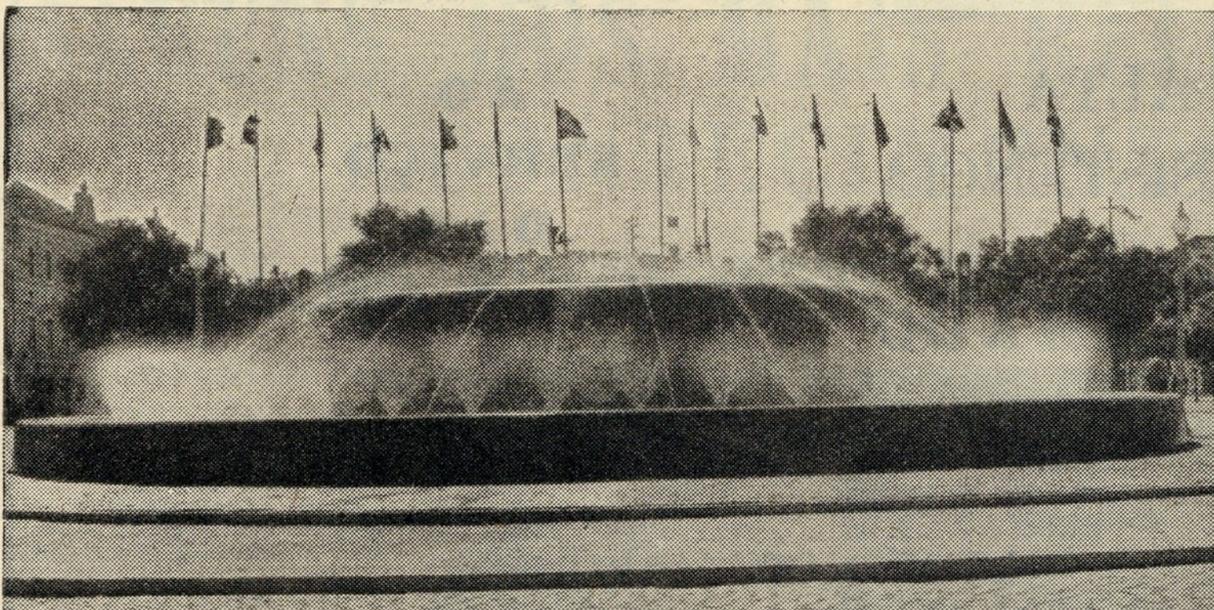
Pedidos de literatura aos representantes
FERNANDO DE OLIVEIRA & C.ª

Rua de D. Estefânia, 167-A-C — LISBOA



AS FESTAS DA INAUGURAÇÃO DA PONTE

(CONTINUAÇÃO DA 41.ª PÁG.ª)



A PONTE LUMINOSA DE SETÚBAL

margens não faltam os arraiais, os concertos e as marchas populares.

Os salões da Câmara Municipal de Lisboa começam a animar-se muito antes das 22 horas. A essa hora, o General França Borges oferece uma recepção. Estão presentes, de novo, as mais altas individualidades portuguesas e estrangeiras.

O dia terminou oficialmente trinta minutos depois da meia-noite. No rio e nas colinas da margem sul há um espectáculo de luz e cor. Os melhores pirotécnicos do País vieram até ao Tejo.

O Chefe do Estado nas cerimónias de Setúbal

As cerimónias prosseguem amanhã, com maior importância, em Setúbal.

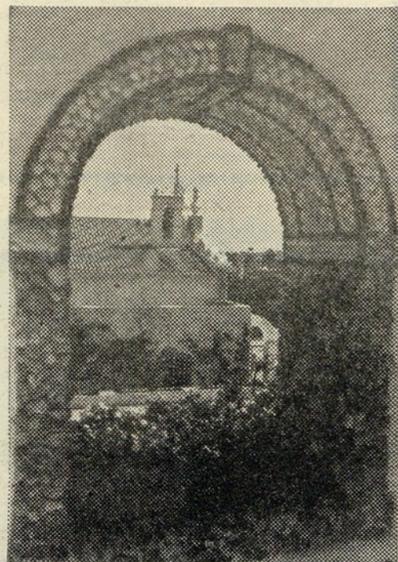
O programa estabelecido é o seguinte:

As 9 horas, regatas de remo e vela, provas de natação na área compreendida entre a ponte e a doca de recreio em Belém, Porto Brandão e Trafaria; às 10, missa campal no Santuário de Cristo-Rei.

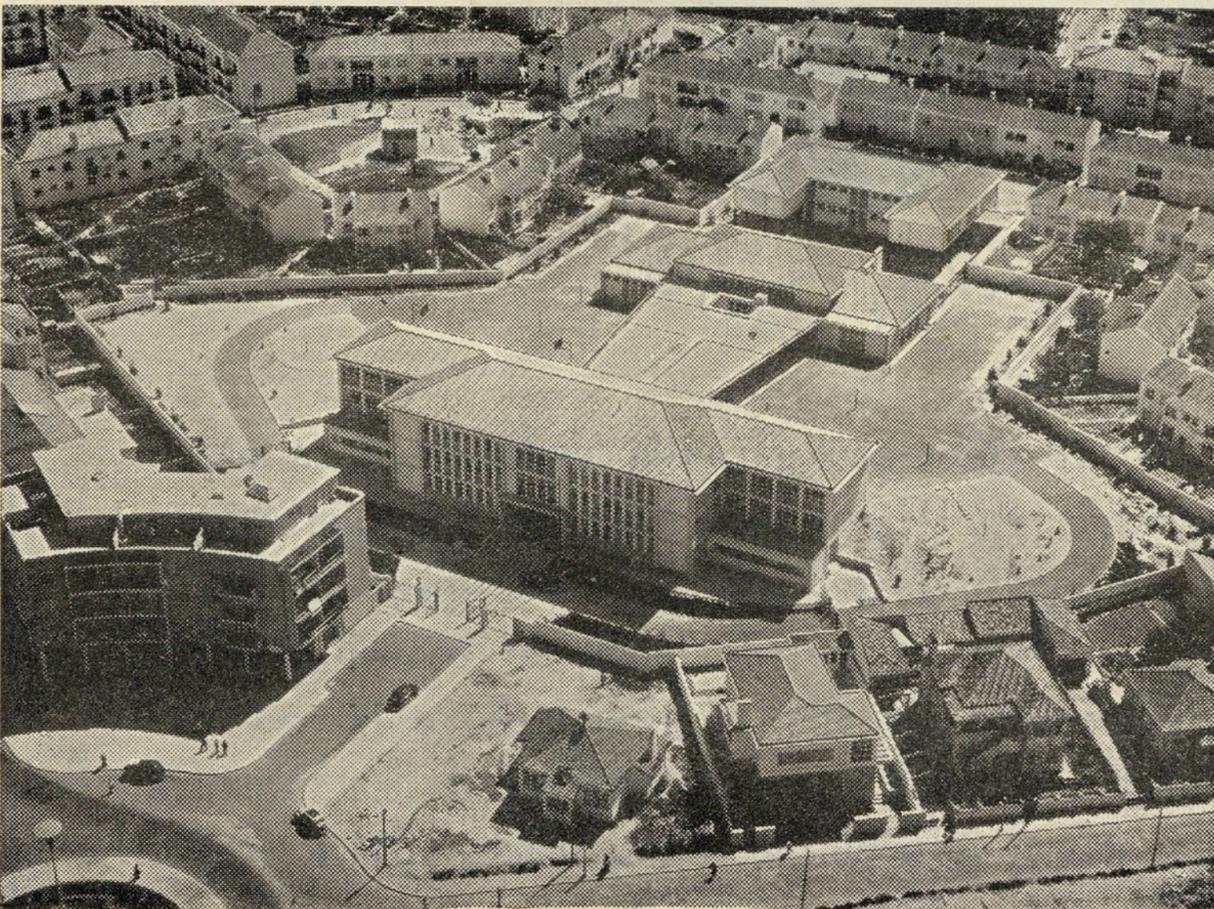
Na cidade do Sado, às 15 e 30, haverá uma sessão so-



ESTARÁ EM FESTA O PORTO DE SETÚBAL



CONVENTO DOS CAPUCHOS NA COSTA DE CAPARICA



VISTA PARCIAL DE ALMADA

lene no edifício dos paços do Concelho. As 17 horas, o Chefe do Estado passa em revista a concentração das frotas de pesca e de recreio de Sines, Setúbal e Sesimbra, no rio Sado.

As 18 e 30: tourada de gala na Praça Carlos Relvas, em Setúbal.

As 21, jantar e recepção no castelo de S. Filipe, oferecido pelas autoridades administrativas de Setúbal.

As 21 e 30: iluminações públicas e arraiais em Lisboa, Setúbal e Almada.

As 22, bailado na Ponte Luminosa da Praça do Império, em Lisboa, e às 23, fogo de artifício no rio Sado.

O último dia das festas

Depois de amanhã terminam as cerimónias. As 11 horas, será apresentado o filme sobre a construção da ponte; às 12 horas, inaugura-se a exposição de trabalhos do concurso «A ponte vista pelas crianças»; às 16 horas, o Ministro da Marinha oferece um passeio Lisboa-Estoril-Lisboa e uma recepção a bordo de um navio mercante; às 21 e 30, haverá iluminações públicas e arraiais em Lisboa, Setúbal e Almada e, às 22 horas, o Ministro das Obras Públicas oferece uma recepção no Palácio Nacional de Queluz.



UM
PRODUTO NACIONAL

AO DE ALTA
RESISTÊNCIA
PARA
BETÃO ARMADO

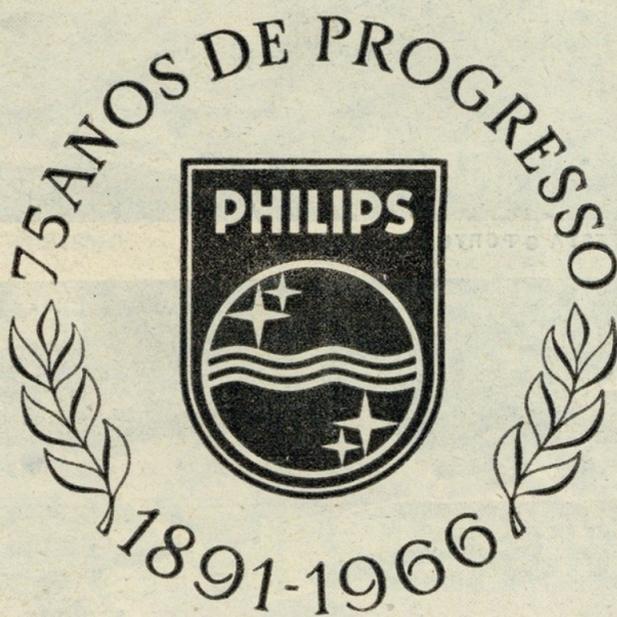
AO
SERVIÇO
DAS
OBRAS PÚBLICAS

FÁBRICAS - LISBOA
- PORTO
- LOURENÇO MARQUES

HELIACO, LDA.
Rua S. Julião, 41-4.º Dto.
LISBOA

HELITOR-AÇOS ESPECIAIS
Rua da Alegria, 406 - Sala 3
PORTO

HELIACO MOÇAMBIQUE, LDA.
Caixa Postal, 2016
LOURENÇO MARQUES



Cada aparelho PHILIPS oferece a garantia mundial de uma marca conhecida e reputada em 125 países. Mais de 3.000 investigadores nos seus laboratórios; mais de 20.000 engenheiros e técnicos nas suas fábricas; ao todo, mais de 252.000 pessoas, colaboram directamente no estudo, na fabricação e distribuição dos aparelhos PHILIPS. Em Portugal, uma rede de 500 Agentes Oficiais assegura a sua distribuição e assistência após a venda.



PEQUENA HISTÓRIA DE UMA GRANDE OBRA

ALGUNS DOS MAIS RELEVANTES ACONTECIMENTOS acerca da construção da Ponte Salazar

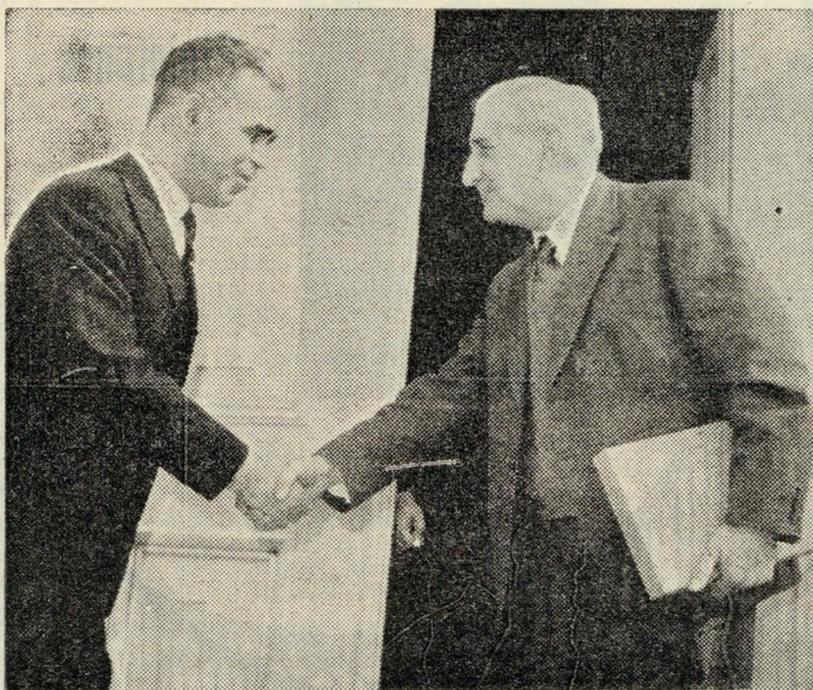
1958 — Aprovada por unanimidade a construção da ponte

31 DE NOVEMBRO — Durante a sessão da Assembleia Nacional desta data foi aprovado por unanimidade o 2.º Plano de Fomento, que incluía a construção da Ponte sobre o Tejo em Lisboa.

1959 — Anunciada a abertura do Congresso

27 DE ABRIL — O Ministro das Obras Públicas, Eng.º Arantes e Oliveira durante uma conferência de Imprensa realizada na Sala de Imprensa do Secretariado Nacional da Informação, anunciou aos jornalistas a abertura do concurso para a construção da Ponte sobre o Tejo.

Presentes, além de muitas outras individualidades os Ministros do Exército e das Comunicações, o Subsecretário de Estado das Obras Públicas, os anti-



SALAZAR RECEBE UMA CÓPIA DO CONTRATO DE CONSTRUÇÃO

gos Ministros das Obras Públicas, Eng.º Frederico Ulrich; e das Comunicações, General Gomes de Araújo; o presidente da Câmara Municipal de Lisboa, o Secretário Nacional da Informação e técnicos do Ministério das Obras Públicas e da Junta Autónoma das Estradas. Para ilustrar a comunicação do Ministro das Obras Públicas, foram projectados alguns diapositivos com fotomontagens da localização da futura ponte, em relação à capital.

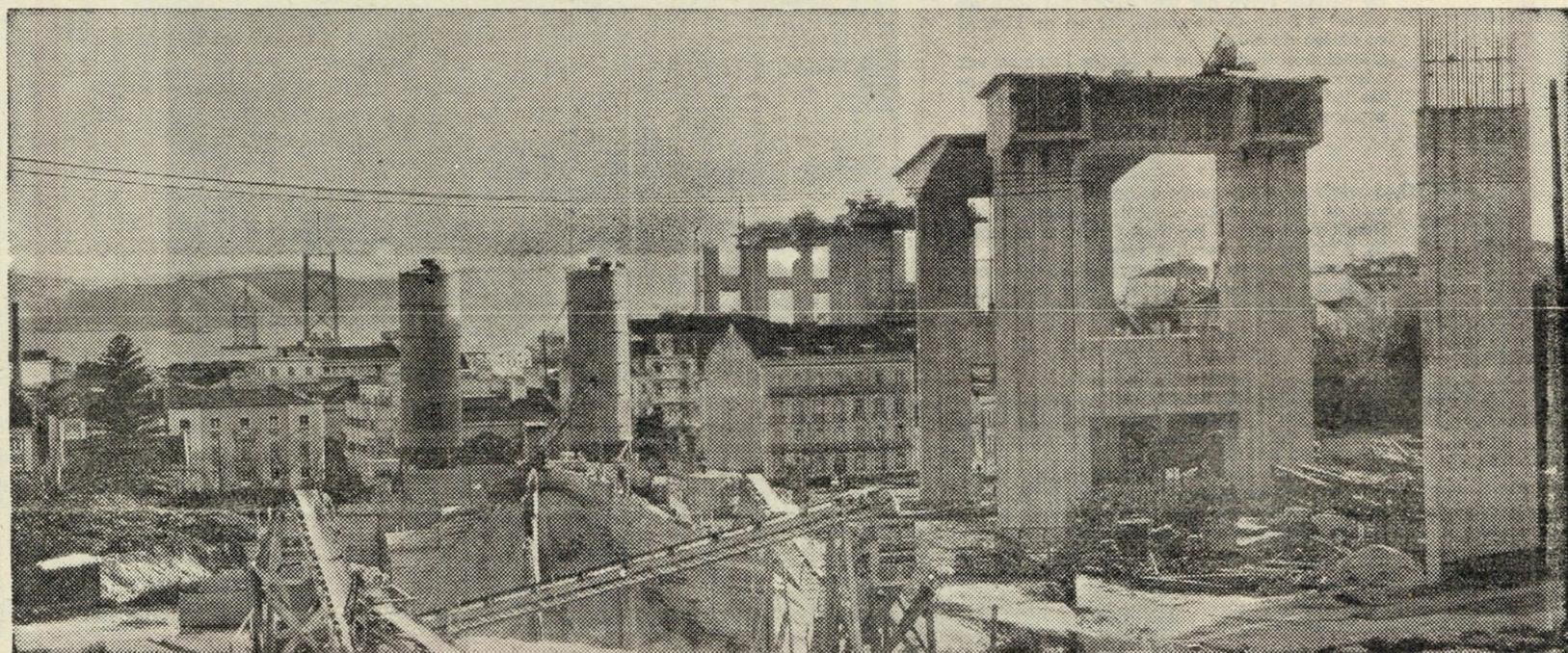
1960 — Visita aos trabalhos de ensaio

7 DE JANEIRO — O Ministro e o Subsecretário de Estado das Obras Públicas deslocaram-se ao «atelier» do Eng.º Prof. Edgar Cardoso, a fim de examinarem os trabalhos de ensaio em modelos reduzidos da Ponte sobre o Tejo, executados por uma equi-

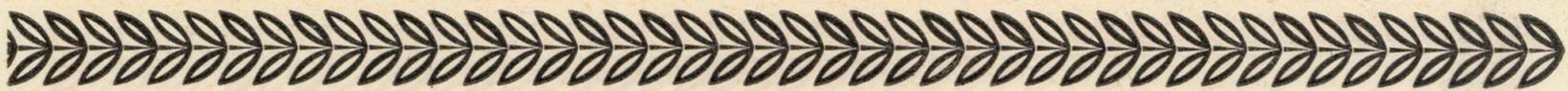
(CONTINUA NA 47.ª PAG.ª)



«PONTE SOBRE O TEJO» — OSONHO IA FINALMENTE TRANSFORMAR-SE EM REALIDADE



TODOS OS DIAS OS PILARES DA PONTE IAM TOMANDO VULTO



HISTÓRIA DE UMA GRANDE OBRA

(CONTINUAÇÃO DA 45.ª PAG.ª)

pa de técnicos especializados, chefiada pelo referido professor.

Quatro empresas propõem-se consruir a ponte

27 DE FEVEREIRO — Termina o prazo das propostas para a construção da Ponte sobre o Tejo. Foram quatro os proponentes para a construção e exploração da ponte, um dos quais uma empresa recentemente constituída — A Sociedade Atlântica Portuguesa de Empreendimentos e Expansão Económica.

As restantes propostas foram apresentadas por três conjuntos de empresas, a saber: a primeira — Société des Forges & Ateliers du Creusot (Usines Schneider, francesa; Fried Krup Maschinen Lend Stahlban-Reinhausen, alemã; Merrit Chapman & Scott Corporation, americana; Durman Lon (Bridge and Engineering, Lda., inglesa; e Hojaard & Schultz A/S, holandesa).

Segunda — United States Steel Export Company, americana; Morrison - Knudsen Company, Inc, franco-americana; American Bridge Division, americana; Compadec, portuguesa; Tudor Engineering, C.º, americana, e Sorefame, portuguesa.

Terceira — Damag Aktiengesellschaft; Ang Klenne; C. H. Jucho; Gollnow-Werke A. G.; Hein Lehmann & C.º A. G.; Siemens-Bauunier G. M. B H.; Waiss & Freytag Kom-Ges, alemães, em conjunto com Somec Lda., portuguesa.

O acto público da abertura das propostas

3 DE MARÇO — Efectuou-se na Junta Autónoma de Estradas o acto público para abertura das propostas para adjudicação da obra de construção da Ponte sobre o Tejo.

As propostas apresentadas eram todas acompanhadas de elementos de cálculo, desenho, fotografia e maquetas, verificando-se que três dos concorrentes apresentavam propostas suspensas, de tipo convencional, com dois pilares no leito do rio. Um desses concorrentes apresentava variantes quanto ao tipo de suspensão e tabuleiros, bem como novidades técnicas quanto à construção e dispositivos construídos em algumas das soluções apresentadas.

Um outro concorrente apresentava uma ponte suspensa por tirantes, os quais partiam radicalmente de dois grandes pilares implantados no leito do rio,

solução diferente das pontes suspensas clássicas e convencionais.

Foram as seguintes as propostas apresentadas:

O concorrente n.º 1 — Sociedade Atlântico-Portuguesa de Empreendimentos e Expansão Económica — apresentou uma proposta no valor de 1.300.000 contos, sujeita a rectificação, «mas não é de presumir que o seu valor ultrapasse 15 por cento da estimativa».

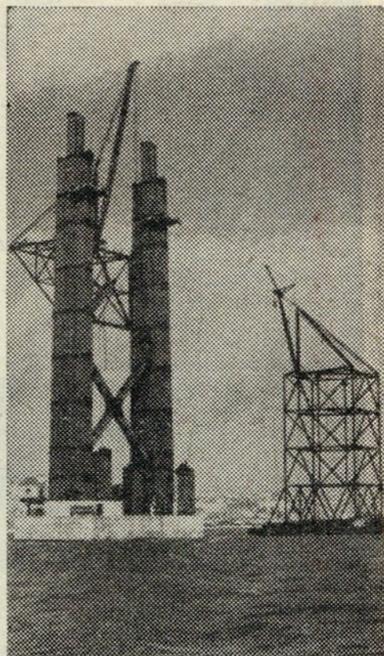
O prazo de execução que apresentou era de 5 anos, e o da concessão entre 20 a 25 anos.

Quanto às taxas de portagem o concorrente aceitava as que fossem fixadas pelo Governo.

O concorrente n.º 2 — consórcio constituído por Société des Forges & Ateliers du Cresout, Fred Krupp Maschinen, Merritt Chapman & Scott C.º, Dorman Long e Hoppand & Schultz — apresentavam dois preços, sendo um para ponte mista de estrada e caminho de ferro, no valor de 2.371.132.842\$00; outro só para ponte rodoviária, no valor de 1.985.067.248\$00.

O concorrente propunha-se assegurar o financiamento dos trabalhos com base em garantia a dar pelo Governo Português e com uma prestação inicial, a pagar pelo Estado.

A proposta n.º 3 — de Ameri-



A TORRE NORTE, VENDENDO-SE A GRUA QUE SERVIU PARA A SUA MONTAGEM

can Bridge Division, United States Steel Corporation, Sorefame, Morrison-Knudsen, Inc., D. B. Steinman, Tudor Zuginneering C e Compadec — apresentava, também, dois preços: ponte mista rodoviária e ferroviária, 2.449.750 contos; ponte somente rodoviária, 1.764.190 contos.

Quanto ao financiamento, o concorrente propunha-se organizar uma companhia concessionária em Portugal, a fim de serem assegurados os meios financeiros à execução da obra. Na sua proposta apresentava uma alternativa que possibilitava ao Governo Português construir e pagar a ponte.

O concorrente n.º 4 — Aug Kionne, Demag Aktiengesellschaft, Dortmunder Bruckenban, Gollnow-Werke A. G., Hein Lehmann & C.º, Waiss & Freytag, Siemens Ban Union e Somec — apresentava três sugestões de pontes: mista, ferroviária e rodoviária, 2.375 contos; rodoviária com viga de treliça, 1.656.900 contos e rodoviária com viga de treliça, 1.662.900 contos.

O prazo da execução era calculado em 5 anos.

1961 — Decreto-Lei 43.514

23 DE FEVEREIRO — O «Diário do Governo» publica o Decreto-Lei 43514 que autoriza os Ministério das Obras Públicas e das Finanças a outorgar em nome do Estado no contrato a celebrar para a construção da Ponte sobre o Tejo, entre Lisboa e Almada e a celebrar os acordos financeiros necessários para a execução da referida construção.

Oficialmente assinado o contrato de adjudicação

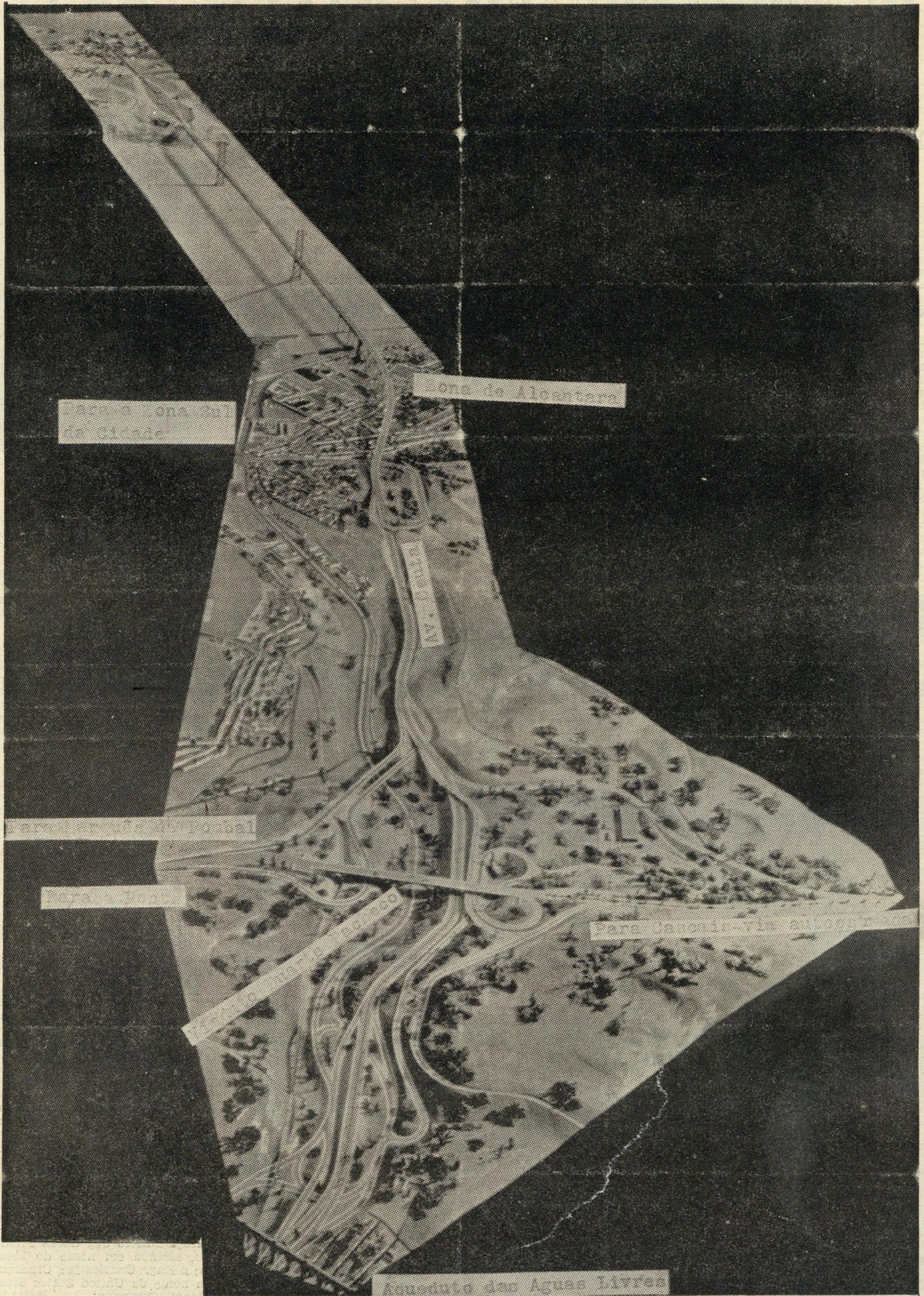
25 DE FEVEREIRO — É oficialmente assinado o contrato de adjudicação da Ponte sobre o Tejo. O Sr. Eng.º Arantes e Oliveira, Ministro das Obras Públicas, assinou em nome do Estado; o Eng.º Charles Mc. Cracken, em nome da United States Steel Export Company; Dr. Furtado dos Santos e como testemunhas os Srs. General Flávio Santos, presidente da Junta Autónoma das Estradas; Eng.º Canto Moniz, inspetor superior das Obras Públicas e director do Gabinete da Ponte sobre o Tejo; Eng.º Bailey, Dr. Sywark e Eng.º Sousa Carneiro.

Após a assinatura do contrato

(CONTINUA NA 49.ª PAG.ª)



UMA IMAGEM QUE REGISTA A CONCLUSÃO DA TORRE SUI



Panorâmica aérea da ponte sobre o Tejo e dos seus acessos, abrangendo as margens sul e norte sobre tudo os de Lisboa. Num extremo situa-se o Aqueduto das Águas Livres e no outro a praça de portagem, próximo do Monumento a Cristo-Rei. Na gravura acima, o leitor poderá localizar na margem norte, a zona de Alcântara, o Viaduto Duarte Pacheco, o aqueduto das Águas Livres, a Avenida de Ceuta e as vias de acesso para a zona sul da cidade, para o Marquês de Pombal, para a ponte, para Cascais (via auto estrada)



HISTÓRIA DE UMA GRANDE OBRA



TRABALHO HUMILDE? TALVEZ... MAS SEM ELE NUNCA TERIA SIDO CONSTRUÍDA UMA DAS MAIORES PONTES DO MUNDO!

(CONTINUAÇÃO DA 47.ª PAG.ª)

O Ministro Arantes e Oliveira proferiu algumas palavras acerca do importante empreendimento e num encontro que a seguir teve com os jornalistas, disse aquele membro do Governo que todas as propostas apresentadas haviam sido objecto de circunstanciado relatório da comissão de apreciação nomeada expressamente para esse fim, a que presidiu o presidente do Conselho Superior de Obras Públicas e que reuniu diversos dos nossos melhores especialistas nas matérias envolvidas.

Este relatório, completado com o do Ministro das Obras Públicas foi objecto de demorado exame do Conselho de Ministros em sucessivas reuniões. A resolução final tomada consta do despacho do Sr. Presidente do Conselho, datado de 28 de Maio de 1960.

A propósito, o Ministro disse que a referida reunião do Conselho de Ministros havia durado quinze horas, sinal do interesse e do cuidado dispensado ao empreendimento.

O Presidente do Conselho recebe na sua residência o Ministro das Obras Públicas que se fazia acompanhar pelo seu secretário, Sr. Eng.º Lousa Viana.

A conferência durou cerca de meia hora e o Sr. Eng.º Arantes e Oliveira entregou ao Sr. Prof. Oliveira Salazar uma cópia especial do contrato celebrado para a construção da Ponte sobre o Tejo, encerrada numa caixa artisticamente trabalhada.

Por sua vez, o Sr. McCracken, representante da firma construtora, United States Steel Export Company, esteve no gabinete de trabalho do Chefe do Governo, onde em nome daquela firma deixou cartões de cumprimentos.

1962 — O projecto definitivo é aprovado pelo Presidente do Conselho

9 DE MAIO — Por despacho exarado sobre proposta do Ministro das Obras Públicas é aprovado pelo Presidente do Conselho o projecto definitivo da Ponte sobre o Tejo.

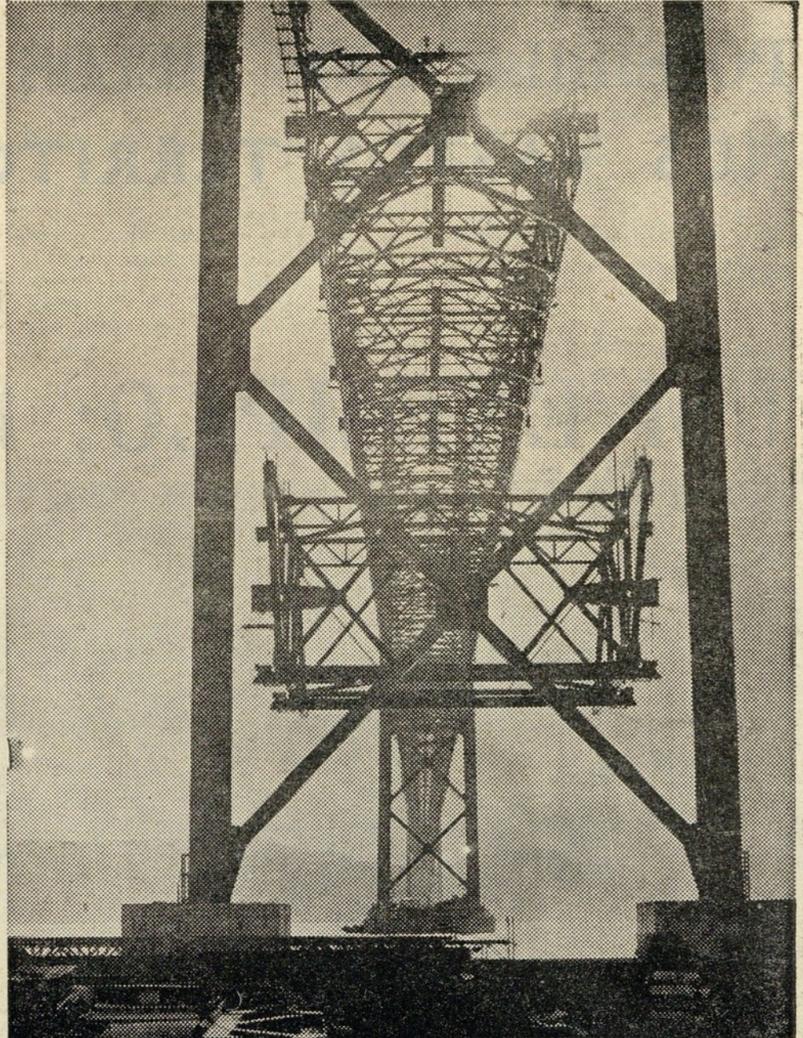
Esta resolução nos termos do contrato com a firma construtora United States Steel Export

Company, correspondeu à adjudicação definitiva da importante obra.

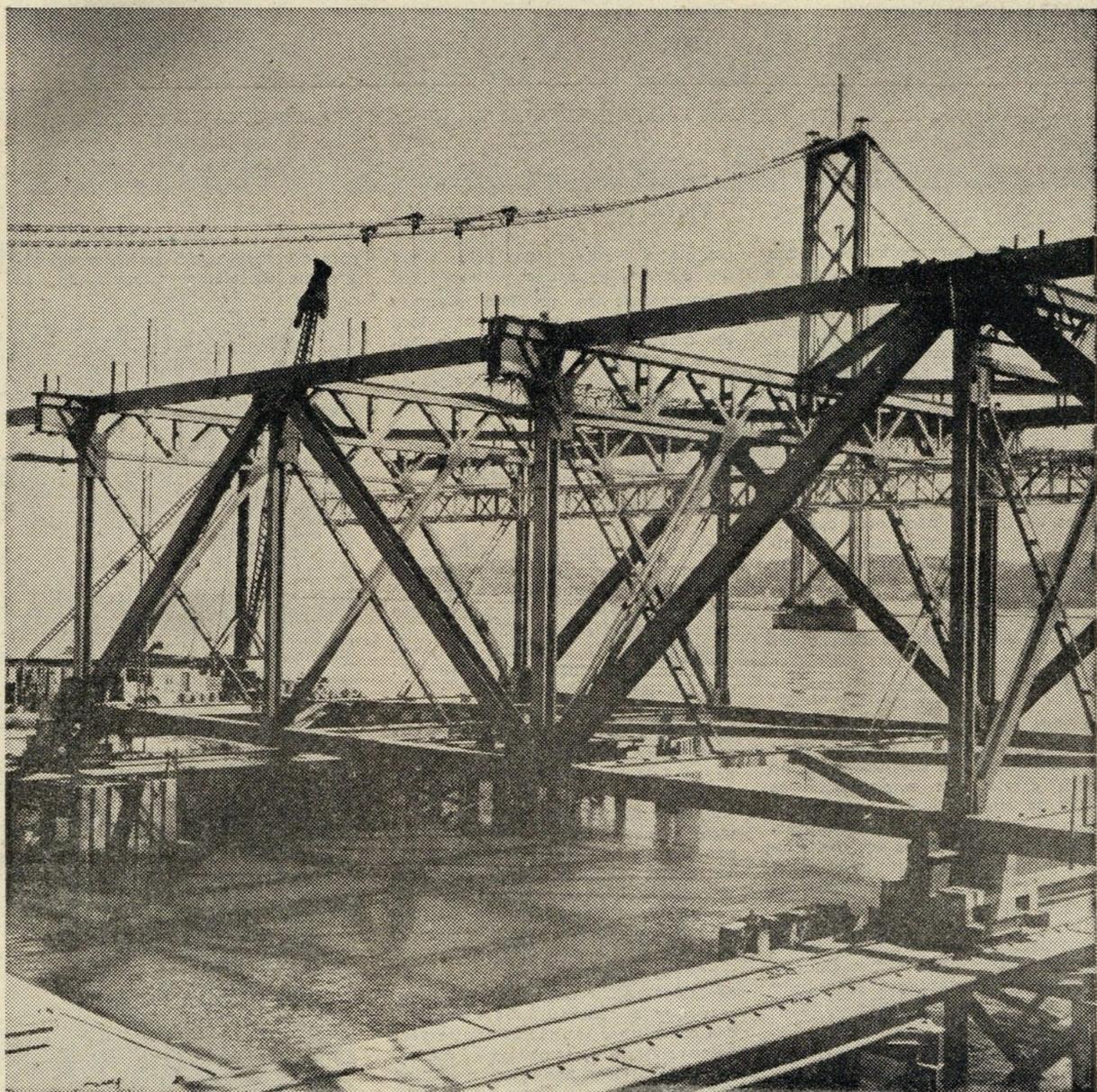
1963 — Início da construção da torre norte

10 DE JANEIRO — É lançado à água o grande molde flutuante

(CONTINUA NA 51.ª PAG.ª)



A ELEVACÃO DA ÚLTIMA SECÇÃO DE VIGA — O ABRAÇO ENTRE AS DUAS MARGENS É FINALMENTE REALIDADE

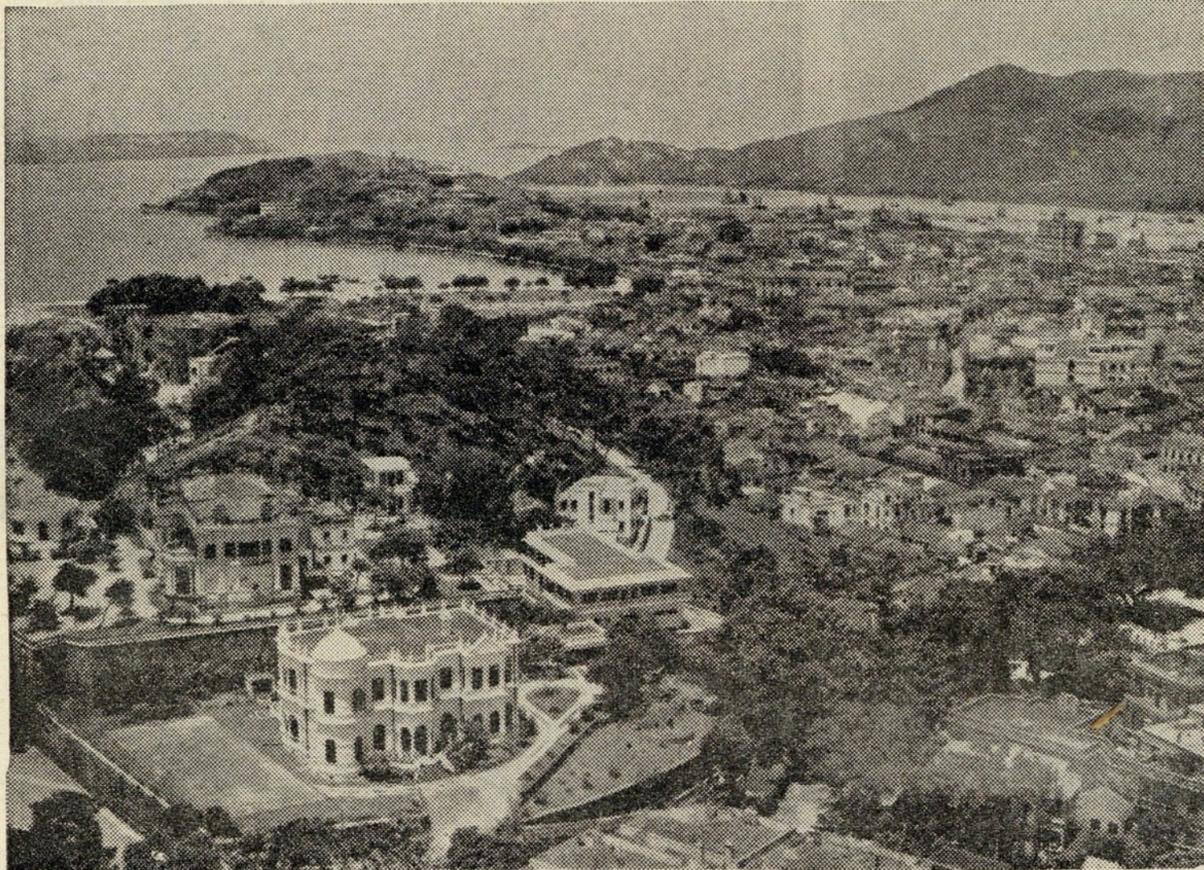


O LANÇAMENTO AO RIO DE UMA DAS SECÇÕES DO TABULEIRO



SÃO MUITO IMPORTANTES OS MELHORAMENTOS POSSIBILITADOS PELOS PLANOS DE FOMENTO NOS VASTOS TERRITÓRIOS DO ULTRAMAR

UM EXEMPLO: MACAU



VISTA PARCIAL DE MACAU

NO Plano de Fomento em curso, em Macau, procurará completar-se a actual obra de Esgotos da Cidade, cujo custo se prevê atinja mais de DOZE MILHOES de patacas. Quando a adjudicação inicial, feita no Ministério do Ultramar de acordo com o projecto que teve aprovação ministerial, foi de OITO MILHOES.

É uma obra de grande envergadura e que absorve elevadas disponibilidades. Mas por se tratar de um empreendimento fundamental ao saneamento da Cidade, não podia hesitar-se na sua conclusão apesar das dificuldades e elevados encargos que acarreta.

A obra de ligação entre as ilhas da província

A obra de ligação entre as Ilhas continua em curso e está em estudo a possibilidade da sua execução, ao menos parcial, por empreitada. As razões da sua execução, por administração directa, filiaram-se, inicialmente, em vários factos dos quais citarei, como mais saliente, a falta de recursos para a sua realização no prazo normal de empreitada, e a conveniência em aproveitar a mão-de-obra disponível do Centro de Recuperação Social, numa altura em que o número de internados era muito elevado e os trabalhos não abundavam.

Está prevista a construção do novo pavilhão de alienados cuja obra só não se começou por dificuldades de ordem técnica, postas pelo neuro-

psiquiatra e sublinhadas pelo chefe dos Serviços de Saúde.

Igualmente se prevêem algumas obras no sector portuário, na doca das Oficinas Navais e na Ilha da Taipa e a aquisição de algumas embarcações necessárias aos Serviços e equipamento, sempre bastante dispendioso.

III Plano de Fomento de 1968/1973

Estão previstos para o III Plano de Fomento a construção dum Estádio Desportivo, a ampliação do Palácio das Repartições, a comparticipação na construção e apetrechamento de estabelecimentos de ensino da Diocese e de escolas oficiais e a ampliação do liceu.

No sector da Saúde e Assistência prevê-se a construção de um mais completo e eficiente Centro de Saúde na Rua Nova à Guia, mais perto da zona hospitalar e procurando assim tirar maior rendimento dos Serviços. O actual edifício passará a ser adaptado a Biblioteca Nacional e Arquivo Geral da Província, cuja falta muito se tem feito sentir. A Biblioteca não cabe de forma alguma nas actuais instalações do edifício do Lea. Senado. A sua importância e projecção impõem uma instalação adequada. Além das obras referidas, encara-se a construção e ampliação das campanhas sanitárias que se vêm desenvolvendo e, também, a melhoria dos Serviços nas Ilhas da Taipa e Coloane.

No sector privado, além das obriga-

ções decorrentes de contratos em vigor, em especial a urbanização do

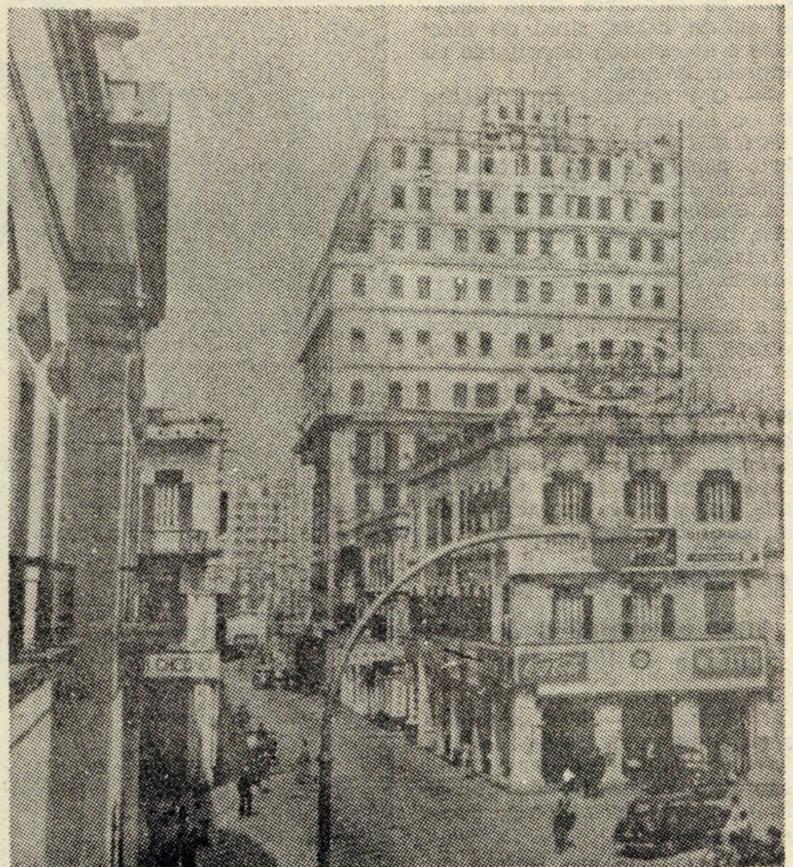
Porto Exterior, a dragagem dos canais de acesso e dos Portos Exterior e Interior, a construção do Casino-Hotel e a construção urbana, estão em curso, através da Embaixada de Portugal, em Tóquio, contactos com uma companhia japonesa para, por sua conta, proceder à realização de grandes aterros na Ilha da Taipa, instalações portuárias, zona industrial e residencial e da possível ligação Macau-Taipa.

Mas está-se ainda numa fase muito embrionária para que se possa concluir pela execução deste importantíssimo empreendimento o qual, embora de grande interesse para a Província, carece de estudo cuidado e da sanção do Governo Central. Tudo será feito para que os vindouros não possam acusar a actual Administração de ter deixado perder a oportunidade.

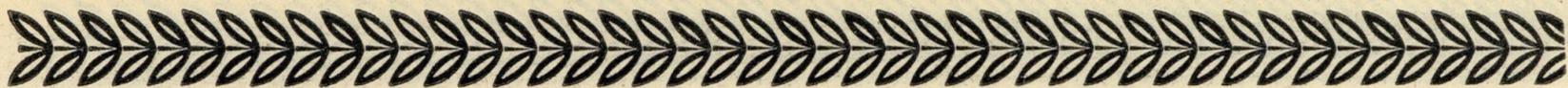
Moradias para classes economicamente débeis na ilha da Taipa

Os Serviços Assistenciais da Província vão receber apreciável comparticipação do Alto Comissariado para os Refugiados, destinada à construção dum bairro de 242 moradias para determinadas classes economicamente débeis na Ilha da Taipa, no valor superior a OITOCENTAS MIL patacas. Este agregado é apenas a primeira parte dum conjunto mais grandioso, ainda em fase de projecto.

Não interessam aos Serviços Assistenciais da Província dádivas que pretendam fazer imposições que, por inadmissíveis, caíam no ridículo ou então que pretendam contrapartidas que colidam com valores fundamentalmente inalienáveis.



AVENIDA ALMEIDA RIBEIRO



HISTÓRIA DE UMA GRANDE OBRA

(CONTINUAÇÃO DA 49.ª PAG.)

te de aço destinado a construir a fundação da torre norte.

Início da construção da torre sul

9 DE MARÇO — É lançado à água o molde flutuante de aço para a fundação da torre sul.

Concluída a fundação da torre norte

31 DE OUTUBRO — Concluiu-se a fundação da torre norte.

1964 — Concluída a fundação da torre sul

20 DE FEVEREIRO — Inicia-se a selagem à rocha da fundação da torre sul.

Termina a selagem à rocha da fundação da torre sul

25 DE FEVEREIRO — Termina a selagem da fundação à rocha da torre sul.

Concluída a construção da torre sul

22 DE OUTUBRO — Concluída a construção da torre sul.

A primeira travessia

19 DE NOVEMBRO — Acompanhado por um grupo de jornalistas, o Ministro das Obras Públicas atravessa pela primeira vez a pé a Ponte sobre o Tejo, utilizando os passadiços de serviço utilizados para a montagem da obra.

Inicia-se a fixação dos cabos de suspensão

22 DE DEZEMBRO — Com a presença do Ministro do Interior, inicia-se uma das mais importantes operações incluída na execução da obra: a «fixação dos cabos principais de suspensão».

1965 — Concluída a tecelagem dos cabos de amarração

29 DE MARÇO — Concluiu-se a tecelagem dos cabos que hão-de manter os tabuleiros rodoviário e ferroviário.

Coloca-se a primeira das 40 secções que sustentam o tabuleiro

17 DE JULHO — O Chefe do Estado assiste à colocação da primeira das quarenta secções que sustentam o tabuleiro.

80 por cento da obra executada

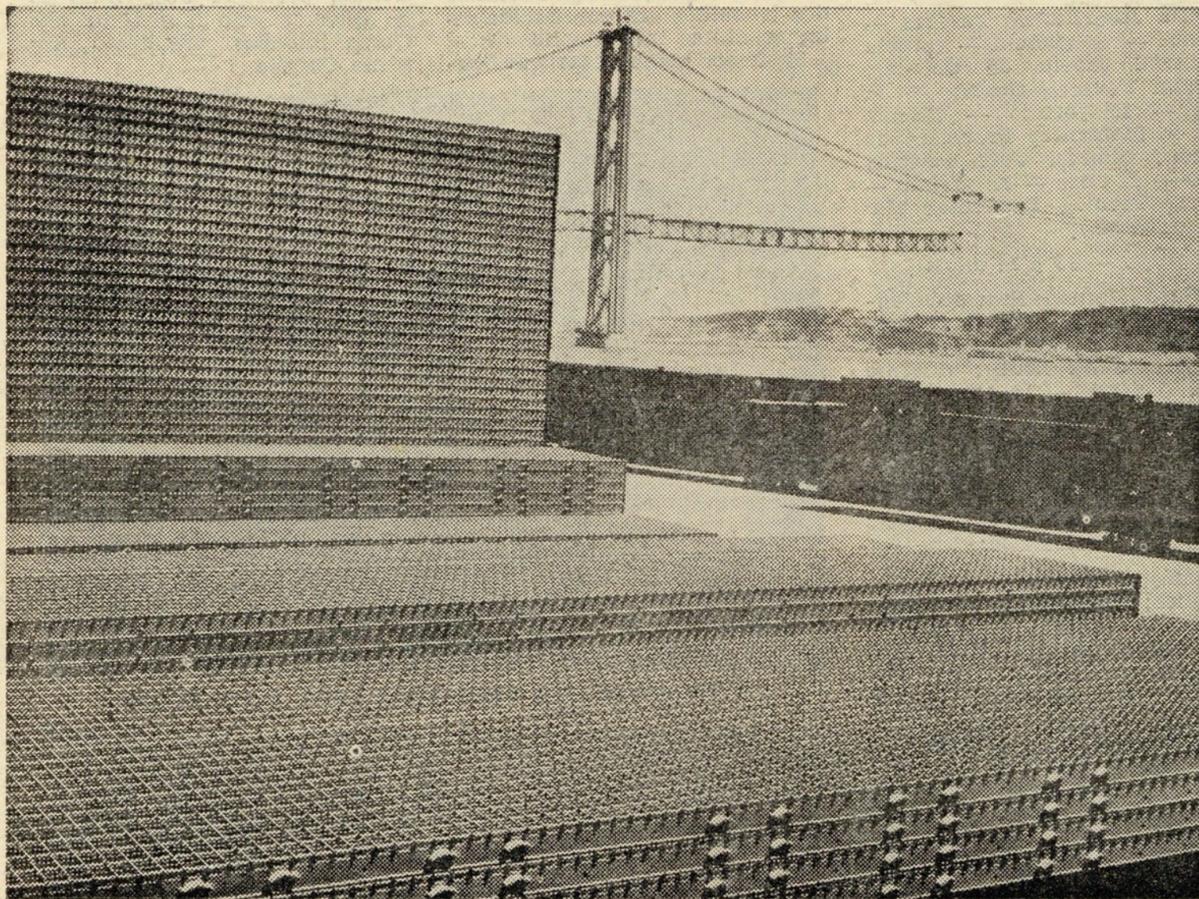
18 DE AGOSTO — A Imprensa noticia que se encontra executada cerca de 80 por cento da obra.

Fechado o vão central

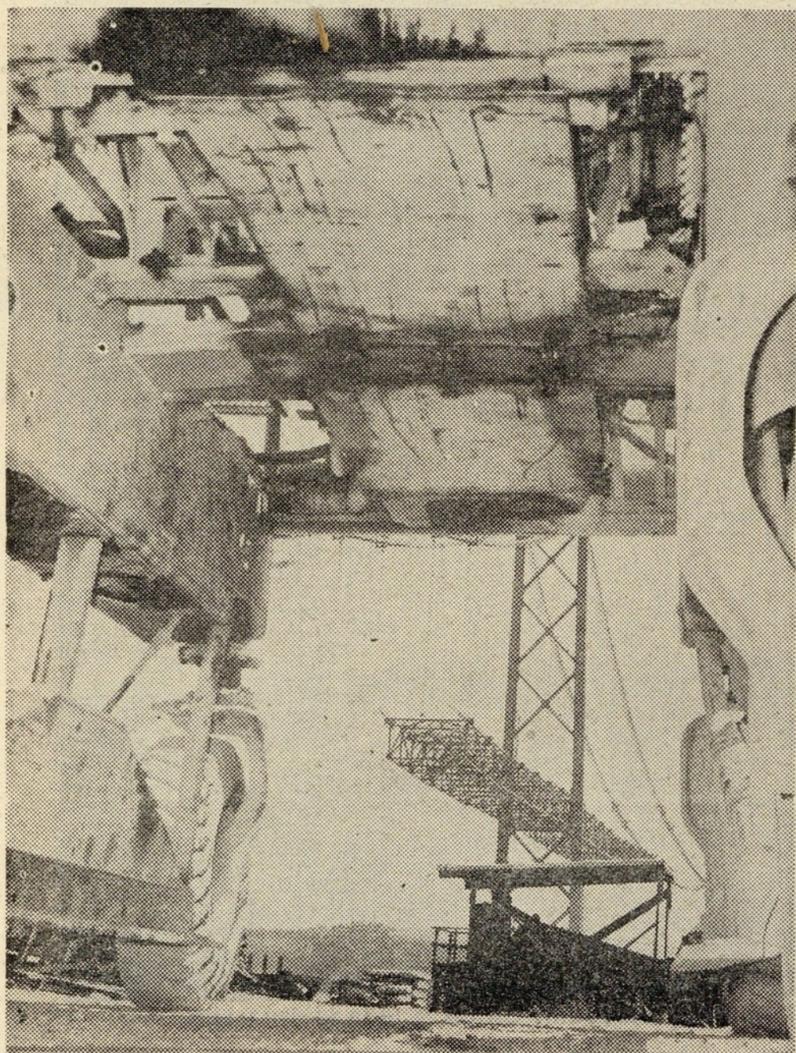
28 DE NOVEMBRO — Procedeu-se à colocação da secção central da viga de rigidez, peça de 46 metros de comprimento, largura e altura, de 22 e de 11 metros e o peso de 330 toneladas. Com a colocação desta secção ficou fechado o vão central da ponte.

1966 — Última secção da viga de rigidez

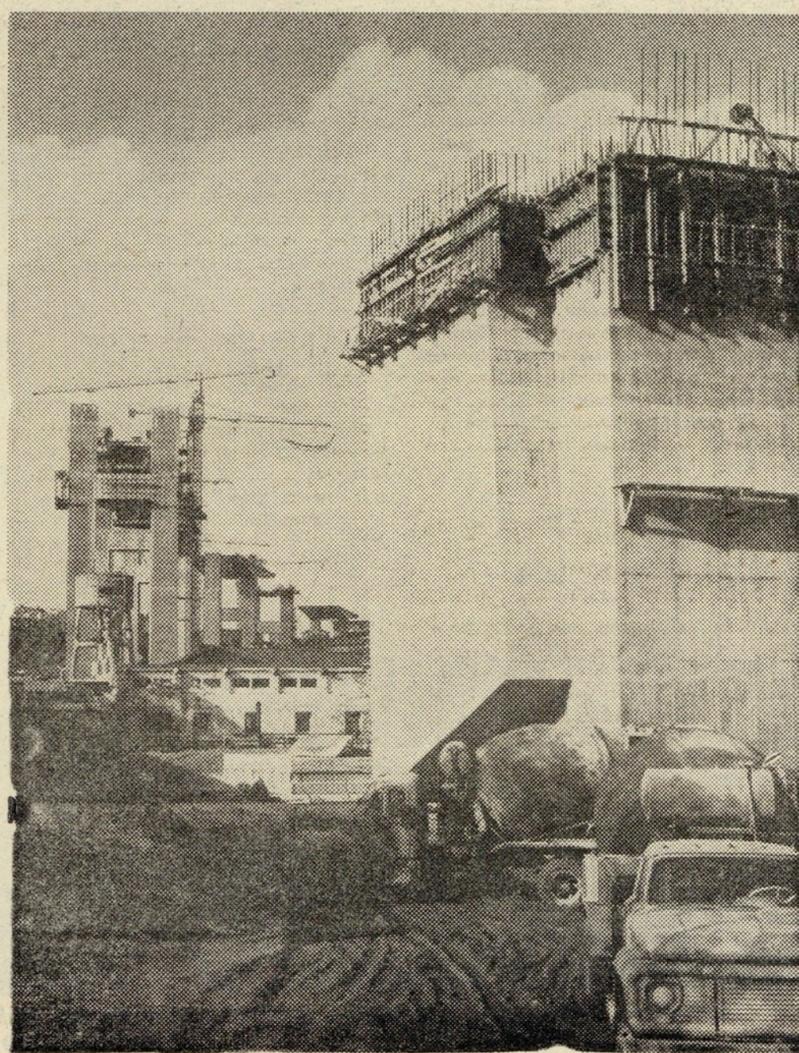
5 DE JANEIRO — Procedeu-se à colocação da última secção da viga de rigidez, no lado norte do rio.



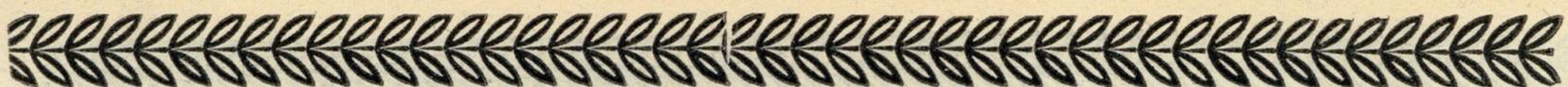
SINFONIA DE MATERIAIS QUE O HOMEM FOI COLOCANDO NO SEU DEVIDO LUGAR



O TABULEIRO CRESCE, A OBRA CAMINHA PARA A CONCLUSÃO



...E OS PILARES VÃO CRESCENDO



FORAM JÁ CLASSIFICADOS OS TRABALHOS DA EXPOSIÇÃO

«A PONTE VISTA PELAS CRIANÇAS»

Que será inaugurada depois de amanhã

Inaugura-se depois de amanhã, às 12 horas, na Feira Internacional de Lisboa, a exposição «A Ponte vista pelas crianças», realizada pelo Ministério da Educação Nacional com a colaboração do Ministério das Obras Públicas.

O júri ditou já a seguinte classificação dos trabalhos premiados:

1.º grupo de idades — até aos 7 anos:

Cristina Paradanta Gomes — 4 anos — 1.º prémio — (Colégio Valsassina, Lisboa); Ana Cristina Dias Ferreira Cardoso de Sampaio — 5 anos — 2.º prémio — (Colégio Moderno de Lisboa); Vasco Nuno Veloso Felner Pinto — 7 anos — 3.º prémio — (Escola Primária de T. Vedras).

2.º grupo — 8, 9 e 10 anos:

Fernando Afonso Costa Baptista — 9 anos — 1.º prémio — (Escola Avé-Maria de Lisboa); Maria da Luz Lima — 9 anos — 2.º prémio — (Escola Primária n.º 30 — Bairro Social do Arco do Cego); Maria Manuela Ferraz Gomes Pinto — 9 anos — 3.º pré-

mio — (Escola Primária n.º 4 de Setúbal).

3.º grupo — 11 e 12 anos:

Maria José Ramos Tavares — 11 anos — 1.º prémio — (Escola Industrial Josefa de Óbidos); Joaquim Fonseca Guerra — 11 anos — 2.º prémio — (Escola Técnica Elementar Francisco de Arruda); Manuel José Martins Pinto — 12 anos — 3.º prémio — (Escola Técnica Elementar Manuel da Maia).

4.º grupo — 13 e 14 anos:

Viriato Manuel Nazário Gentil-Homem — 13 anos — 1.º prémio — (Escola Técnica Elementar Manuel da Maia); António Santa Duarte — 14 anos — 2.º prémio — (Escola Técnica Elementar D. António da Costa) — Almada; João Natálio Ferreira — 13 anos — 3.º prémio — (Escola Técnica do Seixal).

Trabalhos colectivos:

Tomás Rodrigues Moreira — 13 anos; Alexandre Herculano Pereira — 11 anos — 1.º prémio — (Escola Técnica Elementar Francisco de Arruda); João Pedro — 7 anos — (Escola Primária

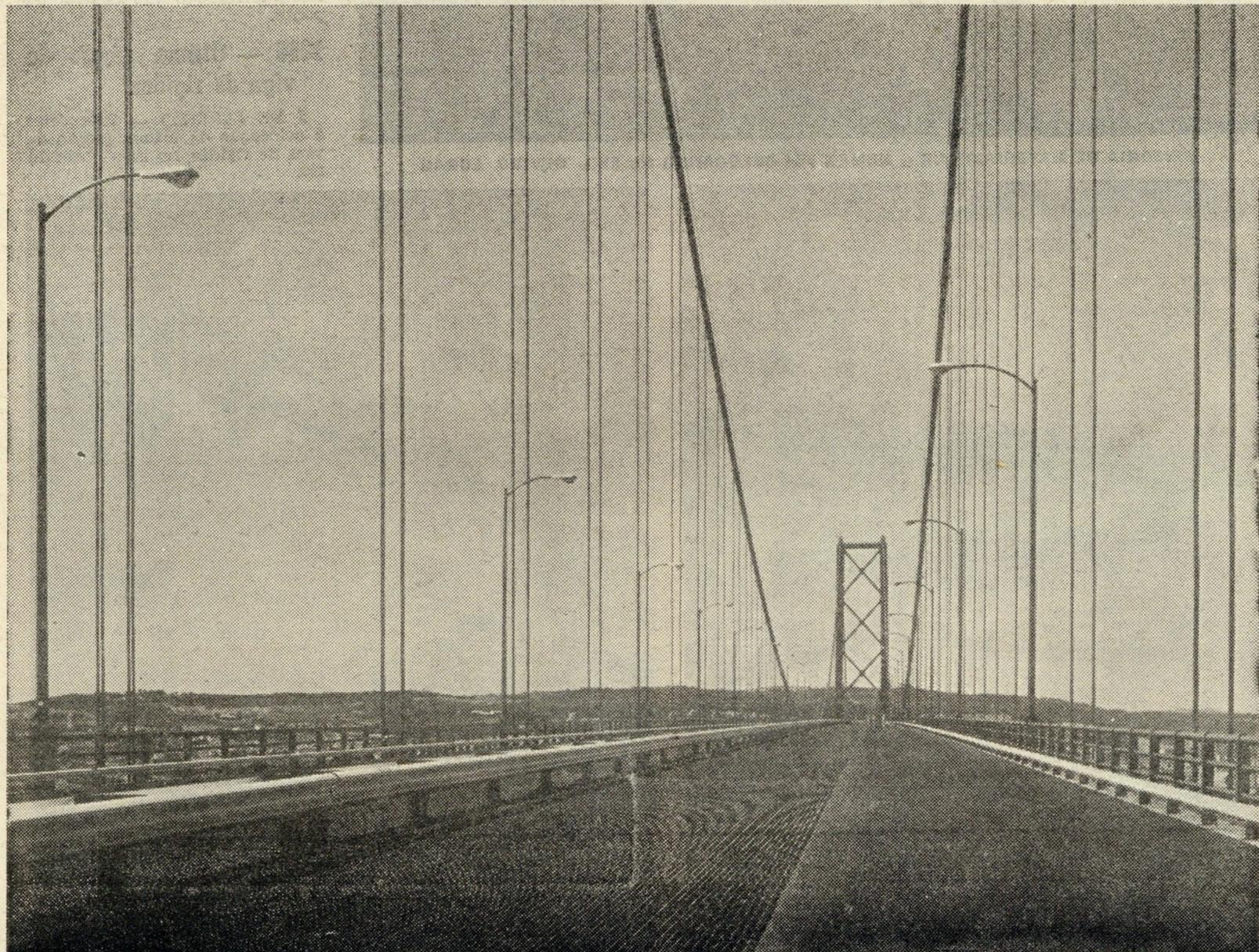
da Sociedade de S. João do Estoril) e José Luis Guerra — 13 anos — (Colégio Militar — 2.º prémio; Ana Bela Jordão — 14 anos e Maria Borges Caeiro — 3.º prémio — (Escola Técnica Elementar D. António da Costa) — Almada.

A comissão para a admissão dos trabalhos era constituída pelas seguintes individualidades: Professor Manuel Maria de Sou-

sa Calvet de Magalhães, presidente, professoras D. Maria Manuela Moreira Marques da Costa, D. Isabel Maria da Conceição Leitão de Barros Cottinelli Telmo Pardal Monteiro, D. Maria Gonçalves Marques Ramalho, D. Maria de Fátima Rocha Tavares, D. Rosinda Anália Machado Gomes, professor José Antunes da Silva, e pelo Ministério das Obras Públicas, arquitecto Eugénio Correia.



A SELECÇÃO DOS TRABALHOS PARA A EXPOSIÇÃO



SOBRE O TABULEIRO DA PONTE, DESERTO ATÉ HOJE, VÃO PASSAR A CIRCULAR DAQUI A 'HORAS 'MILHARES DE VEÍCULOS



UNANIMIDADE NAS OPINIÕES DOS VISITANTES ESTRANGEIROS àcerca do valor da engenharia portuguesa na construção da ponte sobre o Tejo

DURANTE o período em que decorreram os trabalhos de construção da ponte sobre o Tejo — aparentemente longo, mas, na realidade, em alguns meses inferior ao estipulado nos contratos — muitos foram aqueles a quem foi dada a oportunidade de visitarem o respectivo Gabinete e apreciarem, com mais ou menos pormenor, a evolução da obra.

A medida que o empreendimento se agigantava, eram mais curiosas e mais atraentes as visitas; eram mais detalhadas as explicações, eram mais volumosos os elementos que havia para mostrar.

Podem calcular-se em muitos os milhares de pessoas — dos mais diversos ramos de actividades e profissões, mas técnicos na sua maioria — que ouviram elucidativas explicações sobre as diversas fases da construção, desde que se iniciaram os grandes «caixões» que serviram para a edificação das duas enormes torres, à tecelagem dos cabos de suporte, à colocação das secções da via rígida que constitui o tabuleiro de rodagem até aos pormenores de acabamento, ao mesmo tempo que decorriam os trabalhos de aterro e desaterro e a construção de viadutos e pontes que constituem a vasta rede de acessos.

Aos visitantes, que de início assistiam de perto à construção das torres e depois, já mais recentemente, podiam pisar o tabuleiro da ponte, quer o próprio director do Gabinete ou qualquer técnico daquele departamento, facultava o maior número de informações, acompanhadas com a projecção de diapositivos, permitindo ver fases da obra já construída, mostrando gráficos e mapas, através dos quais mais facilmente se podia avallar da

grandeza do enorme empreendimento.

A atenção do Gabinete da Ponte sobre o Tejo para com aqueles que o visitavam, conclua sempre com o que passou a ser conhecido e referenciado como «o tradicional café», servido antes da apreciação «in loco» dos trabalhos realizados.

A última visita às obras da ponte

No decorrer dos meses, muitas foram as vezes que ao jornalista se lhe deparou a oportunidade — por dever de profissão — de acompanhar grupos de visitantes, quer ao Gabinete, quer à própria ponte, que viu nascer, crescer, agigantar-se e aformosar-se.

Na última visita ali efectuada, a escassos dias da inauguração, acompanhou um grupo de engenheiros de várias nacionalidades, que se encontram no nosso país como estagiários, no Laboratório Nacional de Engenharia Civil.

Depois de ouvirem as explicações técnicas que lhe foram fornecidas por um engenheiro do Gabinete, e de terem formulado as mais diversas perguntas, desde o número de operários que trabalharam na obra, até aos cálculos realizados sobre o comportamento da ponte em presença das ventos que sopram a grandes velocidades, percorrem os vários acessos nas duas margens do rio e demoraram-se algum tempo sobre o tabuleiro da ponte, gozando a oportunidade que se lhes oferecia de admirar a deslumbrante paisagem que dali se contempla, e disparar as câmaras fotográficas de que iam munidos.

Tratado-se da última visita que ali se efectuava, e ainda ao



O ENG.º JORN LANGE, DA ALEMANHA, NÃO QUIS DEIXAR DE FOTOGRAFAR LISBOA DE UM LOCAL DIFERENTE

facto de se tratar de um grupo de técnicos estrangeiros, o jornalista não quis deixar perder a oportunidade que se lhe ofe-

recia, e ouviu de cada um as impressões pessoais acerca da obra que acabavam de apreciar.

Uma maravilha da engenharia moderna

Ouvimos, em primeiro lugar, o Eng.º Júlio Rebelo dos Santos, do Brasil, que pela segunda vez visitava a ponte, e que nos disse: — Com um intervalo de pouco mais de três meses, estive no tabuleiro da ponte duas vezes, tendo assim oportunidade de ver a evolução dos trabalhos.

E prosseguiu: — Considero esta obra uma verdadeira maravilha da engenharia moderna, tanto pela técnica de execução, como pela coordenação dos vários serviços, pela rapidez com que foi executada e pela solução dada aos inúmeros problemas que se apresentaram, como, por exemplo, o das fundações. E sem dúvida, motivo de orgulho para a engenharia portuguesa.

Por seu turno, o Eng.º Mustafa Kapancıoglu, da Turquia, disse-nos:

— Estudei, em pormenor, o modelo desta ponte, após o que estou habilitado a dizer que se trata de uma obra de grande envergadura, tanto no aspecto técnico como social, pois que, certamente, ela em muito contribuirá para o desenvolvimento da região ao sul do Tejo.

Disse-nos, depois, o Eng.º Juan José Bosio Ciancio, do Paraguai: — A minha impressão é a de que esta obra é a concretização



UMA CONVERSA TRAVADA, TALVEZ SOBRE ENGENHARIA, ENTRE DOIS CIDADÃOS — O INGLÊS JOHN MUNFORD E O CANADIANO FRANK PATTON

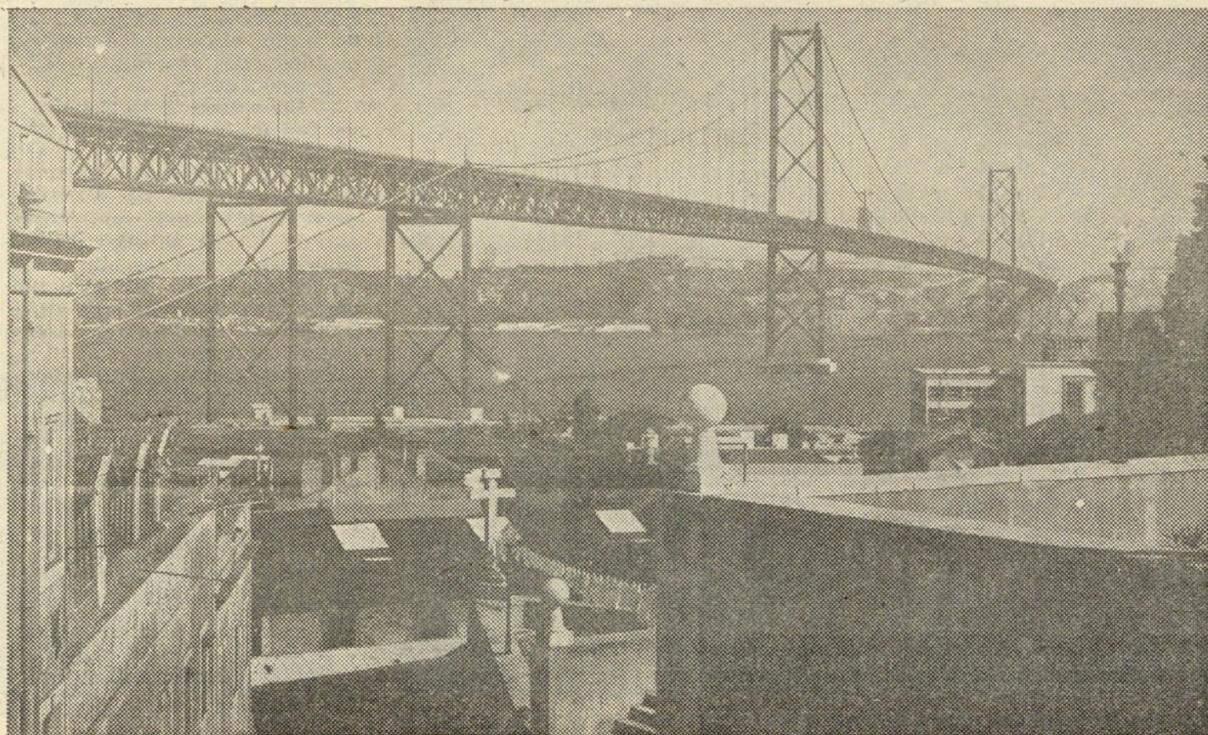
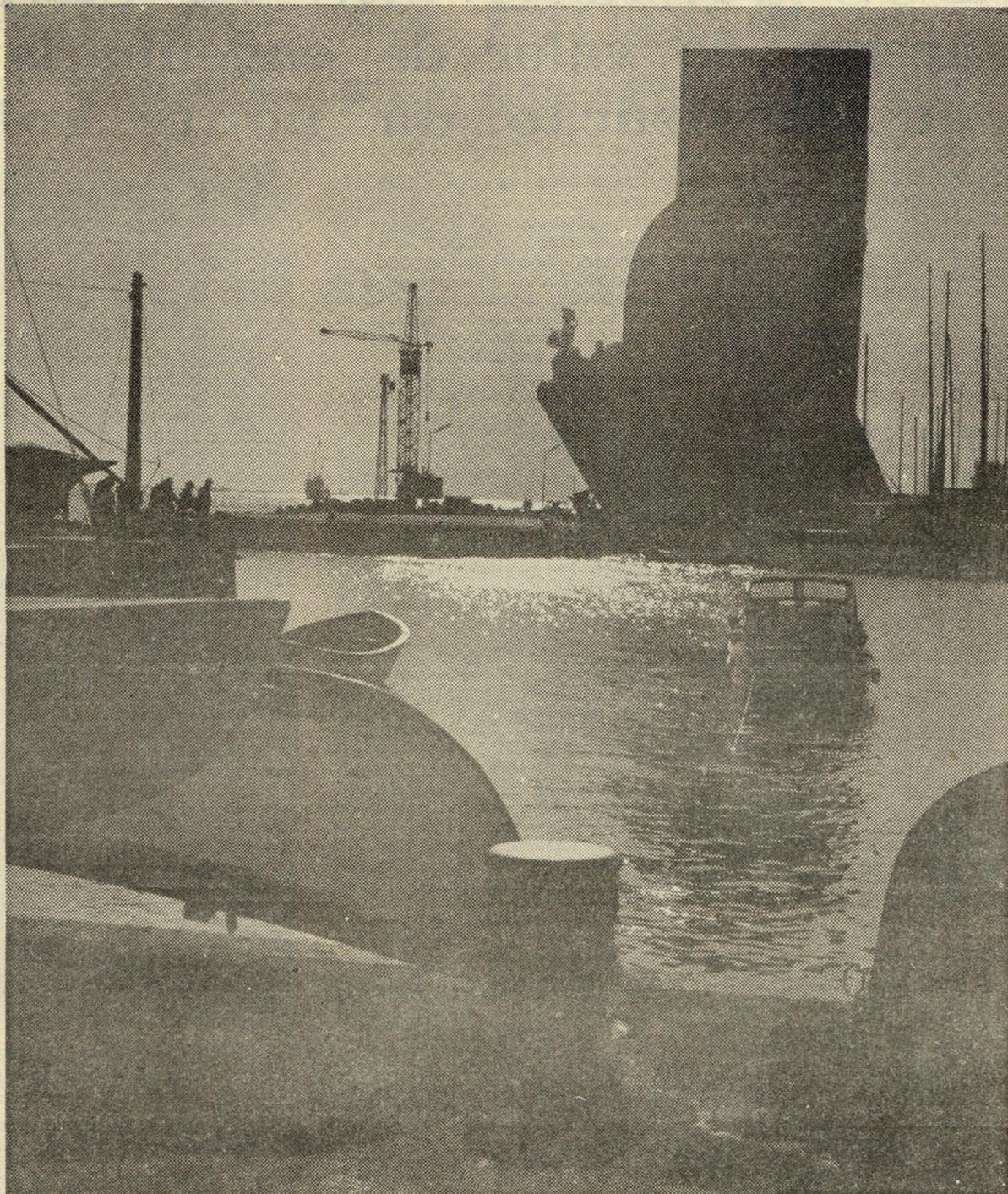
(CONTINUA NA 55.ª PAG.)



AS DUAS FACES DO TEJO

O PASSADO

Eis uma imagem que já pertence à história: o maior estuário do mundo ainda não tinha a atravessá-lo uma das maiores pontes do mundo.



O PRESENTE

Lisboa, a cidade das duas margens que o Tejo deixou de separar.

UNANIMIDADE NAS OPINIÕES DOS VISITANTES ESTRANGEIROS

(CONTINUAÇÃO DA 53.ª PAG.)

de um grande sonho dos portugueses, especialmente dos lisboetas, para a resolução de uma necessidade que era premente.

Símbolo do renascimento de Portugal

O Eng.º Bosio Ciancio acrescenta:

— Esta ponte, como é hábito dizer-se no meu país a propósito de empreendimentos desta envergadura, é uma obra que possui os três «E» fundamentais — Estético, Estático e Económico. A par disso constitui como que uma moldura a dar ainda mais beleza à cidade de Lisboa. Esta ponte é, sobretudo, a prova do real valor da engenharia portuguesa que nela teve tão grande actuação, sabendo que a obra foi

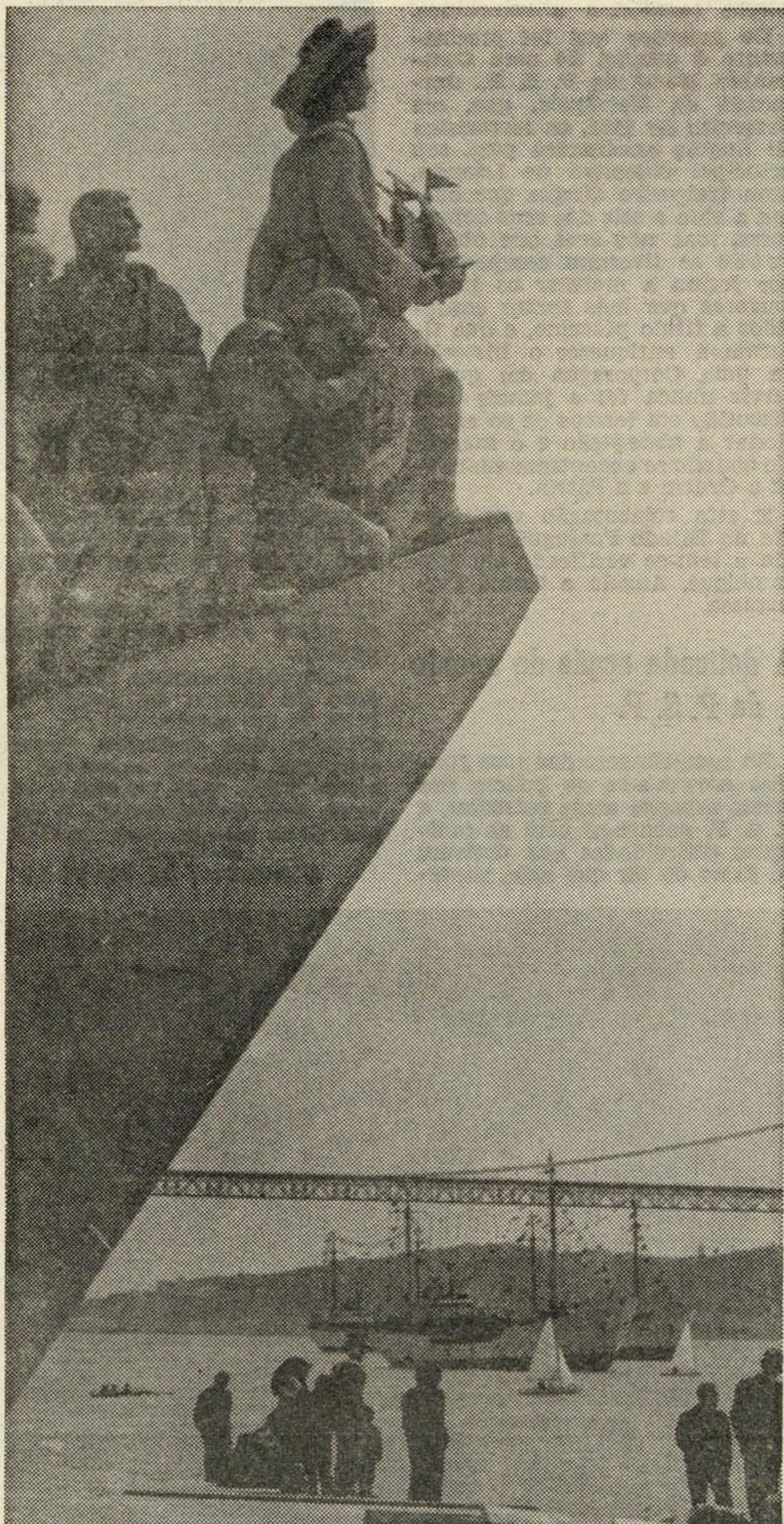
adjudicada a uma empresa norte-americana.

O Eng.º John Mumford, que em Londres se tem interessado, como especialista, em assuntos de relações públicas, confia-nos as suas impressões acerca da ponte sobre o Tejo:

— Para além do ponto de vista técnico, conhecido já em todas as partes do Mundo, dada a divulgação que tem sido feita dos vários pormenores desta gigantesca obra, outro há do qual pouco se sabe. Refiro-me ao seu aspecto social, como grande empreendimento, que considero um verdadeiro símbolo do renascimento de Portugal.

E prossegue:

— Se, como obra de engenharia constitui uma realidade do presente, as enormes vantagens desta ponte, no que se refere ao desenvolvimento social e económico do País, só no futuro se



HOMENAGEM AO PASSADO, OLHOS NO FUTURO. O TEJO, ONDE SE TRAÇOU A HISTÓRIA DE UM POVO ESPALHADO PELOS QUATRO CANTOS DO MUNDO, OFERECE-NOS ESTA PERSPECTIVA: DA QUI-LHA DA «NAU PORTUGAL» PARECE SAIR A PONTE QUE FOI SONHO DE GERAÇÕES



UM DOS ENGENHEIROS DO BRASIL TRANSMITE AO JORNALISTA AS SUAS IMPRESSÕES SOBRE A PONTE

poderão observar, e tenho a certeza de que se observarão.

Uma obra que dignifica o temperamento do português

Entretanto, a caminho da barra, passa sob o tabuleiro um navio. É um cargueiro — identificado pelas suas linhas quase convencionais — embora não nos seja possível, à primeira vista, calcular o seu tamanho, considerando a altura a que nos encontramos — setenta metros a cima do nível das águas.

Pequenos pontos que se movimentam, e que avistamos sobre o convés, são marinheiros que se deslocam no valvém da rotina de bordo, e só observando o seu tamanho, o grupo de visitantes avalia a grandeza do navio, ao mesmo tempo que compara a sua pequenez em presença da obra em que se encontram.

O cargueiro passou, rumo a um destino que a qualquer de nós não interessava averiguar. Ao jornalista interessava, sim,

continuar a colher depoimentos daqueles estagiários do Laboratório Nacional de Engenharia Civil.

Abordámos o Eng.º Marcus Venícius Filgueiras, do Brasil, que nos disse:

— Considero esta ponte uma obra de engenharia que dignifica o temperamento do português, como povo empreendedor e realizador.

O Eng.º Mufid Samarral, do Iraque, confia-nos a sua opinião:

— Como grande obra de engenharia, a ponte sobre o Tejo é um empreendimento projectado com vista ao futuro. Os portugueses devem sentir-se satisfeitos de a possuir.

Por sua vez, o Eng.º Frank Paton, do Canadá, disse-nos.

Portugal pode sentir-se orgulhoso

— É um empreendimento a todos os títulos louvável, nomeadamente no campo da engenharia, não descorando o seu aspecto

(CONTINUA NA 57.ª PAG.)



PELA ORDEM E PELA PÁTRIA

— A DIVISA DE HONRA

DA POLÍCIA DE SEGURANÇA PÚBLICA

A Polícia de Segurança Pública está intimamente ligada à inauguração da Ponte sobre o Tejo. E para provar essa correlação imprevisível citamos o facto de terem sido chamados, desde há dias, a Lisboa polícias sinaleiros de Angola e Moçambique a fim de auxiliarem a dirigir o trânsito na Ponte.

Mais uma vez a P. S. P. estará entre o povo, num dia de festa.



O SINALEIRO INÁCIO QUE TODOS OS DIAS EXECUTA O SEU «BALLET» NUM DOS LOCAIS DE MAIS TRÁNSITO DA CIDADE

Corporação tão popular, precisa a P. S. P. de divulgar melhor a sua história e os seus objectivos, para que a sua acção seja ainda melhor apreciada.

De organismo policial a organismo militarizado

A semelhança com o que se verificou com as Organizações Policiais congéneres de outros países, também a P. S. P. tem sofrido uma lenta mas pronunciada evolução através dos tempos, mas sempre no sentido de cada vez melhor se adaptar à sua missão de velar pelo cumprimento da Lei e pela manutenção da Ordem, no âmbito da sua esfera de acção e de harmonia com a autoridade de que sempre tem sido investida.

Uma tal evolução pode, nas suas linhas gerais, considerar-se circunscrita aos dois polos extremos, que transformaram o Organismo Policial dos primeiros tempos da sua criação, de carácter cívico, na actual Polícia de Segurança Pública como Organismo Militarizado que, pelo Decreto-Lei n.º 39 497, de 31 de Dezembro de 1953, passou assim a ser considerada e viu as suas já notabilíssimas atribuições específicas claramente definidas na MANUTENÇÃO DA ORDEM E TRANQUILIDADE PÚBLICAS e na PREVENÇÃO E REPRESSÃO DA CRIMINALIDADE.

Como força de segurança

Fazendo parte das Forças de Segurança, juntamente com a G. N. R. e a G. F., a P. S. P. cumpre as suas funções normais

de polícia, nas áreas da sua responsabilidade, por intermédio das suas funções normais policiais fixas, pelo patrulhamento móvel, auto e apeado, por meio de uma rede de avisadores de polícia e ainda através de um serviço de emergência, accionado pelo telefone 115.

Constituindo nos centros urbanos como que o primeiro escalão das Forças de Segurança, compete à P. S. P. a árdua tarefa de suportar o principal embate ao enfrentar a acção subversiva das massas, por vezes perfeitamente concebidas e planificadas, muitas outras levadas a cabo por organizações de combate devidamente organizadas — «comandos» — armadas e treinadas segundo as mais modernas técnicas militares e actuando em perfeita coordenação de esforços, sob a orientação de chefes normalmente fanáticos e bem treinados, além de se mostrarem excepcionalmente bem evoluídos nas técnicas de subversão utilizadas nos países mais desenvolvidos nesse campo.

A criação das unidades móveis e de intervenção

Daí, como Organismo Militarizado, a necessidade que a P. S. P. teve de se adaptar às exigências das referidas técnicas e a que tem de cada vez mais intensificar o seu treino, de instruir e preparar os seus quadros, de molde a tornar a Corporação operacionalmente apta a conduzir acções de combate, de carácter tipicamente militar, quer se considerem nos seus moldes clássicos, quer se encaixem em ambiente de guerra subversiva, na previsão certa de ter que actuar em situações que dela exigem uma perfeita unidade de acção e de coordenação de esforços, um completo sentido de disciplina e a mais pronta obediência, predicados que caracterizam e sempre estiveram na base da actuação das Instituições Militares.

Para enfrentar esta inequívoca realidade, teve, pois, a P. S. P. que se organizar com base em Unidades Móveis de Polícia e em Unidades de Intervenção, qualquer delas treinadas não só para enfrentar internamente os elementos subversivos que procurem alterar a Ordem, ou hostilizar-se contra a autoridade de que legalmente estão investidas; as Forças de Polícia, como também para mobilizar unidades móveis que, juntamente com as Forças Armadas, têm sabido dar generosa e honrosamente o seu contributo, através de uma estreita colaboração com elas, absolutamente indispensável para a defesa da soberania dos nossos territórios ultramarinos.

De recordar que foi precisamente o quartel de uma Companhia Móvel da P. S. P., destacada da Metrópole, que, em Fevereiro de 1961, os terroristas de Angola escolheram para seu principal objectivo de Luanda, num traiçoeiro ataque que custou a vida a seis dos seus defensores, mas não sem que até aí estes se tivessem comportado por forma a merecer os justos louvores que lhes foram conferidos a título póstumo, e que ficaram a enriquecer o historial de uma Corporação em que o servir nunca foi e jamais será discutido em termos de se equacionar a abnegação e o sacrifício quando se encontram em causa a Ordem e a Pátria.

E esta colaboração verificou-se no Estado Português da Índia e tem-se verificado em Moçambique, Angola e Guiné Portuguesa.

A delicada acção do agente da P. S. P.

No cumprimento das suas funções normais de polícia nos meios urbanos atrás referidos, a P. S. P. debate-se com as múltiplas dificuldades que derivam do facto de ter que agir, preven-

nindo ou reprimindo, perante um público muito heterogéneo, por ser constituído por indivíduos que abrangem uma vasta gama de índices de cultura e de educação, circunstância que muito contribui para as situações delicadas que às vezes os seus agentes têm de resolver, em face das reacções adoptadas por parte desse público quando o mesmo se decide a não querer compreender a acção de um



COM ESTES AVISADORES PROPORCIONA A P. S. P. MAIS OPORTUNIDADES AO PÚBLICO DE PEDIR SOCORRO QUANDO PRECISA

agente de uma Corporação que só existe para servir o mesmo público.

Independentemente da delicadeza da missão do agente da P. S. P. em serviço na rua, resultante das camadas sociais com que tem de contactar, é ainda muito dura, ingrata e por vezes mal compreendida a acção desse agente, pela vastidão

(CONTINUA NA 58.ª PAG.)



O SERVIÇO DE EMERGÊNCIA — 115 — EM ACÇÃO. UM FERIDO RECEBE OS PRIMEIROS SOCORROS



UNANIMIDADE NAS OPINIÕES DOS VISITANTES ESTRANGEIROS

(CONTINUAÇÃO DA 55.ª PÁG.)

te estético e harmonioso, que em nada altera a fisionomia de Lisboa.

E acrescenta:

— Tudo deve ter sido estudado de forma a que a ponte se tornasse como que numa moldura a esta bela cidade.

Na verdade, vista do meio do tabuleiro da ponte, a cidade, com todo o seu casario iluminado por um sol inclinado para o ocaso, tinha uma beleza estranha. Lisboa, contemplada dali, aparecia-nos diferente, banhada por uma luz do poente, que fazia alongar as sombras e produzia reflexos nos vidros das janelas.

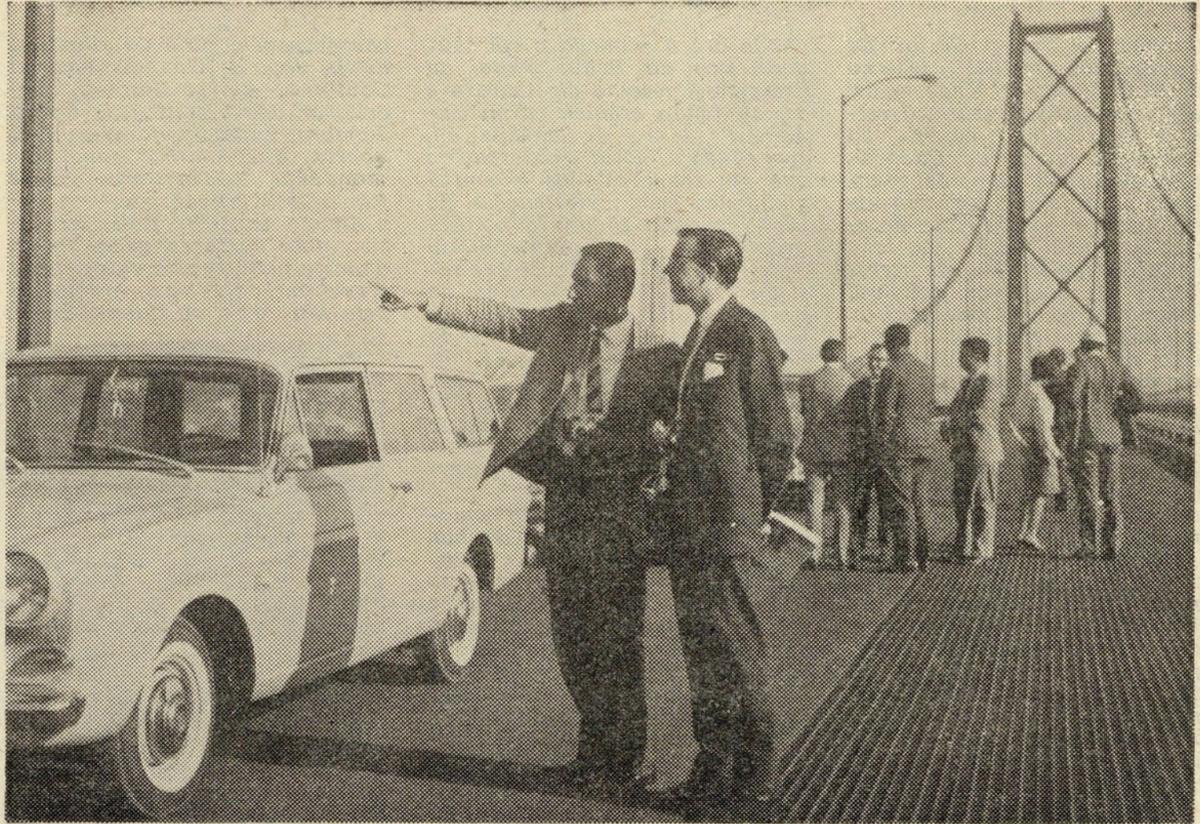
Os engenheiros estrangeiros que constituíam o grupo de visitantes continuavam a disparar as suas máquinas fotográficas, fixando em imagens, e em vários ângulos, a cidade, o rio e a ponte — as torres, os cabos, o piso do tabuleiro.

Inquirimos outro brasileiro, o Eng.º Simão Priskulnik, que nos disse:

— É uma obra gigantesca, colossal, que dignifica o trabalho da engenharia portuguesa, a par de ser um empreendimento da maior utilidade, não só para a população de Lisboa e de toda a região da margem sul do Tejo, como para todo o País, que assim dispõe de mais um elo de ligação a tornar unidas as partes separadas pelo rio; o que esta obra representa para o desenvolvimento económico, só o futuro o dirá.

Quisemos ouvir, em último lugar, o mais jovem daquele grupo de visitantes, o Eng.º Jorn Lange, da Alemanha, que se encontra em vias de concluir o seu estágio em Lisboa, seguindo em breve para Angola, onde vai exercer a sua actividade numa empresa industrial daquela nossa provincia ultramarina.

Disse-nos o Eng.º Jorn Lange: — Sei que esta ponte é, em



O ENGENHEIRO IRAQUIANO, NO TABULEIRO DA PONTE SOBRE O TEJO, INTERROGA O JORNALISTA PROCURANDO IDENTIFICAR ALGUNS LOCAIS DE LISBOA

grande parte, obra da engenharia portuguesa e, pelo seu traçado, constitui uma série de máximos, nomeadamente quanto às fundações, à altura das torres e ao vão suspenso — embora haja outros, que de momento não recordo. Por tudo isto, Portugal pode sentir-se orgulhoso.

O trabalho do jornalista em recolher depoimentos, terminara. Algumas das máquinas fotográficas já não tinham películas. Todo o panorama que se desfrutava do tabuleiro, fora perscrutado.

O engenheiro do Gabinete da Ponte sobre o Tejo tomou lugar

ao volante do seu carro, e momentos depois o pequeno «comboio automóvel» passava no viaduto sobre o vale de Alcântara tomando o acesso que liga à Avenida Duarte Pacheco, onde cada um se despediu daquele que servira de cicerone.

Terminara a última visita às obras da ponte sobre o Tejo.

As impressões que cada um nos havia confiado podem traduzir a opinião dos muitos milhares que os precederam.

— É uma obra que honra a engenharia portuguesa, que hon-

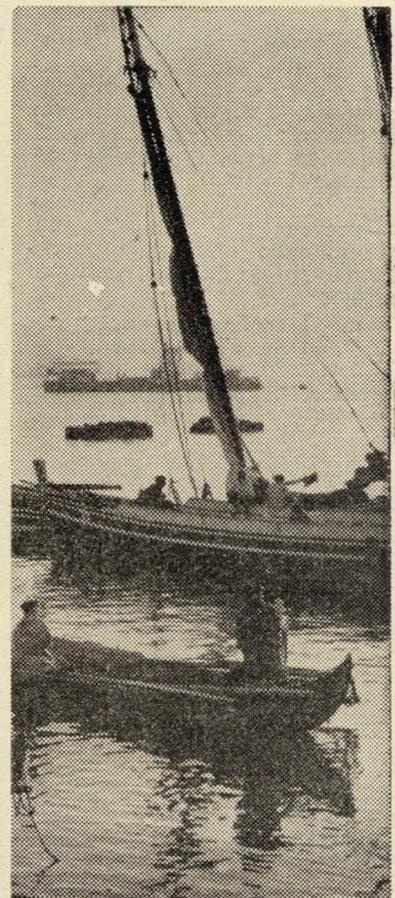
ra o operário português, e da qual Portugal se pode orgulhar.

SILVA MOURA

A PONTE E A POESIA DO TEJO



DUAS MATRÍCULAS ESTRANGEIRAS — INGLESA E TURCA — FOTOGRAFADAS NUM ENQUADRAMENTO



A POESIA E A BELEZA DO TEJO SÃO CONSTANTES QUE A PONTE NÃO PREJUDICARA



GENTE ILUSTRE

O P. CARLOS DA SILVA TAROUCA NO ARQUIVO CADAVAL

Conheci o Padre Carlos da Silva Tarouca em 1945 e 1946 no Palácio Cadaval, de Muge, onde, desde anos atrás, passara a residir. A gentilíssimo convite da Senhora marquesa de Cadaval, desloquei-me ali algumas vezes, não só para tomar contacto directo com o ilustre sacerdote-jesuita, como para, sob sua orientação, me inteirar de certos aspectos de natureza religiosa relacionados com os milagres de Quatrocentos atribuídos à intercessão do Santo Condestável e necessários à instrução de parte do respectivo processo canónico, uma vez solicitado pelo Postulado de Roma.

Era uma figura interessantíssima a do Padre Tarouca: extremamente alto, robusto, quase hercúleo, já na casa dos sessenta, sempre de espírito cintilante, memória privilegiada, conversador infatigável e atraente. E que amor dos livros e documentos antigos! Em geral, durante aquelas tardes de Inverno, ou no Estio, depois do jantar, passávamos ambos no grande salão da biblioteca - arquivo do palácio, manuseando, ele, velhos códices, confrontando originais, investi-

gando até à minúcia o rol taumaturgico do Beato Nuno, de presumível recolha de Azurara e constante da crónica carmelitana de Fr. José P. de Santana; eu, apontando as notas e observações que me eram ditadas e contagiado das suas exclamações de júbilo quando topava a confirmação do que pressupunha. Apontamento importante que refiro entre parênteses: existem no Arquivo Cadaval dois catálogos manuscritos de milagres do Conde-Santo (códice 4044, fls. 84-118 V, séc. XVIII-P; e 1040, fls. 245-266, séc. XVII-B) catálogos que, era opinião do eminente historiador, «dependem do mesmo original» («Crónica dos Carmelitas», de Santana).

De todos os arquivos particulares do País, avulta, sem dúvida, o da Casa Cadaval, já pela abundância das espécies, já pela cópia e diversidade dos assuntos. Basta referir quanto a Nun'Alvares, que alguns manuscritos são de molde a comprovar a existência de muitas personagens miraculadas, coevas do Beato (Gonçalves Dias, «escudeiro de Gomes Freire, fidalgo da Casa do Conde de Ourém», senhor de Bobadela,

casado com a filha do Marechal de D. João I, Gonçalo Vasques Coutinho; Afonso Furtado, anadormador dos besteiros do Couto, membros duma das famílias mais nobres, que aparece como comandante dos besteiros, desde fin. de 1433 a 1444; etc.).

Alguns excertos deste exaustivo labor de investigação foram dados a público pelo autor numa memorável sessão promovida pela Ala do Santo Condestável e

-se à numerosa bibliografia do Padre Tarouca, durante a sua actividade na Cidade Eterna (Arquivo do Vaticano) e em Portugal (Arquivo do Cabido da Sé de Évora, da Casa Tarouca e da Casa Cadaval).

E acrescenta quanto às mais gratas predilecções do eminente polígrafo:

«Que saibamos, nunca escreveu ou, pelo menos, publicou um só trabalho sobre qualquer tema es-

PELA ORDEM E PELA PÁTRIA

(CONTINUAÇÃO DA 56.ª PÁG.)

dos problemas que pode ter que enfrentar ou ser chamado a resolver.

As missões essenciais

Esses problemas derivam automaticamente das missões essenciais da P. S. P., que causam constantes e fortes desgastes ao seu pessoal, e se podem resumir às que se seguem, para só falar nas rotineiras:

— prevenção e repressão da criminalidade (dentro dos condicionamentos da lei). Contra-venções;

— manutenção da ordem e tranquilidade públicas;

— actuação em todos os casos de emergência, mesmo os não previstos em Lei ou Regulamentos;

— fiscalização sobre viação e trânsito, nos centros urbanos;

— protecção dos fracos e indefesos, prestação de socorros aos doentes e sinistrados;

— repressão da mendicidade, prostituição, vadiagem, homossexuais, receptadores, etc.;

— captura de indivíduos pronunciados ou condenados, desertores, refractários, etc.;

— vigilância sobre indivíduos suspeitos e perigosos.

Serviço de levantamento de sinistrados

Apesar de tudo, de tanta incompreensão e de tais desgastes, muito se honra ainda a P. S. P. em não regatear esforços para

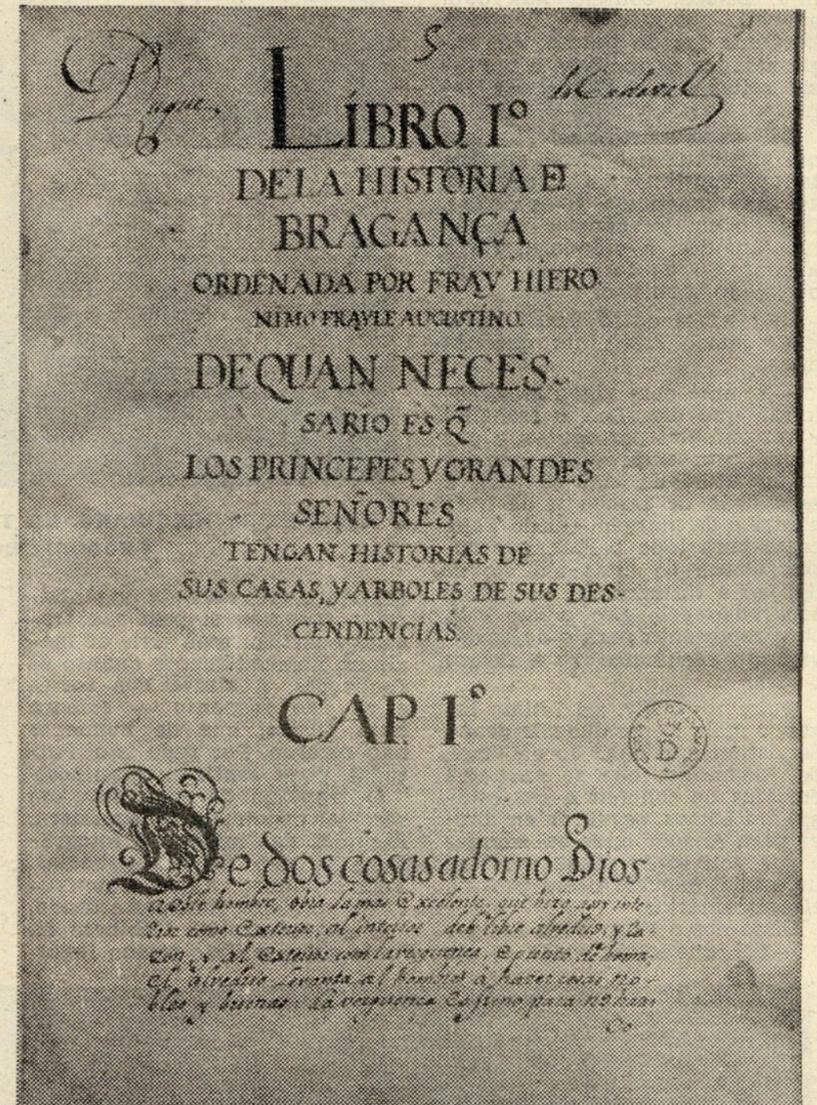
servir o público, no desenvolvimento de uma campanha de cada vez o servir mais e melhor, que acaba de ver materializada uma das suas aspirações nesse sentido, com a recente criação de um Serviço de Levantamento de Sinistrados, a funcionar já com eficiência numa grande parte do território do Continente, nas áreas de alguns Comandos Distritais.

Logo que as possibilidades o permitam, espera a P. S. P. tornar extensivo esse Serviço a todo o território do Continente e Ilhas sob a sua jurisdição, assim caminhando ao encontro de justificar a parte da sua legenda de honra no que se refere ao servir a Pátria.

Grande oficialato da Ordem Militar da Torre e Espada

O maior título de glória que ostenta na sua bandeira foi-lhe concedido por despacho especial da Chancelaria das Ordens Portuguesas, ao condecorar a P. S. P. com o Grau de Grande Oficial da Ordem Militar da Torre e Espada.

O maior motivo de estímulo que os agentes da P. S. P. recebem para cumprimento do seu árduo serviço e que simultaneamente serve de base à sua mentalização na Ética Policial, encontram-se pois na divisa de honra que ornamenta a referida bandeira e que se consubstancia na simplicidade altamente significativa das seguintes palavras: PELA ORDEM E PELA PÁTRIA.



FOLHA 1 DO CÓDICE 1040, REFERIDO NO TEXTO DO ARTIGO (CONTÉM DE FF. 68 A 266 A VIDA E OS MILAGRES DO BEATO NUNO EM 3 PARTES)

realizada na sala da Associação dos Arqueólogos, sob a presidência do saudoso Bispo de Leiria, D. José (1945). Mais tarde, creio, ampliados e inseridos na revista «Brotéria».

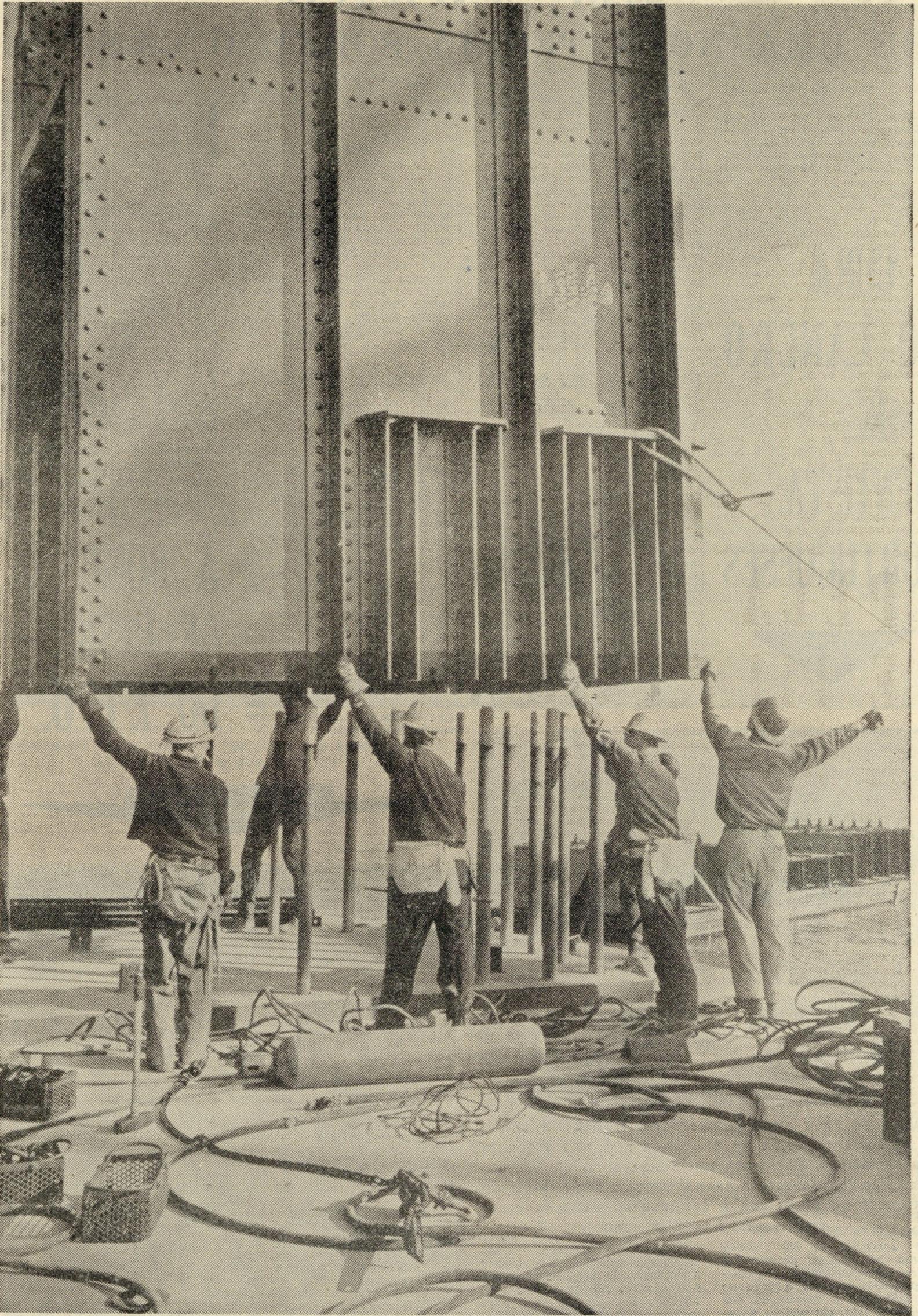
Da sua permanência em Muge, como hóspede querido da Família Cadaval, além dos citados trabalhos condestabrinos e ainda de de outros (mencionados pelo Prof. Barga da Cruz no seu elogio histórico ao Padre Silva Tarouca, proferido na Academia Portuguesa da História, em 1965), fica à alta cultura do País a obra mais valiosa do talentoso jesuita, pesquisada no códice 965, a qual contém a crónica dos sete primeiros reis de Portugal.

«Consegui reunir nada menos do que 49 trabalhos seus, todos eles de índole histórica, que vão desde os textos didácticos até à publicação de documentos, e desde a simples nota ou apontamento histórico até ao trabalho de fôlego de investigação histórica, genealógica ou diplomática» — disse aquele Professor, membro da Academia, ao referir-

tranho à história ou às suas ciências auxiliares, mantendo, assim, ao longo de toda a sua vida, uma fidelidade absoluta à sua vocação de historiador e investigador dos arquivos».

Guardo uma viva e pungente saudade do ilustre extinto. E pode asseverar quem de perto com ele conviveu nos últimos anos — preso à sua primorosa conversação, à sua simpatia transbordante, às suas virtudes de sacerdote exemplar e ao altíssimo valor científico das suas inquietações e quefazeres historiográficos — que um dos seus mais ferrenhos anseios era o de poder apressar quanto possível (em face de argumentos históricos suficientemente comprovativos da legitimidade de documentação referente à grande época taumaturgica do Beato Nuno) a conclusão do processo de canonização equipotent: a que ele tem, por decreto de Urbano VIII, indiscutível direito.

ZUZARTE DE MENDONÇA
FILHO



ESTA PEÇA DA TORRE NORTE DA PONTE SOBRE O TEJO FOI UMA DAS PRIMEIRAS A SER COLOCADAS. O «MONSTRO» PESA CERCA DE QUARENTA TONELADAS E PARA AVALIAR DAS SUAS DIMENSÕES BASTA COMPARÁ-LO COM O TAMANHO DOS HOMENS QUE DIRIGEM A MANOBRA QU E A GRAVURA FIXOU



GRANDE AGITAÇÃO EM TORNO

DE UMA NOVA TEORIA SOBRE O CANCRO

Quando as células não recebem oxigénio em quantidade suficiente é desencadeado nelas um processo de fermentação que origina o cancro. Todas as células do organismo necessitam de oxigénio. Todas as causas de

tança. A nova teoria foi uma sensação que se propagou imediatamente por todo o Mundo. A surpresa causada por esta «solução» aparentemente tão simples do enigma do cancro foi tanto maior quanto não fora formulada por um médico investigador até então menos conhecido ou por um estrangeiro aos problemas do cancro. O autor ia nova tese é o químico e fisiólogo alemão Otto E. Warburg, de 82 anos, director do Instituto Max Planck de Fisiologia Celular em Berlim, que há dezenas de anos figura na primeira linha dos investigadores do cancro e que em 1931 foi agraciado com o Prémio Nobel em atenção aos seus trabalhos sobre a fisiologia celular.

Warburg falou em seguida de uma terapia adoptada contra o cancro há já algum tempo no norte da Escandinávia. Um tipo de cancro da garganta e do esófago é combatido pela administração de fermentos em grandes doses. O Prof. Warburg propôs que se promovesse em grande escala a profilaxia contra o cancro por meio dessas substâncias transportadoras de oxigénio. Nas suas próprias experiências no Instituto Max Planck de Fisiologia Celular ter-se-ia verificado que estas substâncias são absolutamente inofensivas, mesmo quando tomadas em doses exageradas. Seriam, porém, sempre úteis para assegurar a respiração da célula.

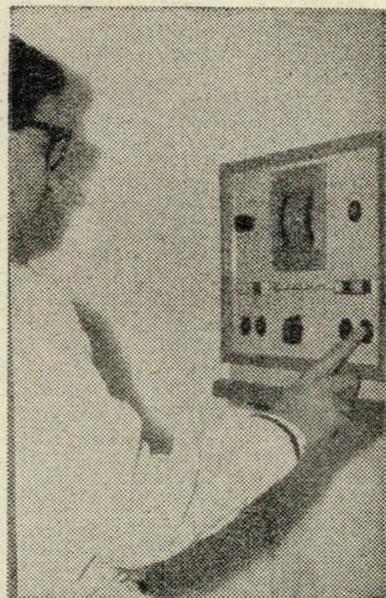
A CURA DO CANCRO E OS CIENTISTAS PORTUGUESES

Defende-se o autor da teoria de falta de oxigénio e de fermentação da célula cancerosa

O Prof. Warburg, que já expôs a sua teoria da falta de oxigénio e da fermentação da célula cancerosa em várias publicações, acrescentou à sua comunicação em Lindau algumas apreciações de carácter polémico endereçadas aos médicos. Warburg acusou os médicos abertamente de se oporem aos resultados dos seus trabalhos sobre a formação do cancro, sendo, por isso, culpados «de que milhões de pessoas continuam a morrer inutilmente do cancro». A causa do cancro estaria nitidamente esclarecida. Warburg disse textualmente:

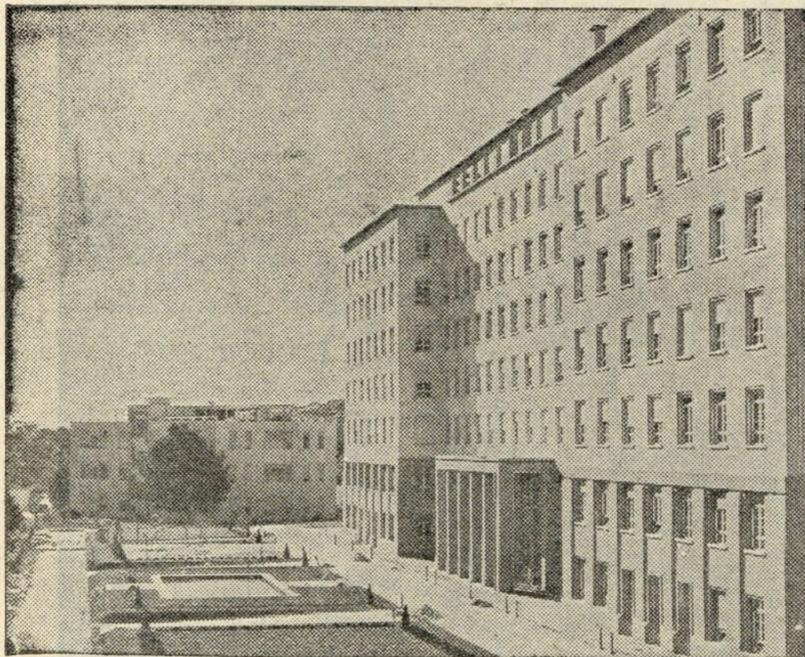
Respostas e comentários sucintos dos médicos alemães

Os médicos alemães só reagiram até agora à «sensação de Lindau» com respostas e comentários bastante sucintos. Em todo o caso já se verifica que a tese de Warburg foi recebida pelos demais investigadores do cancro com um cepticismo benévolo. A maioria dos investigadores duvida que a falta de oxigénio seja a causa primária e decisiva da formação do cancro. As mais recentes investigações parecem indicar ser mais provável que o cancro resulte da convergência de toda uma série de factores. A teoria de Warburg teria de ser analisada conscienciosamente e confirmada por experiências que se prolongariam por alguns anos.



FOI POSTO EM ACÇÃO O NOVO MECANISMO DE CÉSIO DO I. P. O. PROSSEGUINDO, ASSIM, O COMBATE AO CANCRO NO NOSSO PAIS

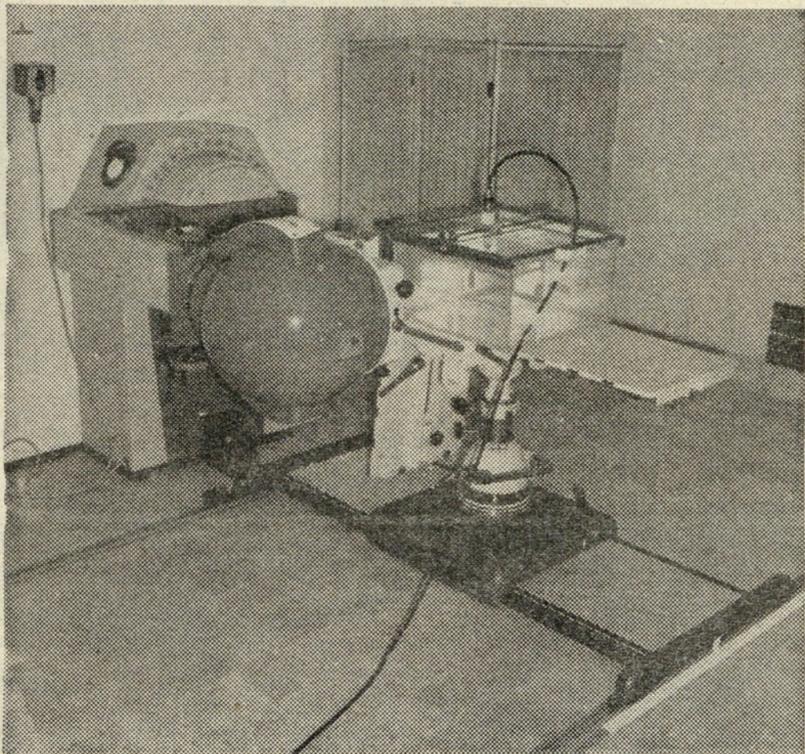
A BOMBA DE CÉSIO DO I. P. O.



QUANDO SE FALA EM PROGRESSOS REGISTRADOS NO CAMPO DA MEDICINA CURATIVA DO CANCRO, É BOM NÃO ESQUECER A CONTRIBUIÇÃO, SILENCIOSA MAS PERSISTENTE, DADA PELOS CIENTISTAS PORTUGUESES. A GRANDE PROVA É QUE O INSTITUTO PORTUGUÊS DE ONCOLOGIA É CONSIDERADO MODELAR PELOS CIENTISTAS DE TODO O MUNDO

cancro até agora descobertas podem ser reduzidas a esta causa primária comum: a falta de oxigénio para a respiração das células. É esta, em poucas palavras, a nova tese sobre a formação do cancro apresentada recentemente na XVI reunião dos Prémios Nobel em Lindau, na margem do Lago de Cons-

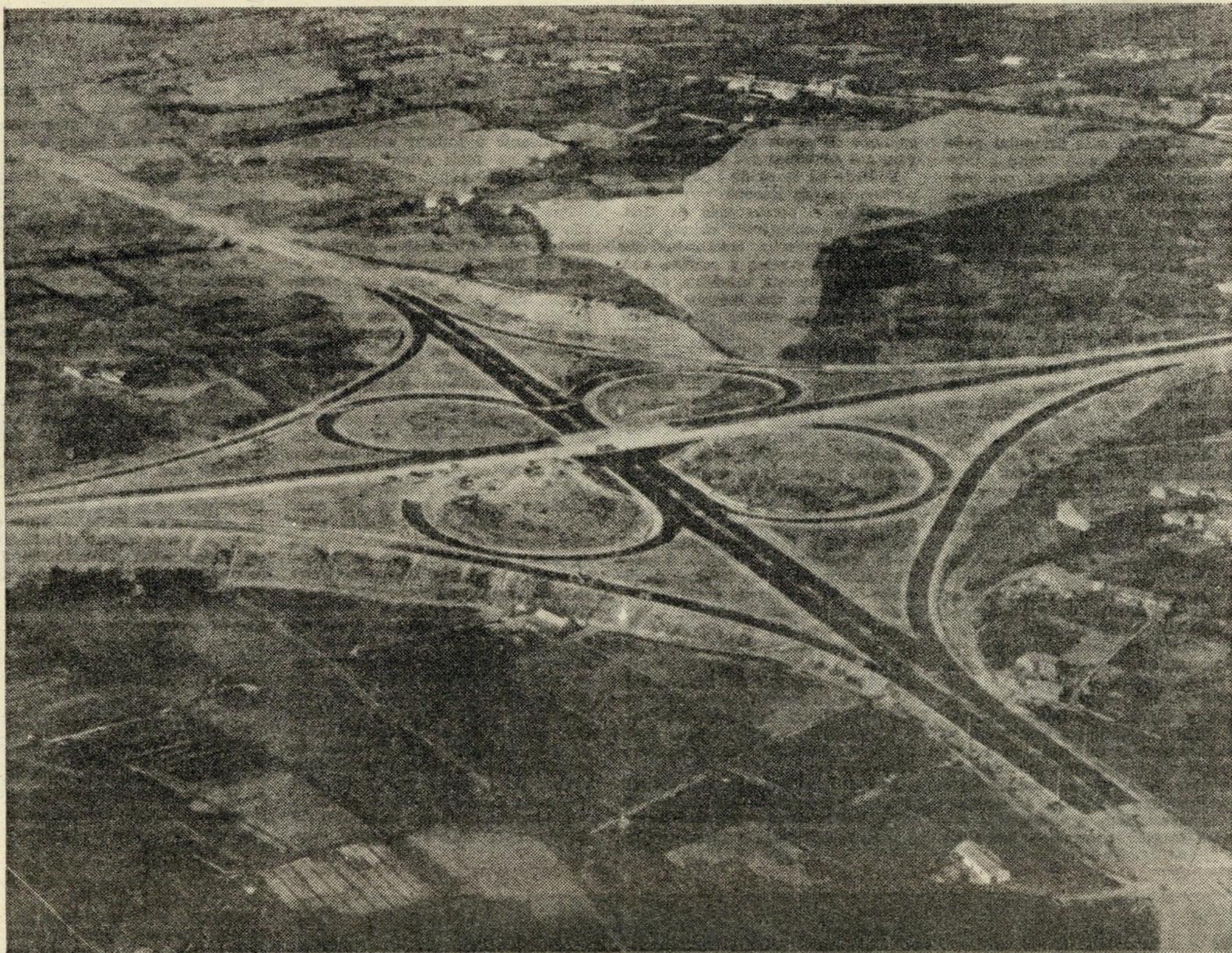
«Ninguém poderá hoje continuar a afirmar que não se sabe o que é o cancro. Ao contrário. Não há hoje doença alguma cuja última causa seja melhor conhecida do que a do cancro de maneira que hoje em dia a ignorância já não pode ser desculpa de não se tomarem medidas para evitar o cancro.»



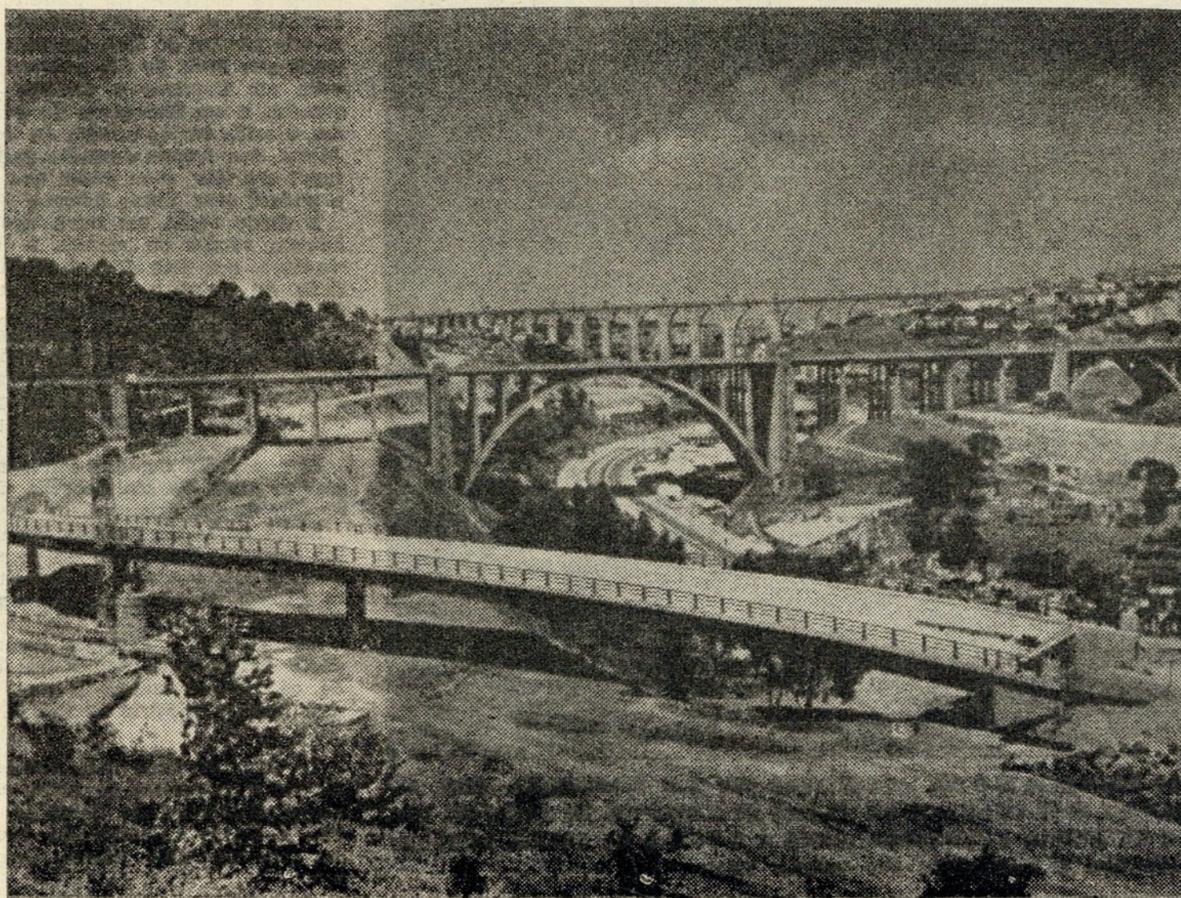
EM NOVEMBRO DE 1964, O INSTITUTO PORTUGUÊS DE ONCOLOGIA REGISTOU ASSINALÁVEL PROGRESSO: A ENTRADA EM FUNCIONAMENTO DA BOMBA DE CÉSIO



A PONTE E OS SEUS ACESSOS

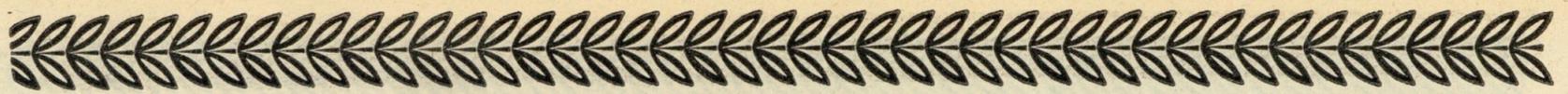


NA MARGEM SUL DO TEJO DEPARA-SE ESTA BELA PERSPECTIVA QUE MAIS PARECE UM GIGANTESCO TREVO DE QUATRO FOLHAS, INTEGRADO NUMA PAISAGEM PLENA DE COR E DE VERDURA. O «TREVO» QUE SE ENQUADRA NUM BELO TRAÇADO DE SINUOSAS LINHAS, FORMA O CONJUNTO DO NÓ DE LIGAÇÃO DAS VIAS DE ACESSO NAQUELA MARGEM DO RIO



DUAS ÉPOCAS DA ENGENHARIA PORTUGUESA

O VALE DE ALCANTARA, ONDE AINDA HÁ POUCO SE DEPARAVA COM MISERÁVEIS BARRACAS, OFERECE-NOS AGORA ESTE BELO CONJUNTO RODOVIÁRIO, QUE COM O AQUEDUTO DAS ÁGUAS LIVRES AO FUNDO, MARCA DUAS ÉPOCAS DA ENGENHARIA PORTUGUESA



PORTADOR ETERNO DA PALAVRA QUE CRISTO PROFERIU NA TERRA PORTUGAL CONTINUA A CONFIAR NA JUSTIÇA DE DEUS

FOI Salazar quem o disse numa das suas muitas e lúcidas afirmações sobre Goa:

«Se a algum país ocidental pode a Índia estender sem receio a mão em território contíguo ao seu próprio território, se alguém pode sem fazer agravo ou sombra nem constituir fonte de dissídios ou perigos, representar a luz do Ocidente em terras orientais, esse país é Portugal.»

Com efeito, nós pudemos desde sempre ser o povo amigo que quis encontrar no goês não o homem que se submete, mas o amigo de quem se faz companheiro para juntos, lado a lado, trilharmos na perspectiva dos séculos os caminhos do Mundo.

É que nós fomos à Índia não para dominar, mas para fazer cristandade, missionar os povos, levar-lhes a mensagem de Cristo, como era imperativo da Nação Portuguesa, fielmente traduzido nas ordens emanadas dos Reis.

Foi Salazar quem também o disse:

«Quando se lêem, por exemplo as cartas de Afonso de Albuquerque (1507-1515) e de D. João de Castro (1538-1648), mais vivas por sua natureza que os depoimentos dos historiadores, é-se empolgado pela largueza das concepções políticas, pela audácia e ao mesmo tempo realismo dos planos e essa ânsia de levar a todo o Oriente a fé, a cultura, a alma ocidental. O empreendimento revela-se no fundo, mais idealista que utilitário; o monopólio comercial não era enquanto pudesse manter-se, senão a fonte in-

dispensável dos recursos para fazer face às duas outras finalidades.

«A conquista de novas terras, a sujeição de novas gentes não estavam nos designios dos portugueses.»

E desde há cerca de cinco séculos portugueses da Europa, portugueses da África e portugueses de Goa, passaram a calcurrear mundo lado a lado, insistimos, irmanados nos mesmos sentimentos à sombra acolhedora da mesma bandeira, ao calor acariciante dos mesmos ideais, ao serviço do mesmo alto Pensamento.

A História da Humanidade passou desde então a conhecer novas páginas, iluminadas ricas de esplendor, que tornaram maior e mais glorioso o homem de todos os tempos.

O mundo apercebeu-se, então, desse plano espantoso de gigantesca estratégia económico-militar maior que o de Alexandre, que foi o de Afonso de Albuquerque, olhou com espanto essa figura extraordinária de D. Francisco de Almeida deixando que, por amor de Deus e da difusão da Fé a vida do próprio filho fosse imolada, enterneceu-se na honradez heróica de um D. João de Castro, empenhando as barbas como única garantia para conseguir o dinheiro com que defendesse Dio.

E foi a Índia Portuguesa que gerou essa figura ímpar de Apóstolo e Missionário, o maior que o mundo jamais conheceu que foi S. Francisco Xavier.

Até ao heroísmo feminino a Índia deu à Humanidade essa extraordinária Isabel Fernandes, que passou à posteridade como a Telha de Dio.

Olhar a História de Portugal na Índia, luz do Ocidente, a iluminar a fulgir nesse longínquo e lendário Oriente é folhear algumas das mais belas mais altas, insígnies e imorredoiras páginas da crónica multimilenária da Humanidade.

Povo com uma escassa população de escassos milhares de habitantes, nós realizámos o grande sonho da Índia, imolando vidas, sacrificando fazendas, nunca dominando povos, mas antes fazendo amigos, amigos nos altos magnates e senhores poderosos que detinham a soberania, tantas vezes injusta, amigos no povo que logo tornámos nosso irmãos com o qual misturámos o próprio sangue.

Se olharmos o caminho percorrido desde aquela hora de alvorada da batalha de S. Mamede em que o nosso primeiro Rei proclamou a independência da Pátria às hordas heróicas de nossos dias em que, mercê de Deus, temos podido afirmar sermos os mesmos portugueses de todos os tempos; sem esquecermos o Salado, nem Navas de Tolosa, sem olvidarmos a derrota desastrosa, mas cavalheiresca de Alcácer Quibir, sem fecharmos olhos ao fulgor magnífico e imortal de Aljubarrota, embora sempre lembrados de um Nun'Álvares Pereira ou de um D. Duarte de Almeida, de um Geraldo Sem Pavor ou de um Lيدador, mesmo assim, há-de ser sempre e da Índia que nós havemos de encontrar os melhores louros para entretecer a coroa de glória, que frente da Pátria tem jus a cingir.

A história da Índia é a História de Portugal, disse-o um goês ilus-

tre, em hora trágica para a nossa espoliada província.

Na afirmação há uma verdade inegável que é a honra e orgulho de todos os portugueses — os portugueses da Metrópole, como os portugueses de Goa, os portugueses da África, como os da Oceânia, Todos os sentimentos e todos como tanto nos honramos.

Passados quase cinco séculos, arrostando embora com todas as vicissitudes que o decorrer dos tempos determinou, nós ainda podemos recordar a Índia com os seus heróis, e contentarmo-nos por termos sabido prestar tão alto serviço ao Mundo, por termos ficado fiéis ao pensamento inicial dos nossos soberanos que determinou Bartolomeu Dias e Vasco da Gama a comandar o caminho da Índia, a dobrar o Cabo das Tormentas, logo por nós transformado em Cabo da Boa Esperança — a Boa Esperança que já então era a Índia — tudo obra urgente e aventureira e heróica por um único móbil determinada: fazer cristandade, dilatar a Fé, levar a mensagem Divina do Evangelho aqueles que a não conhecem, mas fazê-lo em espírito cristão como o fizeram S. Francisco Xavier e S. João de Brito deu violência, sem subjugar nem dominar.

*

El-Rei D. Manuel recomendou a Afonso de Albuquerque fizesse casar os portugueses que iam da Metrópole, com mulheres indianas, para melhor e mais benéficamente se cimentar a união em que o soberano tinha em tão vincado como acertado interesse.

E o grande governador, cumprindo a régia ordem escrevia a El-Rei em 1 de Abril de 1512:

«Falando a Vossa Alteza na gente que mandais casar, a mim me parece grande serviço de Deus e vosso e a inclinação da gente e os desejos de casar em Goa, se Vossa Alteza visse bem, espantar-se-ia, e parece coisa de Deus desejarem os portugueses, tanto de casar e viver em Goa.»

E noutro passo da mesma carta, Albuquerque acrescentava:

«O feito dos casados vai muito avante, porque casam muitos homens de bem e muitos oficiais ferreiros e carpinteiros, torneiros e bombardeiros. E creio, senhor, que se não partira de Goa casaram naquele ano mais de 500 pessoas; haverá em Cananor e Cochim cem casados, e em Goa perto de duzentos, e estão tantos criados de Vossa Alteza, dos duques e condes de Portugal em Goa, para casar que não o poderá crer Vossa Alteza.»

E desde então um novo tipo de homem surgiu no mundo, o luso-indiano, que tem dado à Humanidade de todos os tempos figuras do maior relevo e notoriedade.

Santos e missionários, homens de ciência de renome mundial como o Abade de Faria, intelectuais de grande renome, portugueses, quer da Metrópole, quer das demais províncias ultramarinas.

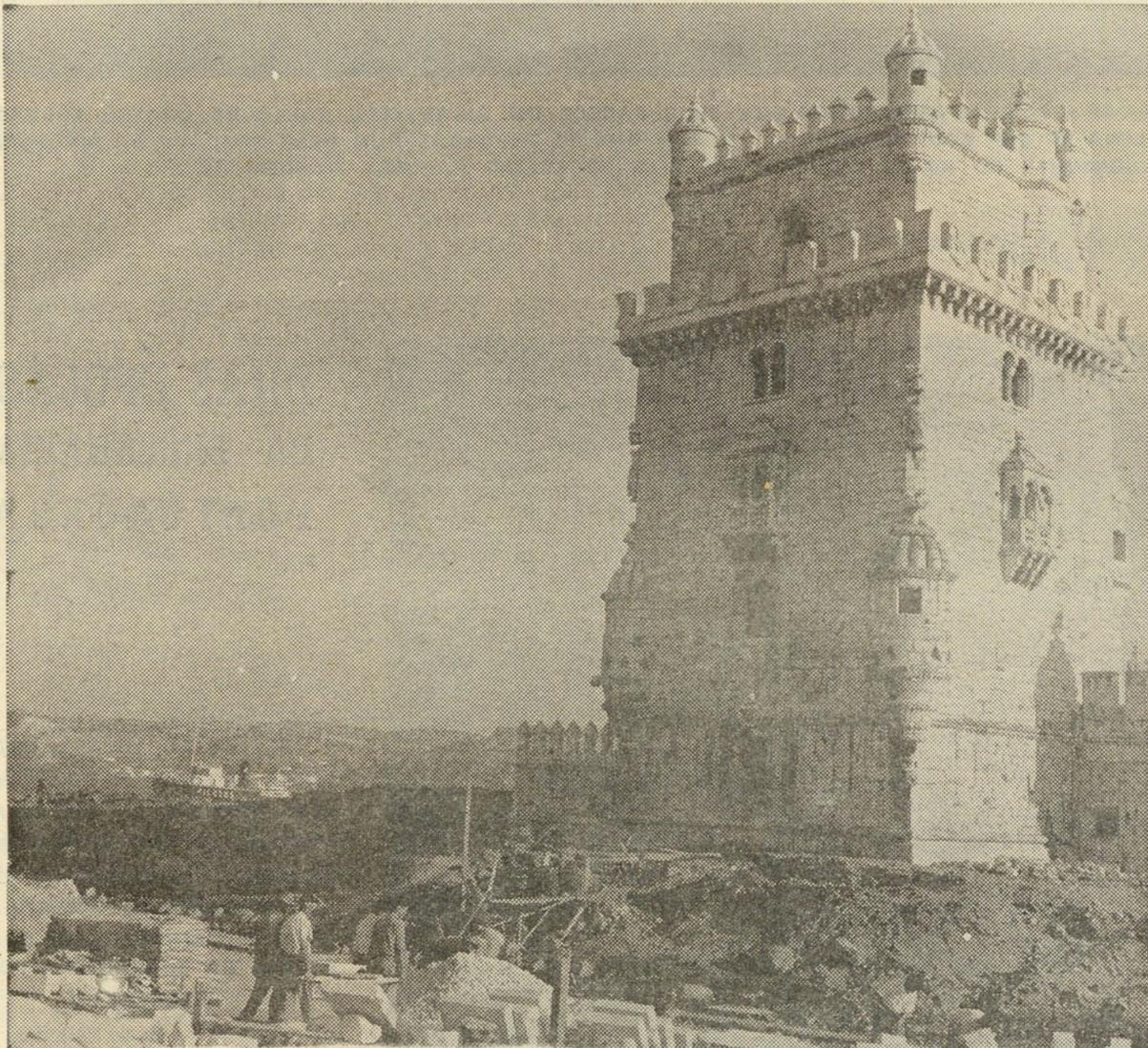
Para a Índia mandou Portugal a melhor gente da sua nobreza, a fina flor da sua difalguia.

Ainda no século passado Portugal lhe mandara dois príncipes de sangue; os dois infantes, D. Augusto e D. Afonso, ambos filhos de Reis de Portugal.

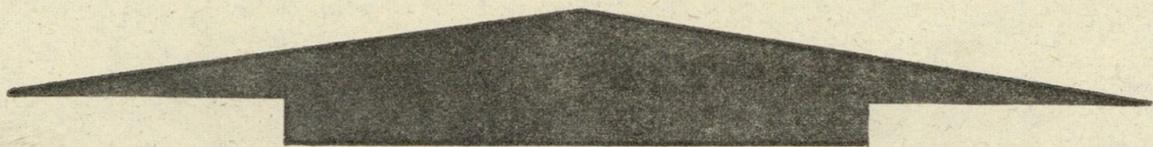
Na lista dos vice-reis e governadores da Índia há nomes que desde há séculos andam a soar em grandeza na História da Pátria.

*

Na hora presente, São Francisco Xavier é o símbolo da nossa esperança na Justiça de Deus; já que não podemos acreditar na justiça dos homens, num mundo demetado.

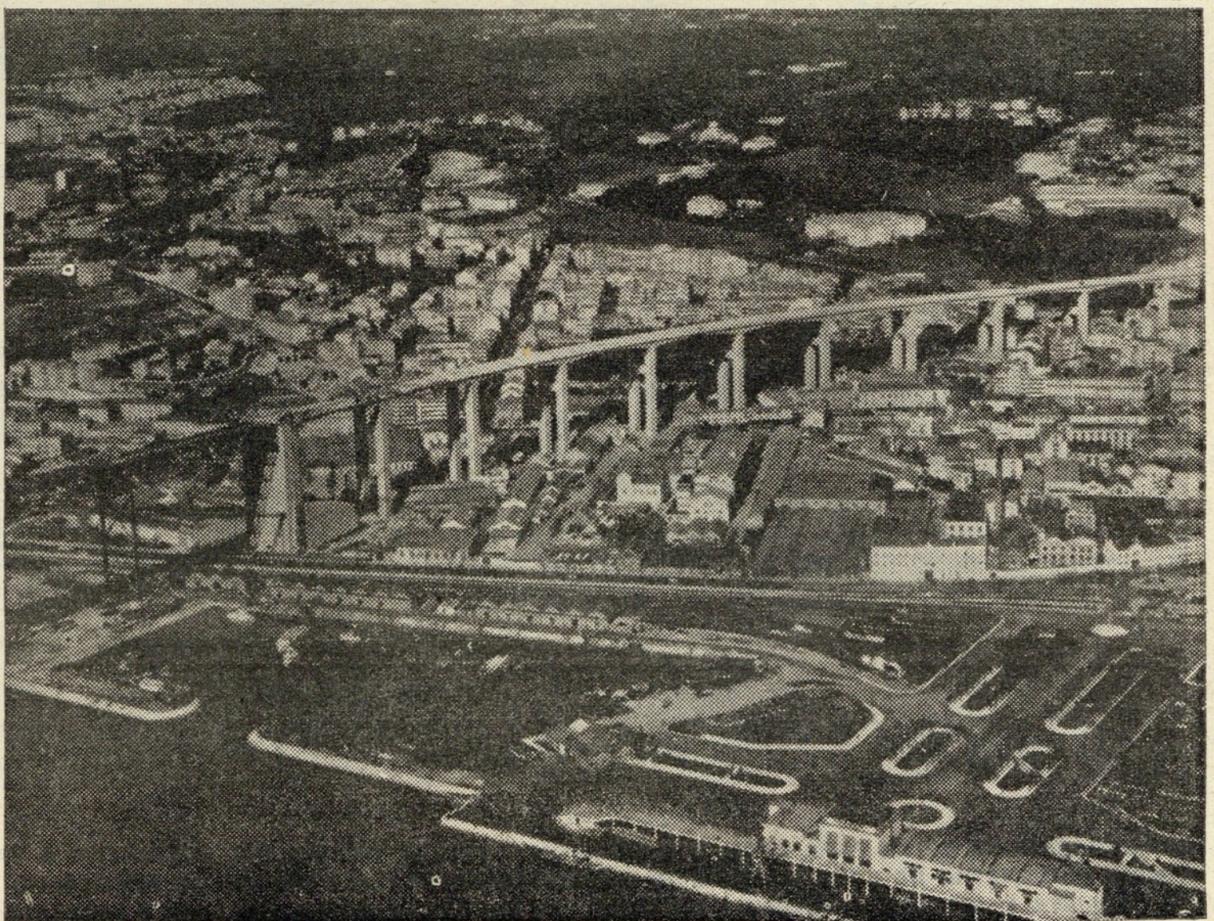


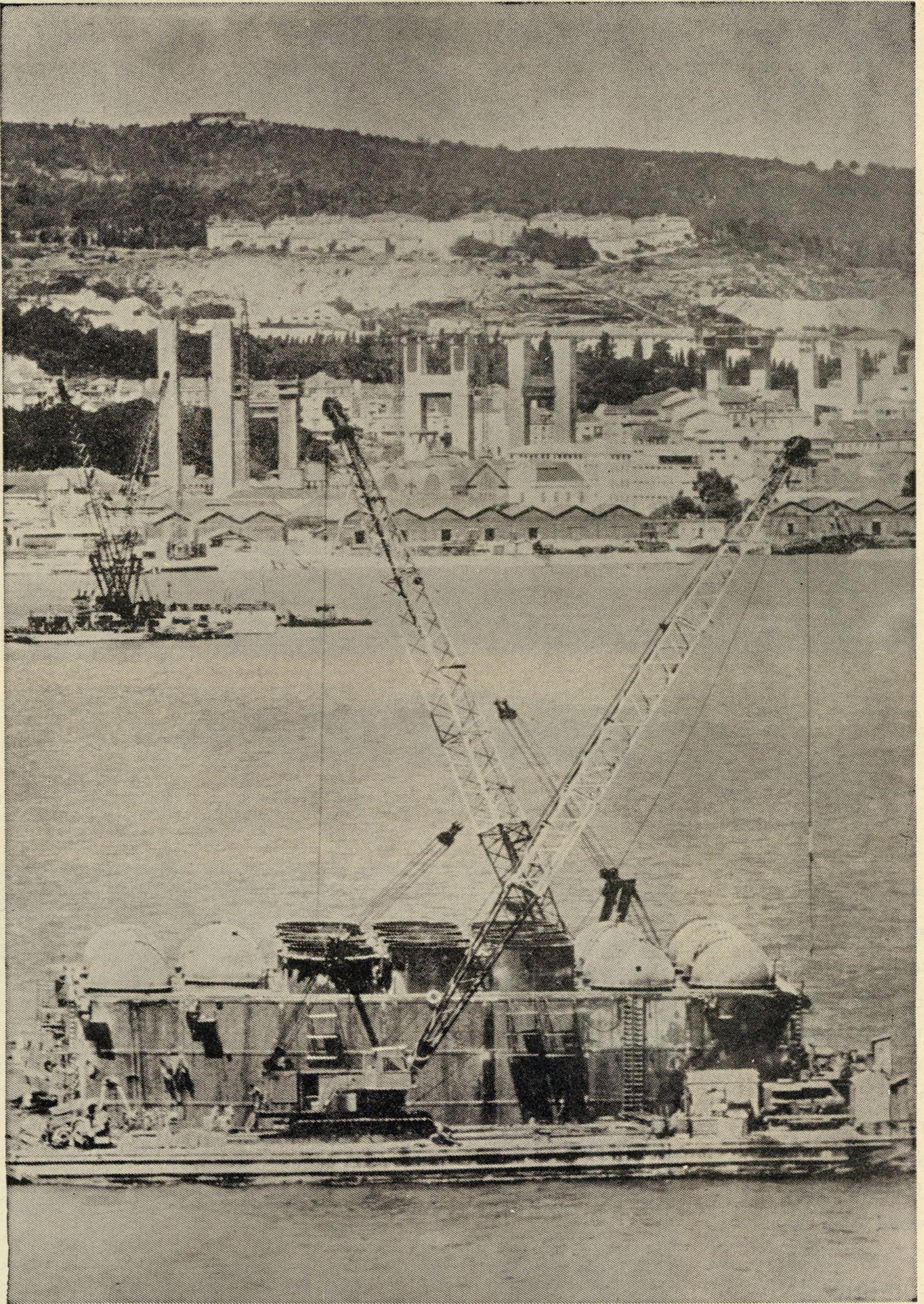
OBRAS GRANDIOSAS COMO A PONTE SALAZAR, MARCOS POSITIVOS DE UM PROGRESSO QUE SE ALARGA A TODO O PAÍS, NÃO OFUSCAM NEM COLOCAM EM PLANO SECUNDÁRIO AS JÓIAS DE UM PASSADO TÃO RICO DE HEROÍSMO E DE MISSÃO E CUMENICA, COMO É A TORRE DE BELEM, SEMPRE REJUVENESCIDA E PRESENTE NO NOSSO TEJO



A LOCALIZAÇÃO DA PONTE SOBRE O TEJO, COMO A GRAVURA MOSTRA, OBEDECEU AO PRINCÍPIO DE FICAR INTEGRADA NAS REDES RODOVIÁRIA E FERROVIÁRIA DA REGIÃO DE LISBOA, PERMITINDO O ATRAVESSAMENTO DA CIDADE PELO TRÁFEGO DE PASSAGEM E O ACESSO FÁCIL AS DIFERENTES ZONAS DA CIDADE, SEM SE ORIGINAREM CONGESTIONAMENTOS DE TRÁFEGO

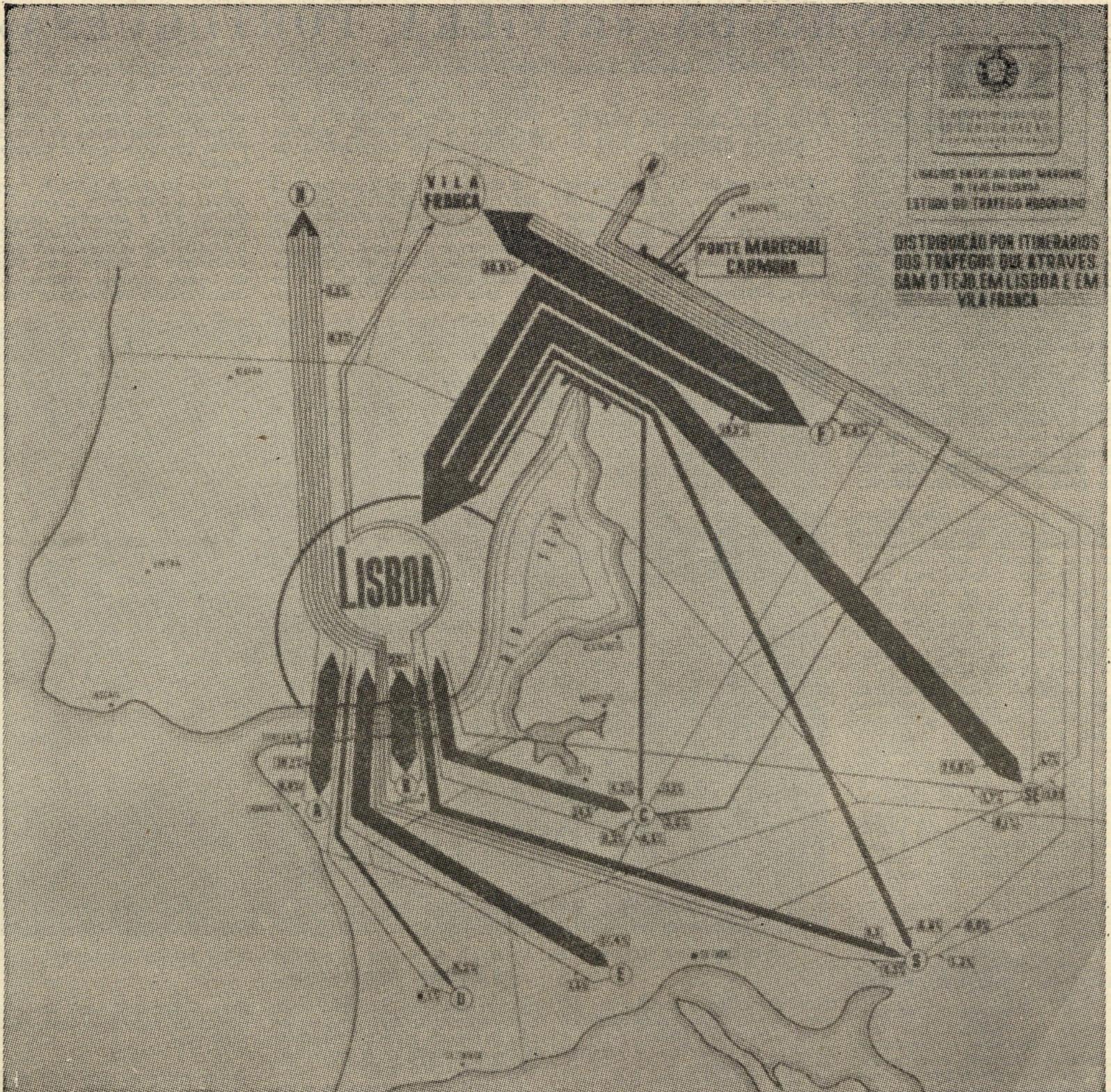
Dominador e «côncio» da sua grandeza — as casas e os homens vistos lá de cima como que se sentem diminuídos — o viaduto da margem norte atravessa a cidade a caminho do rio.



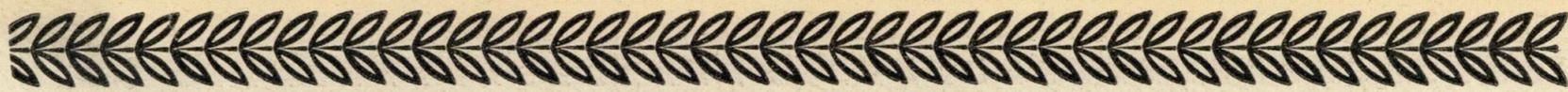


AS FUNDAÇÕES DE BETÃO PARA APOIO DAS DUAS GIGANTESCAS TORRES, QUE SUSTENTAM O TABULEIRO DA PONTE E SE SITUAM A MEIO QUILOMETRO DE CADA MARGEM DO RIO, DESCERAM ATÉ 32,5 METROS DO NÍVEL MAIS ALTO DAS ÁGUAS. A FOTOGRAFIA REGISTA O ASPECTO DA DESCIDA DO BLOCO DE FUNDAÇÃO NORTE, DURANTE O PRIMEIRO ANO DA EXECUÇÃO DA OBRA

CORRENTES DE TRÁFEGO SOBRE O TEJO EM LISBOA E VILA FRANCA DE XIRA



A VIABILIDADE FINANCEIRA DO EMPREENDIMENTO E A FIXAÇÃO DAS DIMENSÕES DA FAIXA DE RODAGEM RODOVIÁRIA, FORAM VERIFICADAS POR EXAUSTIVOS ESTUDOS DE PREVISÃO DE TRÁNSITO REALIZADOS NA JUNTA AUTÓNOMA DAS ESTRADAS. ESTA FIGURA REGISTA UM DOS RESULTADOS OBTIDOS RELATIVO ÀS CORRENTES DE TRÁFEGO QUE SERÃO NATURALMENTE DESVIADAS PARA LISBOA



PALMELA E O SEU BAIRRISMO

INTEGRADOS NO AR COSMOPOLITA

DO TURISMO DA «RIVIERA PORTUGUESA»

Palmela festeja alegremente a inauguração da Ponte sobre o Tejo.

O presidente do Município, Sr. Duarte da Silveira Bernardes Benavente, tendo em conta a responsabilidade que cabe a este vetusto e lindo rincão do distrito de Setúbal — pelos benefícios turísticos e sociais que a Ponte vem trazer à encantadora vila — esforça-se por colocar a par dos outros concelhos do distrito, empenhados em dar o maior relevo às solenidades inauais e em patentear ao Sr. Eng. Arantes e Oliveira, Ministro das Obras Públicas, o apreço geral dos seus habitantes, manifestando ao Governo da Nação o seu agradecimento sincero.

O que Palmela tem no seu passado e no seu presente, nas suas riquezas e nas suas dificuldades foi realisticamente retratado na crónica «Relembrando», de Amílcar Machado, que pedimos vênia para reproduzir na íntegra:

«Com a evolução dos tempos tudo mudou, excepto a tradição dos povos, que mantêm arreigada e íntegra a sua crença, de todos os anos repetir com mais ou menos brilho, as suas festividades em cenários diferentes, mas sempre com o mesmo cerimonial, a que o povo dá, com o colorido das suas vestes, a graça da sua alegria.

A tradição, como atmosfera específica de costumes herdados do passado, manter-se-á na memória e não perderá nada da sua essência moral e espiritual, ao ser transformada em cartaz de propaganda da terra, para a qual se antevê o mais brilhante e promissor futuro.

Os hábitos, costumes e actividades regionais, são factores que devem prevalecer para melhor se expandir o interesse turístico da região, fazendo sentir ao visitante, o ambiente acolhedor que os naturais da terra generosamente lhe oferecem. É que, sente-se em todas as festividades, a alegria sã, natural e irradiante deste bom e hospitaleiro povo português.

Estas Festas das Vindimas, que são já tradição, não têm ainda infelizmente aquele apoio, aquela colaboração e estímulo, que era tanto de desejar de certas entidades oficiais intimamente ligadas ao Turismo Nacional, pois que estes festejos são justamente credores dessa deferência, não só pelo seu aspecto caracteristicamente regional como pela valorização que possa contribuir para a expansão e incremento que o Turismo está a ter nesta região, conhecida já, pelas suas encantadoras

praias como a «Riviera Portuguesa».

Palmela é toda ela uma lição de história

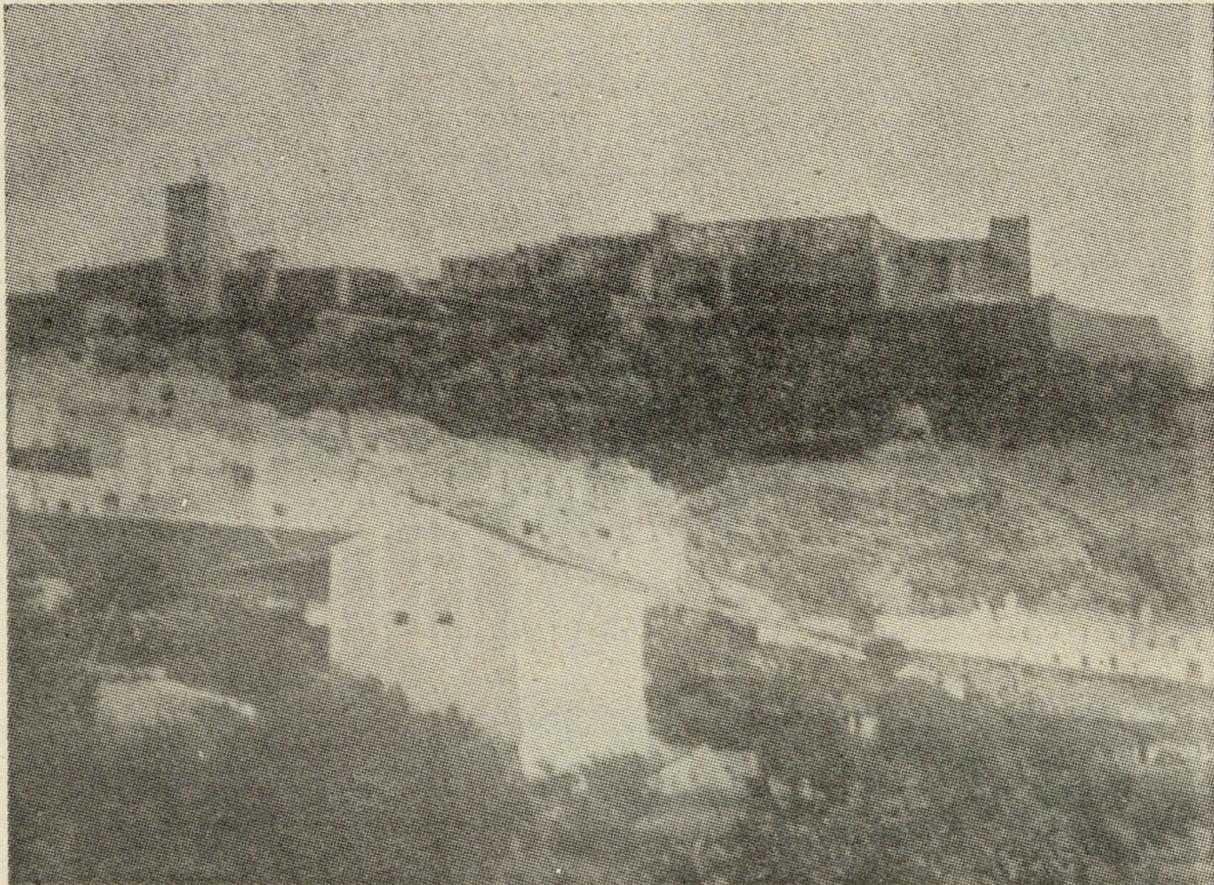
Palmela, além do maravilhoso panorama que se vislumbra de muitas léguas em redor, não tem só o motivo turístico que a honra e encanta, pois toda ela é uma lição de história; contudo, o tempo e a incúria dos homens, têm maltardado os restos do es-

sistir durante os últimos três anos, ficou mais uma vez patente que o povo palmelense, é, por temperamento, propenso a entusiasmo e bairrismo, quer se trate de ideias, sentimentos ou de acções.

É certo que, sem essa propensão, nunca teria havido realizações de carácter recreativo, que anteriormente bem vincaram e enalteciram o nome de Palmela. «A vontade remove montanhas» axioma verídico, que, quando se põe todo o ardor e entusiasmo

São dezassete horas, o desfile do cortejo alegórico inicia a sua marcha, ao longo do percurso milhares de pessoas aguardam e presenciam todos os pormenores que o coreto vai apresentando.

Neste momento paira a expectativa, a ansiedade, o desejo de melhor ver e apreciar. Antes, a curiosidade, depois a satisfação a alegria que se traduz em agradecimento e apreço, bem digno de realce, a todos aqueles que contribuíram de qualquer forma



O SECULAR CASTELO DE PALMELA DOMINA A VETUSTA VILA CUJAS ORIGENS SE PERDEM NOS TEMPOS

plendor antigo e brilhante do seu castelo, que, como símbolo dum passado, glorioso, firme e estático de oitocentos e dezanove anos, continua a desafiar os séculos, permanecendo como testemunho, do esforço grandioso e belo com que os portugueses ao longo dos tempos souberam honrar, com glória e nobreza, este nosso rincão pátrio.

Quando os homens quiserem, Palmela será então, uma maravilhosa, grande, e próspera terra de Turismo!

Depois do que nos foi dado as-

nas organizações, nós aceitamos e consideramos mais que superior às outras, e a ela tudo sacrificamos e dedicamos ardorosamente de corpo e alma.

Palmela foi alegremente acordada com o estralejar dos foguetes e o som dos tambores de Zés Pereiras e Cabeçudos. Dir-se-ia estar na mais típica festa minhota, tudo se preparava para dar às Festas das Vindimas, o maior brilho e relevo, pairando já no ambiente madrugador, o movimento característico da preparação dos grandes festejos regionais.

O dia foi tomando cor, e a vida desta terra começou a tomar um aspecto desusado, com a chegada de milhares de forasteiros, que afluíam continuamente ao largo da entrada da vila.

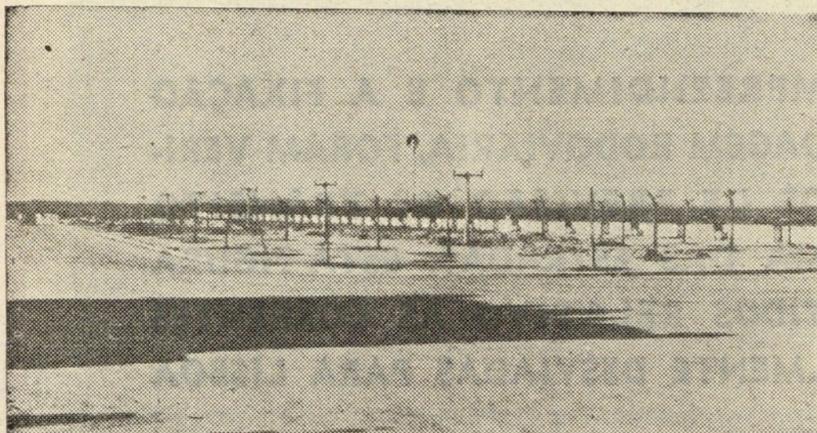
Dão-se os últimos retoques nos carros alegóricos, trabalha-se afincadamente para que durante algumas horas a nossa terra viva de intensa alegria para que possa mostrar aos milhares de visitantes o espectáculo garrido e de cor, lembrando aos assistentes que o querer deste povo laborioso e bom expande-se e esfuza-se na mais concreta realidade, quando para isso se torne viável e necessária a conjugação dos seus esforços.

para a concretização deste espectáculo cheio de beleza, de cor e de vida.

Aqui nasceu um dos maiores exploradores e pioneiros de África

Esperamos confiadamente que este ano as nossas Festas das Vindimas sejam mais uma vez um repositório das virtudes e qualidades morais desta gente simples e boa, que dá o melhor do seu esforço, e da sua vontade indómita para dignamente exteriorizar todo o seu sentimento de palmelense, de cristão e de português.

O alto desta colina, foi berço dum dos maiores exploradores e pioneiros de África Hermenegildo Capelo. Po. lá explorou, ensinou e lutou. O alto desta colina continua a ser berço de bravos soldados, que, como Capelo, combatem e lutam no nosso Ultramar e no alto desta colina continuarão a nascer bravos portugueses que honrosamente defenderão a continuidade do solo sagrado da Pátria, para maior glória e nobreza deste nosso querido e indivisível Portugal!



ALAMEDA DR. OLIVEIRA SALAZAR, EM PALMELA



JUNTA DE COLONIZAÇÃO INTERNA

EM 20 ANOS DE ACTIVIDADE MAIS DE UM MILHÃO DE CONTOS

A acção desenvolvida pela Junta de Colonização Interna, desde a sua criação, em Junho de 1946 — fez agora precisamente 20 anos — tem-se mostrado de real interesse no progresso da Nação, no seu desenvolvimento económico, e na promoção social das laboriosas gentes do campo, principalmente no sentido de estimular a realização de obras susceptíveis de aumentar a capacidade produtiva dos terrenos e facilitar a sua cultura.

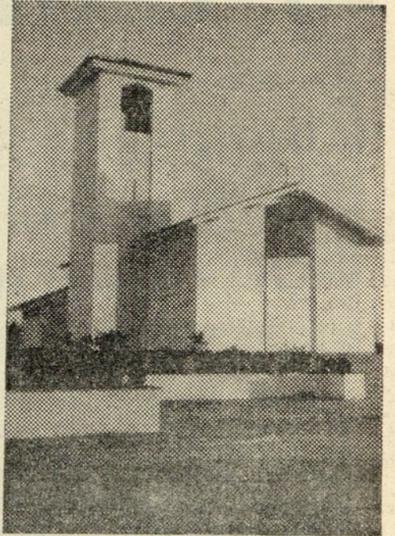
Trata-se de uma actividade do

PARA ESTIMULAR A ACTIVIDADE PRODUTIVA DA TERRA E FACILITAR A SUA CULTURA

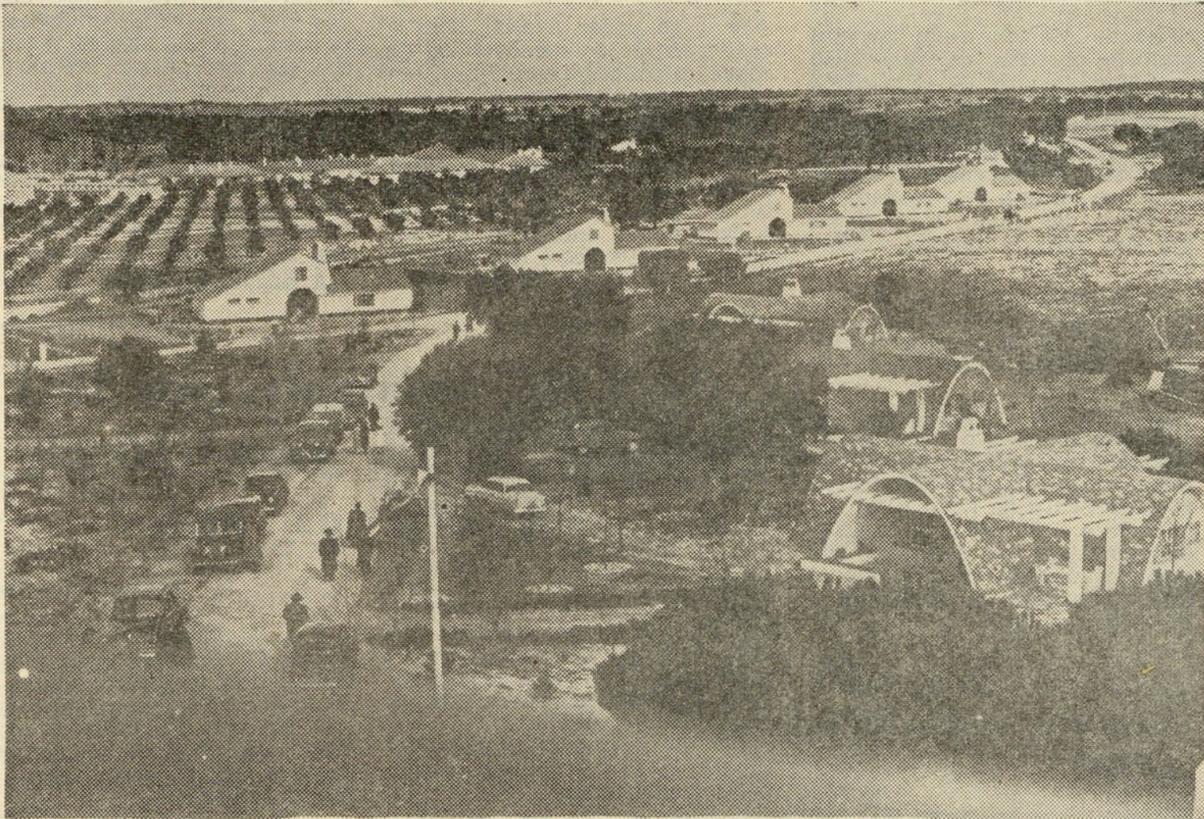
de elevar o rendimento das explorações, a prestação de assistência técnica ao planeamento das obras a realizar e a concessão dos créditos necessários à respectiva fiscalização.

A Lei dos Melhoramentos Agrícolas foi promulgada em 25 de

res directos, pela possibilidade de aquisição de terras indispensáveis a uma exploração equilibrada e compensadora; a utilização de modernos meios de trabalho de que a agricultura deve dispor, com relevo especial para a mecanização, fomento pe-



CAPELA DE NOSSA SENHORA DE FÁTIMA, NA ALDEIA DOS FAIAS



VISTA PARCIAL DA COLÓNIA AGRÍCOLA DE PEGÕES

maior interesse para a economia nacional e, simultaneamente, eminentemente social. Por isso se por mais de uma vez a ela nos temos referido, é para a exaltar. Através dela têm sido facultados aos lavradores capitais destinados à melhoria das explorações, facilitando o seu adequado equipamento. A intervenção da Junta, neste sector, compreende o estudo dos melhoramentos fundiários susceptíveis

Junho de 1946 e desde então o aperfeiçoamento dos serviços e a evolução técnica tornaram possível alargar o campo da sua acção, do que resultou uma protecção mais completa e eficiente aos diversos tipos de organização da lavoura, de forma a estimular a cooperação e promover o progresso regional; o estímulo e a realização de importantes obras de interesse colectivo; a protecção aos cultivado-

cuário, floresta e frutícola, e a contribuição para a melhoria da habitação nos meios rurais.

Para que obra tão ambiciosa pudesse ser realizada, foi criado o Fundo de Melhoramentos Agrícolas, de início com 200 mil contos, importância mais tarde elevada para 400 mil.

Como em muitos casos a simples concessão de crédito é insuficiente para a sua eficiente utilização, procurou-se conjugar

essas concessões com a assistência técnica gratuita, destinada a garantir o seu pleno aproveitamento. Dentro desse espírito, a Junta de Colonização Interna elaborou já 1800 projectos de obras diversas, muitos dos quais foram depois adaptados para a funcionar como projectos-tipo. A assistência financeira prestada atingiu, até Junho de 1966, mais de um milhão de contos, para a realização de 45 mil obras, repartidas pelos seguintes empreendimentos:

27 456 obras de rega, drenagem e defesa contra a erosão, no valor de 256 900 120\$; 5195 surribas, arroteias e novas plantações, 100 699 080\$; 8965 construções rurais, no valor de 167 747 180\$; 896 oficinas tecnológicas, particulares e cooperativas, avaliadas em 368 458 130\$; 718 aquisições de maquinaria agrícola, para organizações da lavoura e explorações isoladas, no valor de 74 580 400\$; aquisição de gado e forragens para fomento da pecuária, 22 315 600\$; 545 aquisições de prédios; em operações directas de emparcelamento, mais 31 997 750\$ e em outros melhoramentos diversos mais 49 840 180\$ — tudo num total de mais de um milhão de contos.

(CONTINUA NA 69.ª PAG.)



AS CASAS DAS FAMÍLIAS MAIS ABRANGIDAS PELA ACÇÃO DA JUNTA DE COLONIZAÇÃO INTERNA



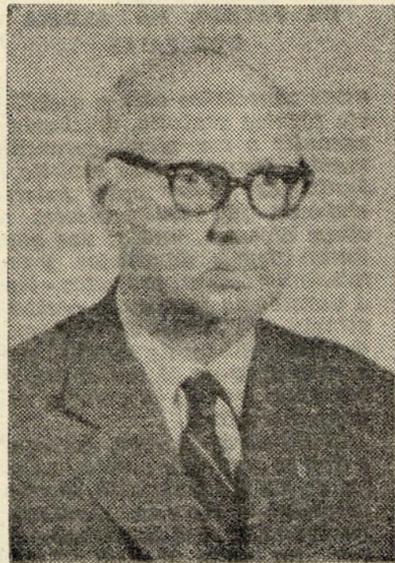
GRAÇAS À PONTE

ESCASSOS VINTE MINUTOS SEPARAM A PARTIR DE HOJE O CENTRO DE LISBOA E A CAPARICA

PROCESSA-SE UM SURTO DE DESENVOLVIMENTO GERAL NO CONCELHO DE ALMADA

ALMADA preparou-se festivamente para as comemorações da inauguração da ponte sobre o Tejo.

O presidente da Câmara Municipal, Sr. Dr. José Glória Pacheco, ciente da grande respon-



DR. GLÓRIA PACHECO

sabilidade que cabe ao concelho, pela sua situação social e turística, perante os reflexos económicos e políticos de tão importante empreendimento de alto nível nacional, afirmou-nos que a ponte representa, como é evidente, uma valorização excepcional do concelho, muito especialmente no que se refere à Costa de Caparica, mas a grandiosa obra traz também para Almada pesados sacrifícios, como sejam as «mais valiosas» que a não serem devidamente aplicadas e conscientemente escalonadas, podem trazer sérias preocupações à administração, dado que são aplicadas apenas à Península de Setúbal, facto que pode levar os construtores a deslocarem a sua actividade para outros concelhos onde tal regime não vigore.

No entanto, o Dr. Glória Pacheco disse-nos ter absoluta confiança no espírito de justiça do Ministro das Obras Públicas, Sr. Eng.º Arantes e Oliveira, a quem Almada já muito deve, e está certo de que o ilustre homem público procurará orientar a aplicação da lei por forma a evitarem-se os inconvenientes a que se referiu.

Homenagem a um dos obreiros da renovação da futura cidade de Cristo-Rei

Quanto à excepcional actividade e poderosa iniciativa do Sr. Eng.º Arantes e Oliveira, o Dr. Glória Pacheco acentuou que o Ministro é considerado no con-

celho de Almada como um dos grandes obreiros da renovação da futura cidade de Cristo-Rei.

Ao Eng.º Arantes e Oliveira já se deve a estrada que vai ligar a Costa de Caparica a Lisboa, através da ponte, fomentando-se assim o desenvolvimento duma das zonas mais privilegiadas para o turismo nacional.

— Do centro de Lisboa à Costa de Caparica são, a partir de hoje, uns escassos vinte minutos — sublinha o Dr. Glória Pacheco.

O Ministro — acrescenta — tem sido também o nosso maior auxiliar nas grandes obras que temos realizado, nos sectores do abastecimento de água e do saneamento e, até, quando da criação do Liceu de Almada, foi quem ajudou, através do Fundo de Desemprego, a construir o respectivo edifício.

O liceu de Almada regista crescente frequência de alunos

Assinale-se, a propósito, que o liceu de Almada, apesar de ter apenas terceiro ano, obteve em 1965-66 uma frequência de 500 alunos. Agora, para o quarto ano de funcionamento, já fizeram o exame de admissão 1300 jovens, pelo que se pre-

vê uma frequência que rondará pelo milhar e meio de alunos.

O Sr. Dr. Glória Pacheco termina dizendo que não será preciso acrescentar mais palavras para justificar a consideração e o respeito que Almada tem pelo Ministro Arantes e Oliveira.

O desenvolvimento demográfico da vila

Para se poder avallar bem o desenvolvimento demográfico do concelho podemos servir-nos, como termo de comparação, do que se verificou na própria vila de Almada, sede do concelho.

Em 1911 tinha esta vila 3767 habitantes e 811 fogos; em 1934 tinha cerca de 5800 habitantes e 2200 fogos, incluindo as povoações de Pragal e de Cacilhas.

Como se vê, em 23 anos ape-

concelho, isto é, abrangendo todas as povoações.

Foi principalmente esta obra de fomento que permitiu o enorme desenvolvimento do concelho, cuja população, em 10 anos, sobe de 29 000 para 44 000, ou seja um aumento de cerca de 50 por cento.

Mas o grande surto de progresso tinha apenas começado.

A população do concelho aumenta vertiginosamente, mercê das suas especiais condições de proximidade de Lisboa, com o seu desenvolvimento urbanístico, social e económico, fixando-se aqui elementos das mais variadas profissões e ocupações: médicos, advogados, engenheiros, gerentes de empresas, industriais, técnicos indiscriminados e operários de todas as indústrias que se fixaram no concelho.

A população actual do conce-

De 3.767 habitantes em 1911
Almada passou para 120.000
nos dias de hoje

nas se verificou um aumento populacional de 1233 habitantes.

Em 1928 foi a povoação da Cova da Piedade desanexada da freguesia de Almada.

Em 1934, cerca de 75 por cento da população era constituída pelas assalariadas.

De 1945 a 1950 procedeu-se à grande obra de fomento de abastecimento de água do concelho, tendo sido esta a única obra de distribuição de água do País, em que até àquela data foi encarada a solução de um abastecimento completo ao conjunto do

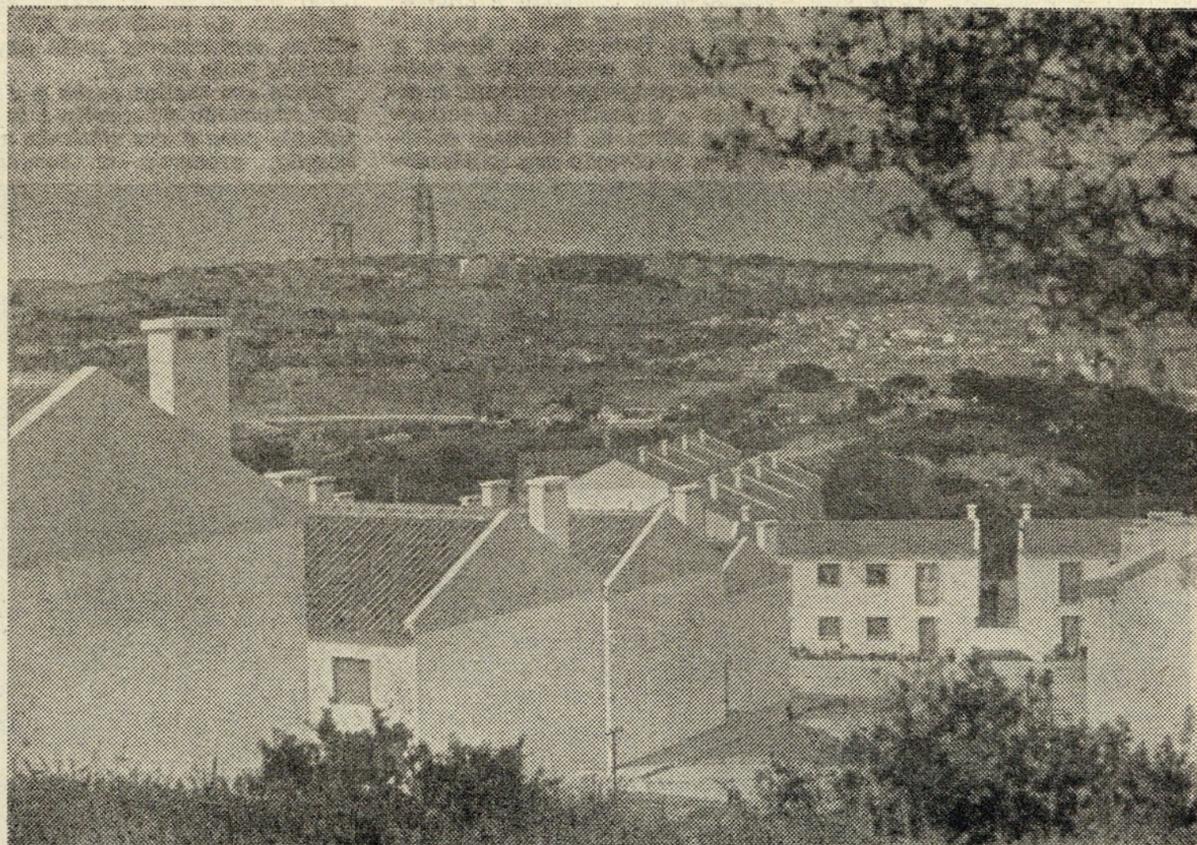
lho de Almada cifra-se em cerca de 120 000 habitantes distribuída, principalmente, pelos seguintes núcleos populacionais:

— Almada, incluindo Cacilhas, Cova da Piedade, Laranjeiro, Feijó e Pragal, com cerca de 80 000 habitantes.

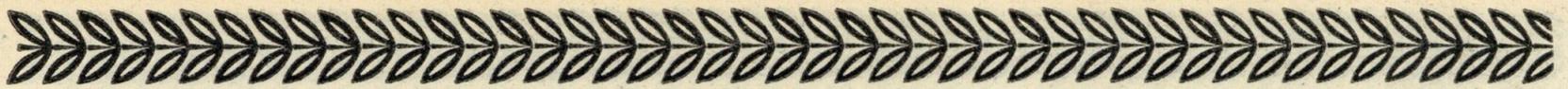
— Monte de Caparica, Trafaria, Costa de Caparica, Sobreda, Vale Figueira e Charneca, englobam os restantes 40 000 habitantes.

O grande surto de progresso

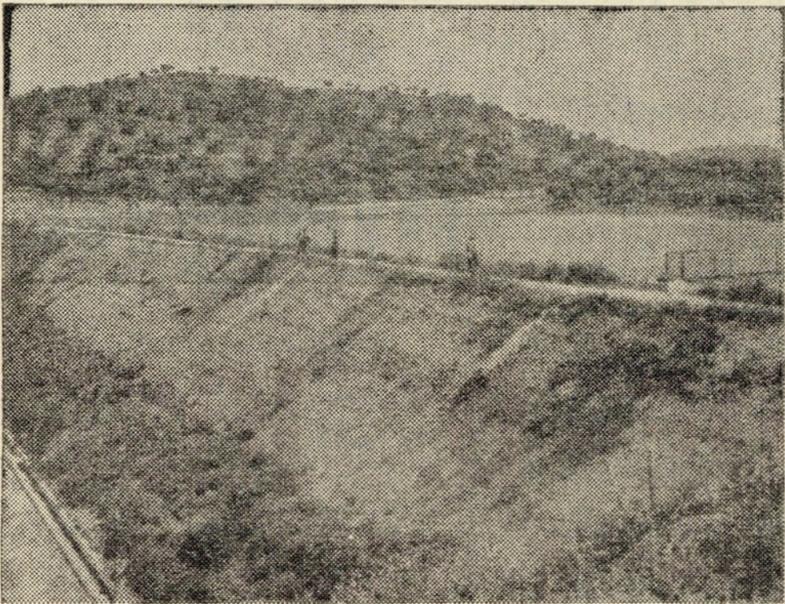
(CONTINUA NA 77.ª PAG.)



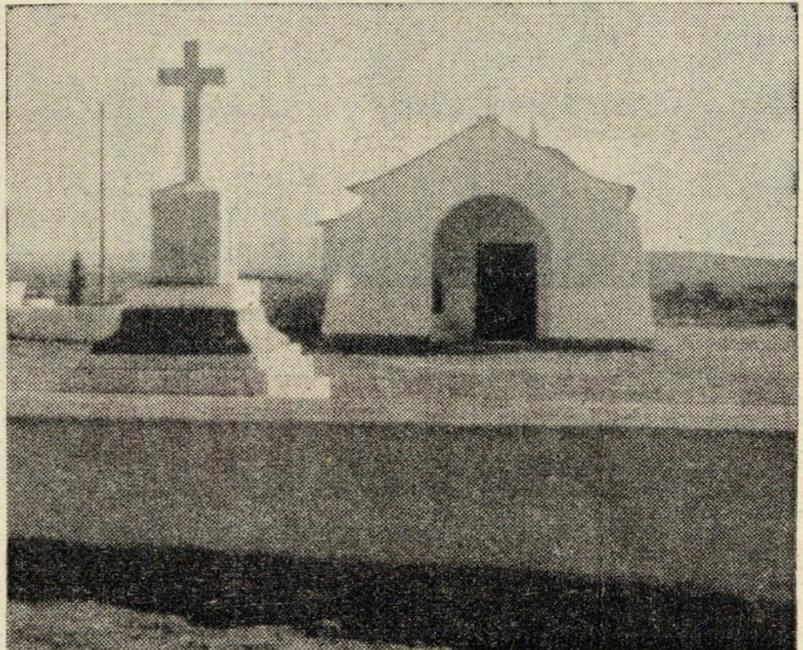
A PONTE E O MONUMENTO A CRISTO-REI VIS TOS DO BAIRRO ENG.º ARANTES E OLIVEIRA EM ALMADA



OS VINTE ANOS DE ACTIVIDADE DA JUNTA DE COLONIZAÇÃO INTERNA



UMA OBRA DE REGA FINANCIADA PELA JUNTA



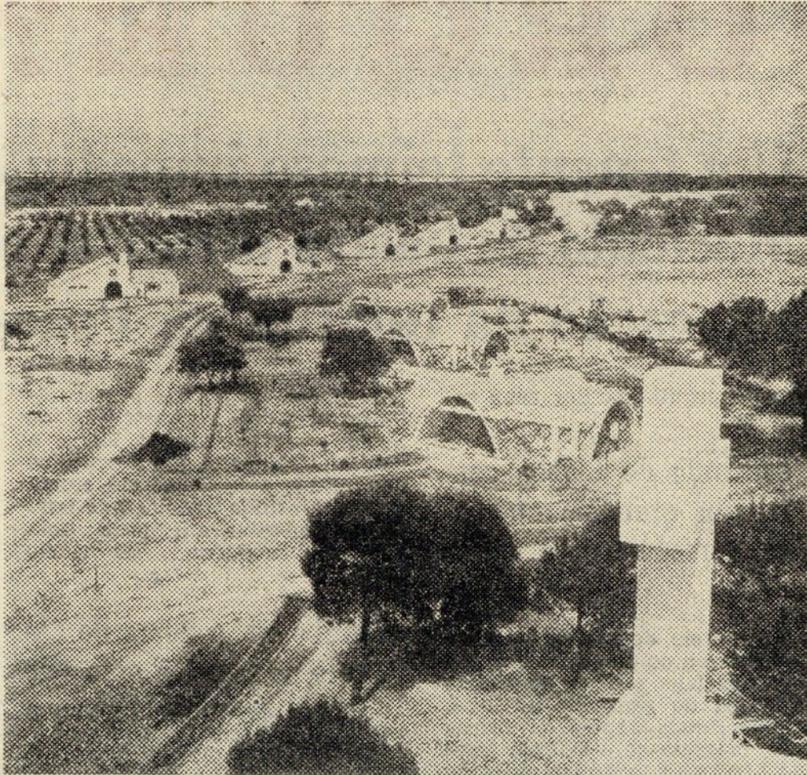
A ERMIDA DA ALDEIA DO BALDIO DEPOIS DE RESTAURADA

(CONTINUAÇÃO DA 67.ª PAG.)

Estes empréstimos destinaram-se a beneficiar individualmente os agricultores, proprietários ou rendeiros, a facilitar capitais a diversos tipos de organização da lavoura, como cooperativas, associações de regantes, grêmios de lavoura, obras de bem-estar rural, lagares de azeite cooperativos, adegas cooperativas, centrais leiteiras, etc.

São esses empréstimos reembolsáveis em prestações escalonadas por períodos que vão de 4 a 30 anos, conforme os empreendimentos sejam mais ou menos rapidamente reembolsáveis. A amortização inicia-se dois anos depois de concluída a obra. Os juros variam entre 2 e 4,5 por cento, conforme a natureza dos trabalhos e o montante dos empréstimos, que por sua vez oscila entre os 40 por cento e os 90, do custo das obras.

Com estas disposições tem-se em vista estimular os investimentos económicos e socialmente mais úteis, e dar maior apoio financeiro aos agricultores que dele mais necessitem. Actualmente é dispensada, em certos casos, a garantia hipotecária, tornando-se possível o recurso ao crédito pessoal, quer com



AS HABITAÇÕES DOS REGENTES AGRÍCOLAS

aval bancário, quer mediante simples garantia pessoal dos peticionários, reforçada com a dos fiadores. No caso de organismos corporativos da agricultura, cooperativas, autarquias locais, ou agremiações de proprietários, os empréstimos podem ser concedidos com a consignação de receitas ou penhor.

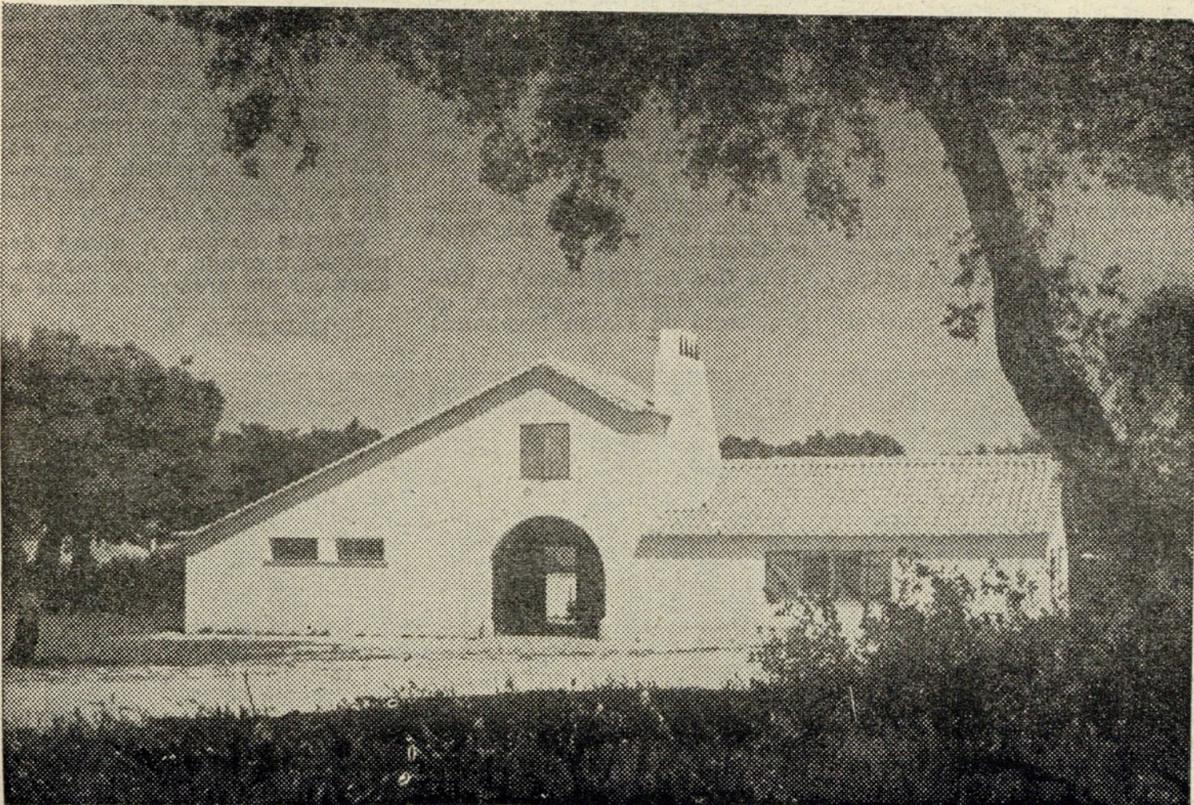
Concessão de participações não reembolsáveis

A lei prevê, ainda, a concessão de participações não reembolsáveis, as quais podem atingir 50 por cento do custo das obras, principalmente com vista a prejuízos causados pelas intempéries em propriedades rústicas, em obras de electrificação rural ou em outras destinadas a resolver o problema da habitação dos pequenos agricultores e trabalhadores rurais. Isto com vista ao estímulo à execução de melhoramentos de interesse colectivo.

Mais de vinte mil obras de regadio para beneficiar 19.982 hectares de terreno de cultura

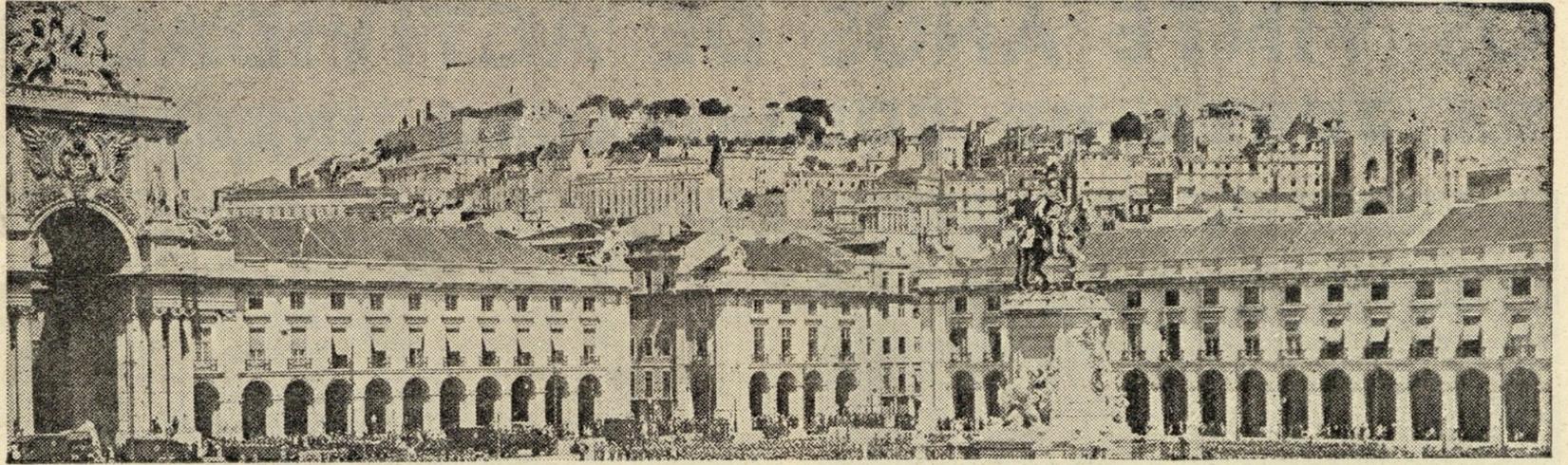
Para se fazer uma ideia da importância da intervenção da Junta de Colonização Interna, bastará recordar que até Junho último foi dado apoio decisivo aos seguintes trabalhos: 20 685 obras de regadio, em que foram beneficiados 19 982 hectares; 126 adegas corporativas; 63 lagares de azeite cooperativos, 20 instalações cooperativas de lactínios e centrais leiteiras; 92 instalações agrícolas de grêmios de lavoura, 106 parques colectivos de material agrícola, etc.

Graças à colaboração entre organismos de diferentes ministérios, com intervenção na solução de problemas de valorização regional e de fomento agrícola, tem sido possível, também, realizar várias obras de bem-estar rural, proporcionando assistência técnica e financeira para o melhoramento de habitações rurais e solução de problemas colectivos mais instantes para os aldeamentos. Tais trabalhos estão a ser realizados a título experimental e em perfeita colaboração com as respectivas populações.



CASAL AGRÍCOLA DE PEGÕES

COSTA JÚNIOR



UMA GRAVURA ANTIGA DA PRAÇA DO COMÉRCIO

A ESTÁTUA DE D. JOSÉ ESTÁ INCLINADA PARA A ESQUERDA PORQUÊ?

Lisboa orgulha-se daquela Praça e da estátua ali erguida. Tem absoluta razão, pois poucas capitais do Mundo — como, também, cidades importantes — possuem uma sala de visitas tão ampla, majestosa e aberta à luz do Sol — frente ao Tejo, possibilitando maravilhosos panoramas — como o Terreiro do Paço, que na verdade se denomina Praça do Comércio numa homenagem aos comerciantes lisboetas que contribuíram para a sua edificação.

O Terreiro do Paço começou por ser uma modesta praia, cheia de cascalho; isto no tempo de D. Manuel I, quem ordenou que se fizesse um aterro e um cais. Com estes melhoramentos surgiram armazéns e, no reinado de D. Sebastião, construiu-se um atracadoiro destinado a barcos de pesca.

Mas, pela sua situação, a praça estava destinada a conhecer dias de grande esplendor. Entretanto, a praça sem nome, passa a denominar-se de Terreiro do Paço, ali se realizando touradas e jogos de fidalgos.

É a existência do Paço que dá ainda maior movimento à praça. Tornou-se centro de comércio e lugar político, aumentando a sua importância como cais de embarque e desembarque.

O terramoto de 1755 deixou Lisboa cheia de chagas.

A capital em ruínas, fumegantes e horrendas, oferecia um espectáculo triste, a merecer piedade — a linda capital das sete colinas, não podia ficar muito

Um tenente teimoso impediu que o escultor Machado de Castro dirigisse os trabalhos de colocação da estátua na Praça do Comércio

tempo mergulhada nos seus escombros.

O comércio de Lisboa contribuiu grandemente para a reconstrução da cidade

O comércio de Lisboa — sempre pronto a colaborar nas grandes iniciativas, sempre de acordo em casos de prestígio nacional — dois meses depois do terramoto, oferecia-se a D. José para participar grandemente no custear das despesas com a reconstrução da capital.

Quarenta e seis comerciantes enviaram a D. José um requerimento, no qual ofereciam um donativo de 4 por cento para aquelas obras. Este donativo seria obtido através de um imposto a aplicar nos direitos sobre todas as mercadorias e manufacturas que entrassem no reino.

No documento em que os comerciantes pediam, ao Rei aceitasse este donativo, solicitavam ainda a construção de uma praça digna da capital do país.

Com este dinheiro foi possível

proceder-se à grande e maravilhosa obra de reconstrução de Lisboa — agradecidos o Rei e a capital, decidiram que a praça se denominasse do Comércio, numa eterna gratidão aqueles que bastante contribuíram para uma Lisboa moderna... no século XVIII.

«Gentil» era o nome do cavalo de carne e osso que serviu de modelo para a estátua

Quando Eugénio dos Santos delineava a Praça do Comércio teve a ideia de colocar ali a estátua do Rei. Melhor local não existiria em Lisboa para uma homenagem ao soberano que soberano ter mão firme no poder, numa altura em que o País sofria tremendo golpe, desferido na vida da sua capital.

Mas Eugénio dos Santos morreu sem ver a estátua na Praça do Comércio.

Em fins de 1780 Reinaldo Manuel dos Santos — sucessor do Arquitecto da Lisboa Pombalina

— entrega os desenhos da estátua ao escultor Machado de Castro.

O escultor aplica-se de alma e coração ao trabalho. Fez um modelo da estátua, em barro, com uns quatro palmos e submeteu-o à aprovação real.

O soberano gostou do modelo apresentado e Machado de Castro lançou-se de seguida, com maior afã, ao trabalho, fazendo em pouco tempo o modelo definitivo, para servir de molde ao bronze.

Mas o artista não estava adormecido...!

Machado de Castro, apesar de todas as pressas que lhe deram, quis imprimir à estátua o cunho especial, autêntico e inigualável da sua arte. Assim, no primitivo modelo da estátua foi introduzindo alterações, até dar satisfação ao seu espírito criador. Uma das modificações é o baixo-relevo, colocado na face norte do pedestal, que significa a generosidade régia erguendo das ruínas a cidade de Lisboa.

Quando chegou a altura de modelar o cavalo, o escultor precisou de um animal de carne e

(CONTINUA NA 71.ª PAG.)



VISTA DA PRAÇA DO COMÉRCIO QUANDO O CAIS DAS COLUNAS AINDA SERVIA DE PONTE DE ATRACAGEM DOS «CACILHEIROS»

CURIOSIDADES HISTÓRICAS DA PRAÇA MONUMENTAL QUE É SALA DE VISITAS DE LISBOA

(CONTINUAÇÃO DA 70.ª PAG.)

osso — o cavalo pertence ao Rei e dava pelo nome de «Gentil».

A estátua foi fundida no Arsenal do Exército

Para uma Praça tão representativa como a do Comércio, melhor não se poderia encontrar, na época que a estátua do Rei e para esta resultar numa obra de Arte, outros artistas não existiam mais capacitados do que o escultor Machado de Castro e o Brigadeiro Bartolomeu da Costa.

O grande mestre Bartolomeu da Costa havia de realizar um trabalho surpreendente para a época — mesmo cem anos depois, com a estátua de D. Pedro IV, que se encontra no Porto e foi fundida na Bélgica, não se conseguiu repetir a proeza — ao fundir numa só operação a estátua de D. José, importância desta obra está em que a estátua pesa trinta toneladas e foi fundida com uma assombrosa perfeição, sem apresentar uma só fenda...!

Bartolomeu da Costa executou este trabalho de fundição no Arsenal do Exército que ao tempo se encontrava em Santa Cla-

ra. Trabalho que honra o País e os seus artistas — foram mãos portuguesas, orientadas por um militar português, a executarem

com primor a sempre apreciada estátua de D. José.

Após a fundição da estátua, Machado de Castro procedeu ao

trabalho de cinzelagem e acabamentos que demoraram cerca de dois meses.

Concluída a estátua surgiu o problema: como transportá-la para a Praça do Comércio?

Trinta toneladas não se deslocam facilmente de Santa Clara para junto do Tejo — mais ainda se atentarmos que esta operação tinha de efectuar-se no último quartel do século XVIII.

Como se isso fosse pouco... a estátua — repetimos: pesava trinta toneladas — chegada à Praça do Comércio tinha de ser colocada no seu pedestal.

Mas ao Brigadeiro Bartolomeu da Costa não faltava engenho para resolver tão delicado problema.

Um carro puxado por mil homens durante três dias levou a estátua até à Praça do Comércio

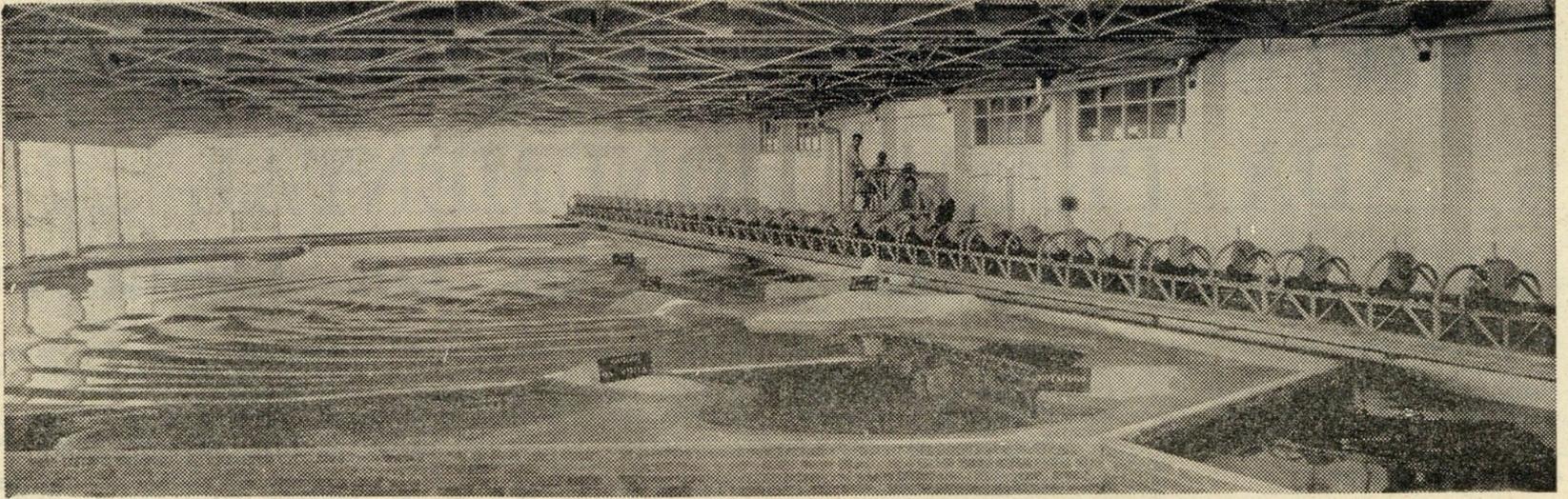
Durante três dias, que foram de peregrinação para os lados de Alfama, Lisboa foi espectadora curiosa do transporte da estátua de D. José. O Brigadeiro Bartolomeu da Costa encontrara so-

(CONTINUA NA 77.ª PAG.)

- 46 comerciantes ofereceram um donativo de 4%
- Lisboa homenageou o comércio dando o seu nome à Praça
- A estátua de D. José pesa 30 toneladas
- O carro que a transportou está no Museu Militar
- Gastaram-se 4 mil contos em festas para assinalar a inauguração da estátua



PANORAMICA NOCTURNA DA PRAÇA DO COMERCIO



UM DOS MAIS IMPORTANTES TRABALHOS REALIZADOS NO LABORATÓRIO NACIONAL DE ENGENHARIA CIVIL: O ESTUDO DA ESTABILIDADE DAS PRAIAS DE GLÓRIA E FLAMENCO, DA BAÍA DA GUANABARA

FOI BASTANTE INTENSA nas diversas fases da construção da ponte sobre o Tejo a participação constante da engenharia portuguesa

É do conhecimento geral, não constituindo, por conseguinte, novidade que a obra de construção da ponte sobre o Tejo, depois de abertos os necessários concursos — aos quais foram presentes quatro propostas — foi adjudicada a uma empresa norte-americana, a United States Steel International (New York), Inc., à qual, para o efeito, se associaram várias outras firmas — Sociedades Reunidas de Fabricações Metálicas, Sorefame; Morrison Knudsen, of Portugal, Ltd.; Steinman, Boynton, Gronquist & London, Consulting Engineers; Tudor Engineering Company; U. S. Steel Corp. (American Bridge Div.) — que entre si, tomando cada uma a tarefa da sua especialidade, formaram um todo para a concretização do empreendimento.

Algumas destas firmas, com excepção de uma — a Sorefame, cem por cento portuguesa — constituíram-se, em data posterior à da assinatura do contrato, em sociedades com várias empresas portuguesas, numa colaboração intensa para a execução da obra.

Destas últimas, há a destacar a importância dos trabalhos realizados no sector das fundações das duas torres implantadas a meio do rio e nos que se referem à construção dos viadutos e acessos à ponte, havendo necessidade de referir que toda a mão-de-obra — desde o simples operário ao fiscal e ao técnico — foi executada por portugueses, contando-se apenas por escassos os técnicos da empresa adjudicatária que, como é óbvio, acompanharam a construção da ponte.

E os operários portugueses tudo fizeram, desde o trabalho mais simples ao mais complicado, desde o que se processava ao nível do solo ou no cimo das torres, com duzentos metros de altura, desde a cravagem de um rebite ou à amarração dos cabos; e habituou-se a andar na ponte mesmo antes dela existir, atravessando de uma para a outra margem do rio, pelo passeio de rede, quando se efectuava a tectagem dos cabos de sustentação do tabuleiro.

Em cada peça daquela gigantesca obra está a presença viva do operário português, que pode orgulhar-se de ter contribuído para a realização de um em-

preendimento que honra, sobremaneira, o nosso país.

Dois departamentos dependentes do Ministério das Obras Públicas

Mas se o operário português teve papel preponderante na construção da ponte sobre o Tejo, sobrepõe-se-lhe a tarefa confiada à nossa engenharia chamada a desempenhar missão importante naquela obra.

Como entidades coordenadoras, há que mencionar dois departamentos dependentes do Ministério das Obras Públicas: o Gabinete da Ponte sobre o Tejo, criado para o efeito, e onde um escol de engenheiros, trabalhando sob a orientação directa do Eng.º José Canto Moniz, acompanhou de perto toda a execução da obra, não só para a fiscalizar como para resolver um sem-número de problemas que a cada momento se apresentavam, desde o mais infimo aos mais complicados, e cuja solução exigia longas horas de estudo, até à sua resolução final.

O outro departamento é o Laboratório Nacional de Engenharia Civil, cujos créditos há longos anos firmados o tornaram bem conhecido além-fronteiras.

Aquele laboratório foi confiado, na mais estreita colaboração com o Gabinete da Ponte, ainda antes de adjudicada a obra, o primeiro estudo sobre as condições técnicas e económicas do empreendimento, efectuando os diversos estudos geológicos que permitiram, em especial, avaliar as condições em que poderiam efectuar-se as fundações e a edificação das torres, trabalhos estes em que participaram numerosos engenheiros e técnicos daquele departamento.

Após a adjudicação da obra, houve necessidade de efectuar algumas alterações no projecto inicial, as quais, de acordo com a firma norte-americana, foram confiadas a um grupo de engenheiros portugueses do Gabinete da Ponte sobre o Tejo e do Laboratório Nacional de Engenharia Civil, entidade a quem coube a tarefa de realizar os estudos convenientes para avaliar o comportamento anti-sísmico de todo o conjunto, nomeadamente das duas grandes torres,

e dos viadutos, para o que efectuou ensaios com os betões a utilizar, realizando, também, o estudo dos solos por onde passariam os trinta quilómetros de acessos à ponte.

Sistema idealizado e concebido por engenheiros portugueses

Durante toda a construção da ponte, propriamente dita, e dos viadutos que constituem o seu todo, a acção do Laboratório Nacional de Engenharia Civil — e sempre em estreita colaboração com o Gabinete — foi constante, realizando observações sobre os materiais a utilizar e o seu comportamento uma vez aplicado.

As últimas observações, verificaram-se a poucos dias da inauguração, como prova final de resistência, fazendo passar por sobre o viaduto norte e pelo tabuleiro da ponte um comboio de camiões com uma carga de várias centenas de toneladas, registando-se em complicados aparelhos as reacções dos pavimentos sob elevadas pressões.

Aliás, o Laboratório, através da sua Divisão de Estudo e Construção de Aparelhagem, idealizou um sistema de observação sistemático, colocado em diversos pontos da estrutura, a fim de ser possível uma avaliação constante do seu comportamento, o qual idealizado e concebido por engenheiros portugueses, é pela primeira vez aplicado em benefício de uma obra que constitui orgulho para a nossa técnica e para a nossa engenharia.

Estudos efectuados em diversos pontos do País

Escrevemos, atrás, que a colaboração dispensada pelo Laboratório Nacional de Engenharia Civil às obras de construção da ponte sobre o Tejo se deve aos créditos por ele firmados.

Na verdade, muitos são os empreendimentos a que o nome daquele departamento de investigação se encontra ligado, e podemos citar, como exemplo, e entre muitos, a ponte da Arrábida, sobre o rio Douro, onde o Laboratório realizou todo o sistema de observação de materiais e os ensaios de carga tradicio-

nais em obras daquele tipo, e procedeu, igualmente, ao estudo do comportamento do betão empregado na construção daquela ponte.

Também recentemente, colaborou de modo bastante activo na construção dos viadutos de Sacavém, Alhandra e Vila Franca de Xira, da primeira fase da auto-estrada do Norte, e ainda elevado número de outras pontes e viadutos em vários locais do País, numa contribuição de grande utilidade para a melhoria da nossa rede rodoviária.

Em estreita colaboração com outros departamentos do Ministério das Obras Públicas, o Laboratório tem efectuado estudos sobre pavimentação e construído, em diversos pontos do País, troços de estradas experimentais, onde se realizam observações periódicas, merecendo referência especial a colaboração dispensada à construção das várias barragens, cujos estudos sobre resistência e comportamento, têm sido executados com os melhores resultados.

Inúmeros trabalhos em realizações de grande vulto além-fronteiras

Além-fronteiras, o Laboratório Nacional de Engenharia Civil criou fama a que tem jus, sendo amudadas vezes chamados os elementos do seu quadro técnico — engenheiros portugueses — a colaborarem em realizações de grande vulto nos mais diversos pontos do globo.

Há alguns anos foi o Laboratório solicitado pelo Ministério das Obras Públicas da Venezuela para efectuar os estudos, em modelo reduzido, da grande ponte sobre o Lago Maracaibo, e posteriormente, de um viaduto, também em betão, igualmente para aquele país.

Além de inúmeras estruturas construídas no estrangeiro sob a orientação e estudo do nosso Laboratório, e que se integram no domínio das pontes, e como tem sido largamente divulgado, o seu pessoal técnico tem, igualmente, realizado estudos para as grandes barragens da vizinha Espanha, do Brasil, da Costa Rica, da Austrália, da Pérsia, da Turquia, da Grécia, da Noruega, de Marrocos e, mais recentemente, dos Estados Unidos da América, muitas das quais foram construídas — ou estão em construção — segundo projectos de autoria de empresas portuguesas, que se dedicam a essa especialidade.

A colaboração agora dispensada pelo Laboratório Nacional de Engenharia Civil ao Gabinete da Ponte sobre o Tejo, não se limitou a ser um trabalho de dois departamentos para uma obra comum; foi mais, foi o esforço dos seus engenheiros — de todo o seu pessoal — para erguer uma obra gigantesca, de que eles se podem orgulhar, pois que, na verdade, a ponte é a prova do real valor da engenharia portuguesa.

COIMBRA SEM ESTUDANTES é o mesmo que uma guitarra a que tiraram as cordas

DESCANSO de dois meses para a trilogia que representa as «Insignias da Prazex». Durante os sessenta dias, Coimbra será uma cidade de características, à procura ansiosa da sua autêntica fisionomia.

Ao entardecer, não se ouvirão serenatas. Silêncio sepulcral nas ruas da Alta — sem a animação única dos estudantes.

Durante estes dias, ninguém fugirá... à moca, nem a tesoura, muito menos ainda à colher — de tão vinçadas tradições na vida coimbrã.

Os caloíros já pensam em Coimbra!

De férias — ao sol na praia, viajando pelo estrangeiro, algures na Beira, no Alentejo ou em Angola, junto dos pais e de outros familiares — os veteranos continuam saudosos de Coimbra... a que fascina, a do amor eterno, aquela a que todos ficam ligados para a vida e para a morte.

e uns tantos turistas — coitados: estão desiludidos; claro, os turistas! Vieram à procura dos estudantes. Quando lhes disseram que estão de férias, que não haverá serenatas e que as «repúblicas» não se podem ver, os turistas que vieram de longe à descoberta do «typical», ficaram desiludidos, bem contrariados e dizendo coisas (no seu interior) nada agradáveis para o turismo. Estavam convencidos que os estudantes eram «pertença» do turismo...!

Os homens dos eléctricos os criados dos cafés, os empregados da Universidade, as bonitas tricanas, Coimbra... sente a falta dos estudantes e das suas irreverências.

Será que dentro de meia dúzia de anos se perderá a tradição e o característico?

Tudo é possível, sobretudo quando o camartelo do chamado «progresso» funciona, sem dó nem piedade, deitando a baixo «reliquias» com centenas de anos — «reliquias» que foram testemunhas de gerações, de não poucos factos ligados à história da

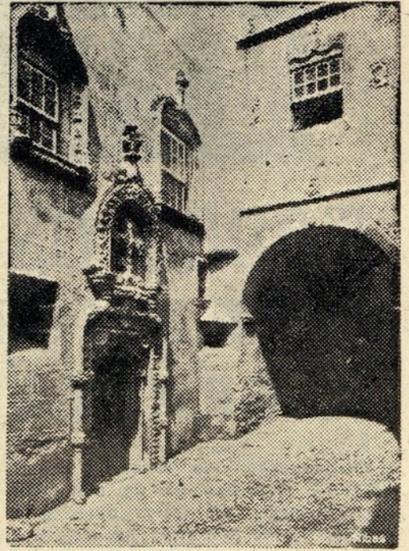
Também o camartelo — na Rua Larga — se encarrêgou de reduzir a pó a loja do «Pirata». Aqueles antigos estudantes que hoje rendam os cinquenta anos, conheceram e bem o barbeiro «pirata». Que homem mais simpático e amigo dos capas negras...! Só recebia as contas no fim de cada ano lectivo.

Muito teríamos que lamentar se nos puséssemos aqui a falar do que o terrível camartelo do chamado «progresso» entendeu, por mal, levar na sua frente e, desapiedadamente (sem respeito pela tradição, valor arquitectónico e igualmente histórico) reduzir a escombros, transformados em entulho que levou o caminho do fim.

Coimbra está a perder ambiente e fisionomia.

Também já não existe o Largo da Feira — aquele onde decorriam as serenatas e se faziam as fogueiras de S. João. No local está a nova Faculdade de Medicina.

Tentou-se fazer uma cidade moderna, mas não se respeitou



PALÁCIO DE SOBRE-RIBAS

do-se, quase todas, nas ruas estreitas da parte alta da cidade.

Contra o que muitos possam pensar, as «repúblicas» não são apenas «folclore» (existem de longa data, séculos, talvez!), foram centros de boémia, de reunião de estudantes e de sua residência. Hoje perderam algo da sua tradição — também aqui... — tornaram-se mais actuais, talvez mais «funcionais». São o menos locais de boémia, para o serem de convívio e de estudo.

Por exemplo: na «república Rás Teparta» existe uma biblioteca com mais de meio milhão de volumes, televisão, frigorífico, esquentador a gás, etc. Cada um dos seus «habitantes» paga uns quinze escudos por mês para enriquecer a biblioteca.

São os próprios estudantes que introduzem alterações na vida das «repúblicas». Mas, apesar de tudo, não desapareceram todos os símbolos da irreverência e da tradição estudantil.

Modernizaram-se, evoluíram, encontram-se mais próximas da realidade da vida actual, algumas das «repúblicas». Outras voltaram costas à modernização e mantêm-se, persistem em serem guarida do espírito folgazão do estudante.

O Verão em Coimbra é triste. Todos sentem a falta dos estudantes. A cidade parece adormecida. Faltam as capas negras e o espírito folgazão que elas cobrem.

Onde estão as bonitas vozes de Coimbra?

Há rostos femininos a quem lhes falta a alegria de viver. Não há exagero nestas palavras — são rostos que se habituaram a adormecer, muitos dias, escutando serenatas.

Falta o romantismo do estudante de Coimbra.

Nenhuma cara bonita espreita por detrás do vidro as capas negras que lhe dedicam uma serenata.

Tão pouco há quem sorria — por dentro, capaz de rebentar — com mais uma partida dos capas negras.

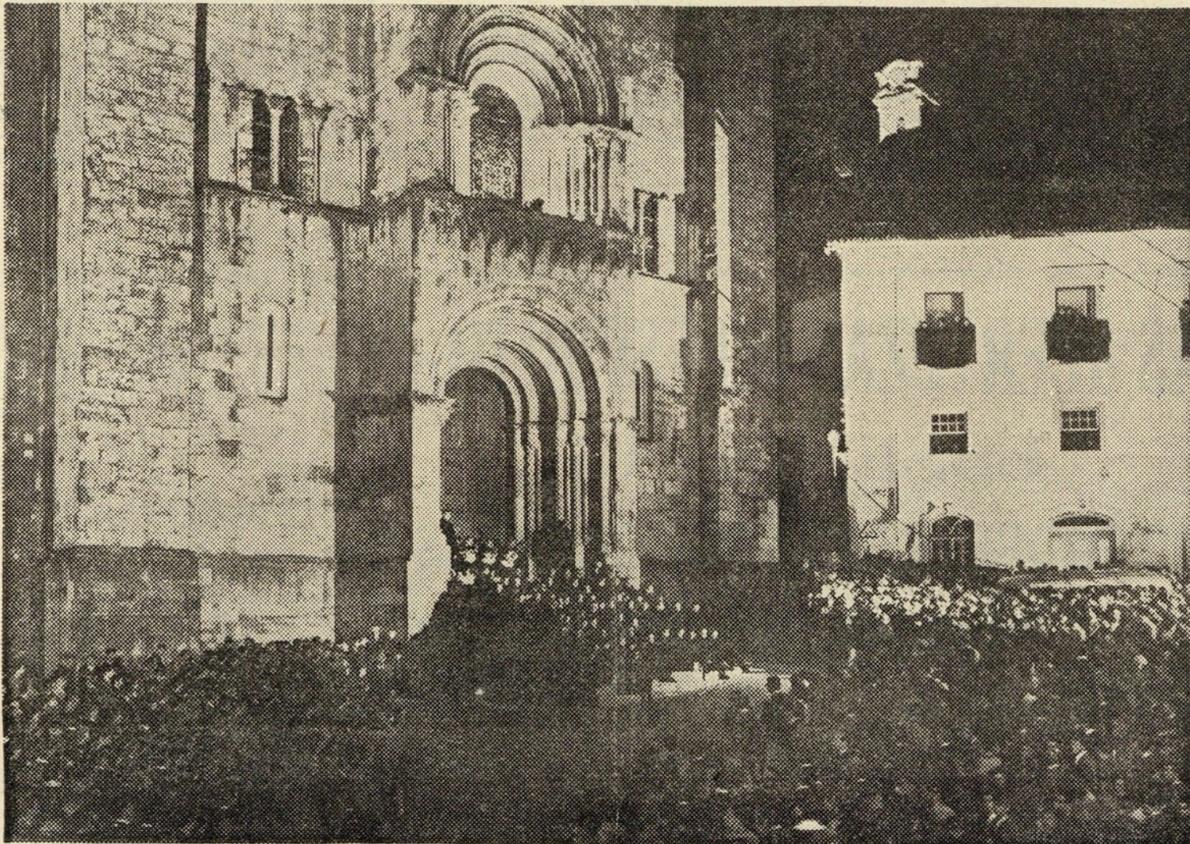
A todos resta uma esperança!

Só mais dois meses e os estudantes estarão de volta. Eles regressarão cheios de saudade. Com eles virão outros... desconhecidos: os «caloíros»; que tormentos eles não-de sofrer. Depois serão eles a fazerem de «carrascos» quando chegar a altura de serem os «veteranos».

Coimbra é uma cidade adormecida à espera do seu príncipe encantado. A bruxa — as férias do Verão — terá já pouco tempo para viver a sua felicidade. A bela Coimbra — das tricanas de olhar sonhador — acordará ainda mais bonita, desejosa de mirar-se nas capas negras, no romântico Mondego, de ouvir serenatas ao fim da tarde, de passear pelo choupal...!

Coimbra sem estudantes... o mesmo que guitarra sem cordas.

JOSE REIS



SERENATA DE ESTUDANTES NA SÉ VELHA

Capas negras... onde estais agora?

Estudantes de Coimbra, como a cidade espera ansiosa por vós...! Como é triste esta cidade onde não se encontram rapazes e raparigas, irreverência nas atitudes, nas palavras e, até, no olhar, passeando as suas largas capas negras...!

As «repúblicas» estão fechadas à espera que regressem os seus habitantes e outros novos. Fechadas as Universidades. A juventude coimbrã está espalhada pelo País. Na cidade dos 600 anos de tradição, apenas homens e mulheres do dia a dia, de ocupações burocratas, de vida sempre igual, cuja irreverência pode ser uma anedota um pouco mais picante...!

Nos cafés, em vez dos estudantes, há agora homens sem ocupação, outros de férias, alguns rapazes de outras paragens

cidade e, até, do País, que tiveram a dita de conhecerem alguns dos maiores vultos da vida portuguesa.

Que é feito da Alta de Coimbra?

Desapareceu, por exemplo, a tão famosa — e de quem tantos sempre terão saudades... — Rua Larga, a mais importante artéria do complexo universitário, desde que D João III para aquela cidade transferiu definitivamente a Universidade. Desde o século XVIII que a Rua Larga era o centro da vida académica. Era a rua que em comparação com as outras do bairro alto apresentava maior desafogo.

Pois, veio o camartelo e tudo levou na sua frente — incluindo a célebre tasca da Maria Camela — duzentos anos de existência, outros tantos de casos estudantis, outros tantos de recordações boémias e amorosas.

a beleza antiga. Teria valido a pena?

Se até o aqueduto construído no reinado de D. Sebastião — que levava a água de várias nascentes ao chafariz do Largo da Feira — foi esartejado pelo tal camartelo e dele hoje só resta uma meia dúzia de arcos.

Quem passeie por Coimbra é surpreendido por letreiros «audaciosos» encimando portas, uns com maior humor do que outros, «reclamando» um lugar de «liberdade», onde só mandam os seus habitantes e onde imperam os mais dispares usos e costumes. Naquelas casas há um mundo diferente, feito de irreverência e juventude, lugar de gentes oriundas das mais dispares paragens, ligadas pela amizade — esta para sempre os há-de unir, a Coimbra, à sua Universidade e à... saudade!

As «repúblicas» são em número de duas dezenas, encontram-

MIRANTE

TODOS OS LEITORES ENGOLIRAM A GRANDE MENTIRA...

Como aprendiz de jornalista tenho algumas «recordações» do modo de fazer notícias. Ha quem defenda o criterio de ser preferivel dar uma noticia falsa do que falhar com uma informaçao, mesmo que esta seja de interesse limitadissimo. Dizem esses que uma noticia falsa pode ser desmentida no dia imediato — e isso é outra noticia...

Outros são intransigentes com a noticia falsa, com a informaçao inexacta, aduzindo — e bem — que ela desacredita o jornal e nada pior para esse descrédito do que ter de publicar um desmentido ou rectificaçao.

Por isso há jornais que se desmentem quase todos os dias, mesmo dando a esses desmentidos o nome de «esclarecimento», como há outros que raramente publicam rectificações.

No primeiro caso não são os jornais os culpados. O leitor, sim, esse é que é o «responsável» — porque acredita mais facilmente na mentira do que na verdade.

*

Um distinto reporter de há oitenta anos, mas que ainda há meio século estava na actividade, Eduardo Fernandes, que ficou famoso com o pseudónimo de «Esculápio», registou no seu livro de memórias um facto perfeitamente demonstrativo de que o público não só acredita nas «petas» como até se diverte com elas.

«Esculápio» conta: «Naquele ano houve em Lisboa diversos motins com o pretexto de que os padres andavam raptando crianças para fazer óleo humano e celebrou-se com grande esplendor o centenário de Santo António. As comemorações constaram de ornamentações e illuminações nas ruas da baixa, arraial no Terreiro do Paço, exposição de arte sacra no Museu das Janelas Verdes, procissão do Corpo de Deus, festejos na praça da Figueira e no Asilo de Santo António, além de um cortejo religioso no dia 1 de Julho, como coroamento das comemorações que tinham começado em 13 de Junho, dia em que se festejava o taumaturgo.

Esse cortejo, porém, foi quase trágico, visto que tendo sido lançados do alto do ascensor de Santa Justa sobre a multidão proclamações anarquistas, ao mesmo tempo que na Rua do Ouro se ouviam gritos de «abaixo os jesuitas», se produziu um motim que desorganizou inteliramente o préstito e pôs o povo em fuga desordenada.

A noticia do cortejo estava a meu cargo e do meu colega Melo, pelo que, por proposta minha, e visto que o desfile devia levar muitas hoars no seu percurso, nos fomos postar junto da Sé, de onde o préstito safu, e ali tomamos nota circunstanciada de tudo quanto fazia parte do cortejo. Como este havia de recolher quase noite, decidimos ir jantar para depois seguirmos para o «Século», e fazer a noticia.

Escolhemos um restaurante do Cais do Sodré e ali estavamos quando notei, ca fora na rua, um movimento desordenado de pessoas em direcção à ponte dos vapores. Vindo à porta, para me certificar do que se passava, notei que corria rua em fora, um marinheiro sobraçando uma sombrinha de senhora. O marinheiro, ao ver-me, disse: — Sr. «Esculápio», tome lá esta sombrinha que eu apanhei na confusão. Leve-a para o «Século» para a entregar à dona.

— Qual confusão? — inquiri eu, affito.

— O quê? Não sabe? Desmantelou-

se o cortejo. Parece o dia de Juizo... Aquella Rua do Ouro e aquele Rossio, que estavam apinhados, parecem um campo de batalha. Faz lá ideia!

Retrocedi com a sombrinha para o restaurante, informei o Melo, acabámos o jantar à pressa e pusemos-nos a caminho a colher elementos para descrever o que se passara. Nada tinhamos visto e na Redacção, pouco depois, começámos a inventar episódios, produzindo cada um de nós coluna e meia de carapetões. Eu inventei aquella do bombo de uma filarmónica que não coube na escada para onde fugira o músico, episódio que tanto successo depois obteve.

No outro dia, o «Século» apresentava parte da primeira página e metade da segunda com o enorme palão. Todos os leitores engoliram as grandes mentiras e até o director Silva Graça nos mandou chamar ao seu gabinete, felicitando-nos pela reportagem, ao mesmo tempo que afirmava: «Posso dizer-lhes que «reporters» americanos não fariam melhor».

*

Ao recordar estes «crapeletes», como disse o famoso «Esculápio», e a propósito de «petas», de quase todos os dias, fico com justificada curiosidade de saber como vão ser tratados estes casos num futuro curso de jornalismo...

T. V.

O PADRE CRUZ E O MOVIMENTO DE 28 DE MAIO

GRACAS a Deus tive grande consolação de assistir ao Congresso Mariano, que se realizou em Braga em honra de Nossa Senhora, e que terminou no abençoado dia 28 de Maio de 1921. No dia seguinte celebrei a Santa Missa na Igreja Paroquial de S. Vitor e no fim pedi aos fiéis que agradeceassem profundamente à nossa Mãe Santissima a sua visível protecção, alcançando-nos da infinita Bondade de Deus, a vitória que acabaram de obter o Sr. Marechal Gomes da Costa e seus officiaes companheiros. Disse então aos fiéis, para agradecermos com mais fervor; se esta vitória não fosse alcançada como foi, viriam contra Braga, para prenderem os que consideravam conspiradores. e como vexariam os Srs. Bispos ali reunidos, que considerariam coniventes na conspiração e todos os nãis fiéis ali reunidos. Seria uma grande desgraça; assim como a vitória foi um enorme beneficio alcançado por intercessão da nossa Mãe do Céu, a mesma que appareceu em Fátima aos inocentes pastores, em 1917, e cuja visita à nossa Pátria tantos beneficios nos tem trazido, e para todo o Mundo. Na véspera, sábado, julgaram-se perdidos, porque não havia adesão alguma da parte do exército; naquela noite abençoada de sábado para domingo nas três igrejas Sé Santa Cruz e Nossa Senhora do Carmo, houve adoração nocturna, de muitos milhares de fiéis, que enchiam as igrejas, com muita devoção, orando, ouvindo Missas e comungando, e de manhã veio a no-

ticia consoladora, que todo o exército tinha aderido ao Santo movimento.

Lá estava na Sé às 5 horas da madrugada, ouvindo a Santa Missa o grande Marechal Gomes da Costa, de saudosissima memória e de quem todos os portugueses se devem lembrar com profunda gratidão, assim como devemos prestar gratissima homenagem aos beneméritos officiaes que o acompanharam. Desde esse bendito dia, a Santa Igreja Católica começou a gozar a liberdade que não tinha até então; pelo contrario sempre perseguida. Portanto um dia em que os católicos, que puderem devem ouvir a Santa Missa e comungar para agradecerem tão grande beneficio, a Deus Nosso Senhor e à nossa Mãe Santissima, e sufragar as almas do grande Marechal Gomes da Costa, e os seus beneméritos officiaes cooperadores já falecidos, que foram instrumento da Divina Providência, para alcançar uma graça tão preciosa.

Formaram-se Governos, compostos de homens animados da melhor vontade de servirem a Pátria e favorecerem a religião, património sagrado dos nossos pais. Dos homens chamados para governarem destaca-se o Sr. Dr. Oliveira Salazar, cuja entrada para o Governo foi no dia 27 de Abril entusiasticamente celebrada, e com toda a razão. Sua Excelência foi instado para governar mas não queria aceitar o convite.

O padre Matheo e o Prof. Oliveira Salazar

O grande apóstolo do Sagrado Coração de Jesus Reverendo Padre Matheo estava em Coimbra, e convidou o Sr. Dr. Oliveira Salazar a ajudar e comungar na Santa Missa que ele ia celebrar ac Divino Espirito Snto para lhe inspirar a resoluçã. que devia tomar, a aceitar ou a continuar a recusar; depois de dar as devidas graças S. Ex.^a disse que aceitava. Foi pois o mesmo santo sacerdote que foi instrumento da bondade Divina para termos este extraordinário governante que tanto bem tem feito ac nosso Pais e admirado em todo o Mundo.

Quando S. Ex.^a veio para Lisboa foi para casa do Ex.^{mo} Sr. Dr. Joaquim Diniz da Fonseca, que fica perto da igreja de S. Francisco de Paula, onde iam todos os dias estes dois homens de tanto valor receber a Sagrada Comunhão, juntamente com os fiéis. Belo e consolador exemplo. Celebrem-se pois festas, muito entusiasticas no dia 28 de Maio, mas eu desejaria que se annunciasse uma Missa na igreja de S. Domingos e que este vasto templo se enchesse completamente de fiéis, que em nome de toda a Nação fossem agradecer a Deus Nosso Senhor e a nossa Mãe Santissima e ao mesmo tempo sufragar a alma do grande benemérito Marechal Gomes da Costa, e as almas dos seus cooperadores já falecidos; não esquecendo também pedir pelo reverendo sacerdote Sr. Padre Matheo, que actualmente está doente num hospital do Canadá, e que tanto bem fez em todo o Mundo com as suas evangélicas pregações e agora ganhando muitos merecimentos com a sua doença incurável, assim a sua alma terá mais glória no Céu.

PADRE CRUZ

AS «CERTEZAS DO ESPÍRITO» ESSENCIAIS AO PROGRESSO DAS SOCIEDADES

«A dúvida em suas hesitações e desvios não permite trabalho eficiente; o espirito humano precisa de aderir à verdade, precisa de certezas para se orientar e agir. Nenhum Estado pode existir sem basear-se nelas ou presumi-las definidas e aceites». Palavras estas de Salazar proferidas no seu discurso de 28 de Maio do corrente ano, em Braga, com as quais se referia «às grandes certezas da Revolução Nacional», proclamadas por ele próprio, trinta anos, antes, na mesma cidade, a cidade da Arrancada Salvadora.

Evidentemente que o espirito humano não pode agir nem viver na incerteza ou sem certezas com que agir e se orientar na vida: — é uma verdade de sempre, ligada à mesma natureza racional e livre de homem. Por conseguinte, verdade é também que «nenhum Estado pode existir sem se basear nas certezas ou presumi-las definidas e aceites». O «presumi-las definidas e aceites», entende-se como geralmente «definidas e aceites» pelo comum da Nação.

Aludindo «às grades certezas da Revolução Nacional», aquellas que proclamou em Braga, há trinta anos, disse ainda: — «Independentemente do que transcendendo a ordem natural, a desapaixonada observação dos factos e a experiência dos povos atra-

vés da sua vida milenária revelam-nos algumas dessas certezas». Tinha em vista a história de Portugal e a história de todos os povos que nasceram e me-

(CONTINUA NA 76.ª PÁG.)

COOPERAÇÃO LUSO-RODESIANA em matéria de estradas e aeródromos

LOURENÇO MARQUES. 29 — Terminaram nesta cidade os trabalhos da reunião do Comité de Cooperação Lusó-Rodesiana em Matéria de Estradas e Aeródromos, a que presidiu o Eng.º Lorival Ferreira Vilela, director dos Transportes Terrestres do Ministério do Ultramar. No prosseguimento dos trabalhos levados a cabo em Fevereiro de 1965, efectuaram-se estudos no Laboratório de Mecânica de Solos de Lourenço Marques e na estrada que vai ligar esta cidade à cidade da Beira.

Participaram nas reuniões de trabalho os engenheiros rodesianos Mason e Petty e os portugueses Franco Martins, em representação de Moçambique e Costa Silva e Pires Ferreira. — L.

I M E N A S A

**INDÚSTRIAS METÁLICAS DE NAVARRA, S. A.
PAMPLONA-ESPAÑA**

Representante em Portugal:

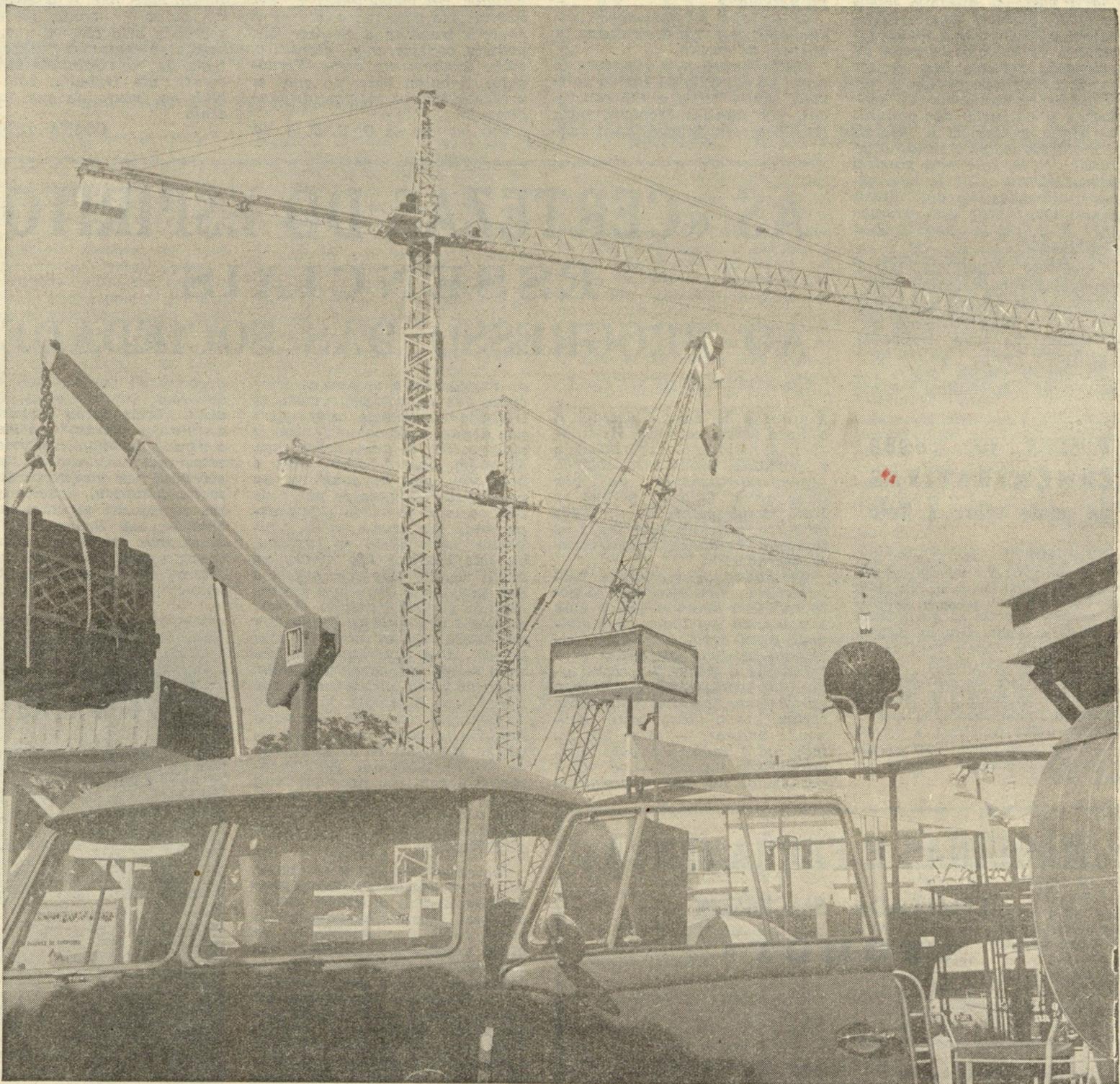
MÁRIO DE OLIVEIRA PENEDA, LIMITADA

RUA OLIVEIRA MONTEIRO, 375 • TELEFONE 0266639 • PORTO

Ao Serviço da Construção em Portugal

Gruas dotadas de altas velocidades

Aparelhos eléctricos de superior qualidade



**Modelos de gigantescas gruas que despertaram extraordinária
atenção na Feira Industrial de Lisboa-1966**



O ENSINO AGRÍCOLA E O FUTURO DA LAVOURA

Por mais de uma vez nos temos referido, aqui, aos trabalhos de planeamento e formação profissional, obra em curso através do Ministério da Educação Nacional, tão útil e necessária neste momento, em que nos mais variados sectores da vida nacional se produz um verdadeiro renascimento económico. Agora o Ministério da Educação Nacional, através do Gabinete de Estudos e Planeamento da Acção Educativa, prepara um trabalho de vasto alcance acerca da formação profissional agrícola.

Neste momento em que dos vários sectores relacionados com a exploração agrícola, se levantam certos clamores referentes às dificuldades que atravessa a exploração da terra, e em que por toda a parte se ensaiam novos métodos e técnicas mais aperfeiçoadas, o facto tem a maior relevância. Se todos os aspectos da exploração agrícola têm de ser considerados importantes, o da formação especializada de técnicos e a obtenção dos quadros que serão chamados a intervir no problema ocupam situação de grande relevo. Não será possível numa reforma eficiente nos métodos utilizados na agricultura, se ela não contar com competente e suficiente mão-de-obra especializada.

Os trabalhos necessários à obtenção deste propósito foram pelo Gabinete de Estudos e Planeamento da Acção Educativa, confiados a uma comissão, que já iniciou os seus trabalhos, constituída pelos Eng.^{os} Agr.^{os} Prof. Castro Caldas, Mário Pereira, Duarte do Amaral e Mário

Alegria. Os pontos principais em que incidirá a atenção destes técnicos são os seguintes:

1.º — Situação actual da formação agrícola profissional, nomeadamente no que respeita à orgânica do ensino, aos estabelecimentos-frequências, produtividade e destino dos diplomados, além de outras acções tendentes à formação profissional.

2.º — Previsão dos contingentes anuais a formar, designadamente no que respeita às diversas classes profissionais;

3.º — Definição do sistema de formação profissional a adoptar, principalmente no que se refere à reorganização do sistema educativo perante as exigências de uma agricultura evoluída, tendo em atenção os diversos estratos profissionais;

4.º — Plano de formação profissional, infra-estruturas e agentes de ensino.

Muito haverá, pois, que fazer de novo, no capítulo do ensino agrícola. Assim estão a ser estudados, por aqueles técnicos, para que lhes seja dada solução ade-

quada, o esquema da orgânica do ensino agrícola, as características das unidades elementares do ensino da especialidade, a relação com outros sistemas de ensino, o grau da especialização ou de polyvalência dos mestres e relações professor-aluno, número de professores, métodos a utilizar, regiões mais apropriadas para a instalação dos cursos, etc. É todo um problema a rever e a pôr em equação.

Para que se possa chegar a conclusões úteis, — tão definitivas quanto possível — aquela comissão teve de encarar aspectos essenciais, designadamente sobre a evolução da economia agrícola portuguesa, fundamentos das projecções do desenvolvimento económico-social, etc. Estudos complementares e, por isso mesmo demorados, e sem os quais o trabalho a realizar não poderia considerar-se definitivo, estão também em curso. Verdadeiro trabalho base, do qual se pretende tirar o máximo de rendimento.

Um técnico da O. C. D. E. dá

o seu apoio à actividade daquela comissão. Para o efeito encontra-se no nosso País o Prof. A. Malassis, da Escola Nacional Superior de Agronomia de Rennes, onde rege a cadeira de economia rural, a que além de ser um dos mais abalizados peritos da U. N. E. S. C. O., é competente técnico de ensino agrícola moderno.

É esta uma das mais imediatas actividades do Gabinete de Estudos e Planeamento da Acção Educativa, chamado entre nós a evitar a improvisação fácil, outrora tanto em voga — e os resultados nem sempre felizes.

Já anteriormente tivemos ocasião de nos referir à acção deste Gabinete, quando ele foi criado e então, como agora, pudemos dizer que nos preparava um futuro mais feliz e desassombroso, tendo em conta que é pelo estudo e pela técnica que poderemos enfrentar o futuro. E o trabalho do Gabinete é, realmente, um trabalho com vista mais ao futuro do que ao presente.

COSTA JÚNIOR

AS «CERTEZAS DO ESPÍRITO» ESSENCIAIS AO PROGRESSO DAS SOCIEDADES

(CONTINUAÇÃO DA 74.ª PÁG.)

draram e se engrandeceram à sombra dessas certezas, vivendo-as). A história é experinência e é portanto, prova inofismável. «Independentemente do que disse ainda Salazar, porque se trata simplesmente de verdades de facto, naturais (em todos os tempos). Verdades, simplesmente, eternas.

Reveladas as «certezas» pela experiência histórica, não só pela natureza humana, que é uma e a mesma em todos os indivíduos e em todos os tempos; reveladas, as ditas «certezas», e — tornamos a dizer — proclamadas, há trinta anos, em Braga, por Salazar, seriam justamente certas, em o nosso caso? Responde Salazar: — «Mas nós temos outro indicador para avaliar da sua justeza: — os frutos produzidos na vida e progresso

da Nação, isto é, se com os princípios que essas mesmas certezas traduziam pudemos criar entre nós a paz, pudemos organizar a vida social e nela prosperar». Ninguém poderá dizer, alto e bom som, que, ao contrário da magnífica realidade de paz e de vida social organizada e de prosperidade que temos vivido e vivemos, nada disto se realizou, ou que estamos tão atrasados, tão a vegetar tão sem ordem e sem paz, como quando o grande cabo de guerra, Marechal Gomes da Costa deu início à Arrancada Salvadora. Quem vivia a esse tempo, sabia concretamente que tudo havia de partir do nada, como do nada partiu tudo o que hoje é a realidade magnífica de Portugal renascido. Mas nada também se podia fazer, para levantar a Nação da penúria, sem as tais certezas que fundamentavam a doutrina nacional mais conforme com a mesma Nação, com o que ela foi na História e há-de continuar a ser: — cristã e civilizadora.

Há entre nós quem se enleie com a acusação de imobilismo bolsada contra o «nosso movimento». Resposta de Salazar: — «uma coisa é o imobilismo na acção e outra a estabilidade das concepções políticas». Convém distinguir, pois só, por malvadez, se confundiria o «imobilismo na acção» com a «estabilidade das concepções políticas». A estabilidade das concepções políticas assenta nestas palavras de Salazar: — «A verdade é, por essência, imutável, e a adesão do espírito à verdade, ou sejam as certezas do espírito, são essenciais ao progresso das sociedades humanas». Eis o que é apodítico.

Mas não há «imobilismo» na acção, que o está dizendo a obra grandiosa da Revolução Nacional, em toda a extensão da palavra; que o diz hoje Lisboa, em dia tão festivo para ela, vendendo que o sonho de décadas sobre

décadas se fez realidade que a enobrece, neste tempos; que o diz a Nação, de lés a lés; que o diz o nosso Ultramar. Não é esta a verdade de facto, histórica, que prova não haver «imobilismo» na acção? E pela mesma verdade de facto, histórica, aquelas certezas do espírito proclamadas por Salazar, em Braga, há trinta anos, não provaram, não provam o serem «essenciais ao progresso das sociedades humanas?»

ACORDO INTERNACIONAL DO TRIGO

Realizou-se durante a semana passada em Londres, no âmbito do Acordo Internacional do Trigo — convénio que abrange 48 nações e de que Portugal é signatário — uma série de reuniões; a 45.ª sessão do Conselho, para encerramento do ano agrícola e balanço geral da situação, a conferência intergovernamental dos países signatários do protocolo prorrogando até 31 de Julho de 1967 o Acordo firmado em 1962, para entrada em vigor desse convénio complementar, e a 46.ª sessão, para abertura do novo ano agrícola e eleição dos países com funções directivas.

Foram eleitos: para a presidência, e em representação dos países exportadores, a Argentina, e para a vice-presidência e pelos países importadores o Reino Unido.

Portugal, representado pelo Instituto Nacional do Pão, organismo coordenador da política cerealífera nacional, foi reeleito pela quarta vez consecutiva para o Comité Executivo, que ficou a ser constituído pelos seguintes países: como importadores, a África do Sul, a Alemanha, Bélgica, Brasil, Índia, Japão, Portugal e Reino Unido; como exportadores, a Austrália, o Canadá, os Estados Unidos e a França.

MOEDAS DE 20\$00 COMEMORATIVAS da ponte sobre o Tejo

Por decreto-lei publicado no «Diário do Governo» é autorizado o Ministro das Finanças a mandar proceder à cunhagem de uma emissão de moedas de prata no valor facial de 20\$00, comemorativa da inauguração da ponte sobre o Tejo, no valor total de 400 000 000\$00.

A moeda terá no anverso uma perspectiva da ponte e no reverso, sobre um fundo decorativo alusivo às construções metálicas, o escudo nacional, encimado por uma flor de lis, com valor de «20 escudos» na parte inferior.

MÁQUINAS E FERRAMENTAS

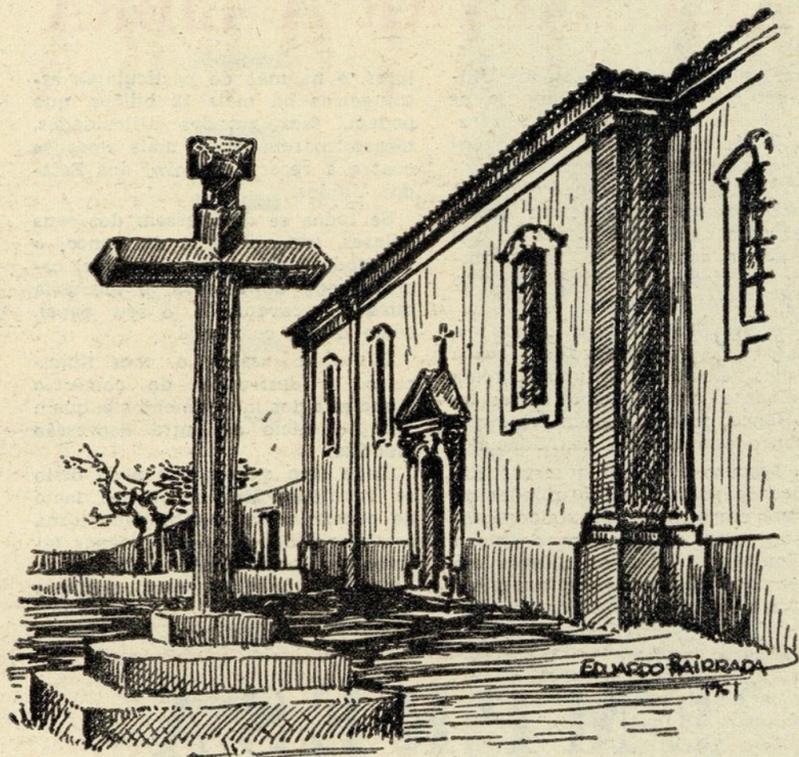
LIMITADA SUCESSOR

«TOMOT»

Rua Firmeza, 570 a 572 PORTO

Telefones 2 86 64 — 3 38 93

O PROGRESSO DO CONCELHO DE ALMADA



CONVENTO DE S. PEDRO, EM ALMADA

(CONTINUAÇÃO DA 63.ª PÁG.)

verificado no concelho nos últimos 40 anos pode ser ilustrado pelo volume de obras e melhoramentos inaugurados e levados a efeito.

Orgulha-se Almada da lista que apresenta dessas obras a qual vamos resumir, por escassez de espaço, e começamos por aludir aos bairros sociais, de gente pobre construídos no período referido, quais os seguintes: — «Pobres da Trafaria», 50 fogos ou 60 lares; «Nossa Senhora da Piedade», 500 fogos; «Pescadores da Costa da Caparica», 30 fogos; «Pobres da Costa da Caparica», 22 fogos; «Desalojados da Ponte», 98 fogos; ampliação do «Bairro de Nossa Senhora da Piedade», 90 fogos. Os «Desalojados da Ponte», como se diz acima, são todas as famílias que se houve de desalojar, para a construção da ponte sobre o Tejo, obra importantíssima na ligação do centro com o sul do País a qual

também concorrerá para ainda maior progresso de Almada.

Outras obras importantes, como a ampliação do Largo Costa Pinto, em Cacilhas e dos cais acostáveis, nos anos de 64 e 65; a construção do Hospital da Misericórdia, das Escolas Técnicas Emilio Navarro e D. António da Costa, e do Liceu Secção do D. João de Castro; a construção da Avenida Salazar, na Trafaria; o Matadouro Municipal; a construção de Casas dos Magistrados e da Avenida D. Sebastião; a construção dos Estaleiros Navais de Lisboa, etc.

As obras, projectadas pela Câmara Municipal de Almada, para o ano corrente — obras de interesse público, no valor aproximado de 3000 contos — são as seguintes, discriminadamente por freguesias:

FREGUESIA DE ALMADA — Reconstrução de pavimentos nas Torcatas, 100 000\$00; reconstrução de pavimentos na parte antiga da vila, 100 000\$00; instala-

ção da secção liceal, 1 000 000\$00; reparação de edificios escolares, 20 000\$00; reparação de parques infantis, 10 000\$00; obras diversas para execução do plano parcial de urbanização n.º 2, 300 000\$00; construção dos arruamentos de acesso de Almada à auto-estrada da ponte, 500 000\$00.

FREGUESIA DE CAPARICA — Reparação de arruamentos na Charneca de Caparica, 50 000\$; construção dos arruamentos previstos no plano parcial de urbanização n.º 5, 50 000\$00; reparação de outros caminhos municipais, 50 000\$00.

FREGUESIA DA COSTA DE CAPARICA — Construção e re-

paração de arruamentos, 100 000\$00; ajardinamento e embelezamento de locais diversos, 50 000\$00; modernização do sistema de iluminação pública, 100 000\$00.

FREGUESIA DA COVA DA PIEDADE — Construção de arruamentos na Quinta do Ninho (3.ª fase), 250 000\$00; reconstrução de arruamentos diversos, 50 000\$00; reparação do mercado, 200 000\$00; obras diversas para execução dos planos parciais de urbanização n.ºs 6 e 8, 300 000\$; reparação dos arruamentos do Bairro Económico, 50 000\$00.

FREGUESIA DA TRAFARIA — Reparação de ruas e caminhos municipais, 50 000\$00.

A propósito de história

O FUTURO DE ALMADA PROVOCADO PELA PONTE — UMA GRANDE CIDADE

Dentro das hipóteses que correm sobre a origem do nome de Almada, parece ter mais visos de verdade a que entronca nos árabes, significando a palavra a mina. De facto, em Adiga, no termo do concelho, consta terem os árabes explorado já uma mina de ouro.

Após a tomada de Lisboa, caiu também Almada em poder de D. Afonso Henriques, que a doou aos cruzados ingleses, os quais lhe reconstruíram o castelo. Doada depois aos cavaleiros de Sant'Iago, por D. Sancho I, que lhe deu foral em 1187, foi incorporada por D. Dinis nos bens da Coroa.

Fronteira a Lisboa, foi sempre Almada residência de fidalgos, entre eles sobressaindo aquele Manuel de Sousa Coutinho imortalizado no Frei Luís de Sousa, de Garrett, e que, em 1591, lançou fogo ao palácio, para dele não tomarem posse as gentes de

Castela. Ao remanso de Almada se foi acolher ainda aquele Fernão Mendes Pinto que peregrinou pelas cinco partes do Mundo e disso deu noticia em livro célebre na nossa literatura.

Os frades dominicanos construíram convento sob a invocação de S. Paulo, no alto da mais eminente colina da vila, hoje transformado em Seminário. Na Caparica, a igreja dos Capuchos, hoje restaurada é lugar de privilegiadas vistas.

Nos últimos anos, com o superpovoamento de Lisboa, Almada tem-se desenvolvido de tal maneira e em tão íntima relação com a capital que a podemos considerar uma cidade satélite, sem contudo perder a sua personalidade.

A Ponte sobre o Tejo deverá modificar-lhe ainda mais o aspecto, transformando-a numa grande cidade.

CURIOSIDADES HISTÓRICAS DA ESTÁTUA DE D. JOSÉ

(CONTINUAÇÃO DA 71.ª PÁG.)

lução para tão delicado problema — mandou construir um carro com capacidade suficiente para transportar a grande bronze e estuda-se a combinação de roldanas para erguer a peça até ao seu pedestal.

O carro foi puxado por mais de mil homens, pertencentes à Casa dos Vinte e Quatro e à Corporação das Obras Públicas.

Este carro e as roldanas que serviram para elevar a estátua encontram-se no Museu Militar.

Chegada a estátua à Praça do Comércio, uma força do Exército montou guarda especial — ao redor do monumento — não deixando o povo aproximar-se da obra de arte.

Foram tantas as cautelas da força do Exército que o tenente que a comandava mandou retirar o escultor Machado de Castro. Este, por mais que dissesse e argumentasse que, sendo o autor da estátua, tinha de assistir à sua colocação, no pedes-

tal, teve de acatar a ordem do tenente, pois esteve em risco de ser preso.

Resultado deste equívoco de um tenente: a estátua ficou inclinada para a esquerda.

Os músicos ganharam duzentos contos

Ao inaugurar-se a estátua, Lisboa viveu dias de grande festa.

No edificio da Alfândega efectuou-se um baile e um chá que deslumbrou toda a gente — os felizardos que neles puderam participar, jamais esqueceram o esplendor daquela festa. A sala tinha cinquenta metros de comprimento por vinte de largura. As paredes foram cobertas com ricas tapeçarias. Enormes espelhos faziam reflectir duas mil luzes, além de cerca de meia centena de lustres de cristal.

Um maravilhoso espectáculo de cor, luz, som e... música!

Os melhores cantores e instrumentistas da época executaram peças de êxito: a composição «L'Eroe caronato», do maestro David Peres teve grande sucesso; o autor recebeu uns quarenta contos (da época) e os músicos qualquer coisa como duzentos contos (também da época).

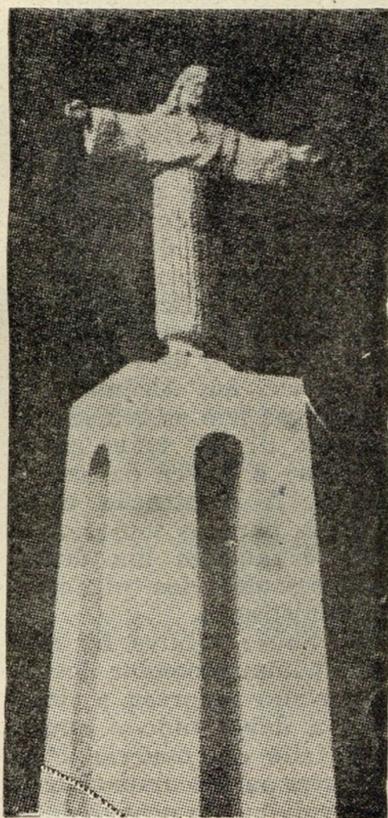
Nas noites seguintes continuaram as festas e os banquetes oferecidos pelo juiz do povo, pela Casa dos Vinte e Quatro e pelo provedor da Junta do Comércio.

Festas em que se gastaram — em dinheiro da época — qualquer coisa como uns quatro mil contos...

Mas valeu a pena tanta coisa.

Lisboa e os lisboetas orgulham-se da Praça do Comércio e da estátua de D. José.

Duas obras de arte que no presente provocam os mais agradáveis comentários de estrangeiros vindos dos caminhos do Mundo.



MONUMENTO A CRISTO-REI — O EX-LIBRIS MODERNO DE UMA DAS MAIS ANTIGAS TERRAS DE PORTUGAL



OS ESTADOS UNIDOS APOIAM AS MEDIDAS TOMADAS POR WILSON PARA SALVAR A LIBRA

WASHINGTON — (Por John Pierson) — As autoridades norte-americanas aplaudiram as severas medidas tomadas pelo Primeiro-Ministro Harold Wilson para salvar a libra. E há forte motivo para esses apiaos.

No mundo complexo da finança internacional, uma corrida ao Banco da Inglaterra poderia dar origem a uma corrida ao Tesouro norte-americano. O colapso da libra joderia provocar a queda do dólar, pelo menos como divisa de «reserva».

Se as duas medidas

Se as duas moedas caíssem, o comércio mundial seria interrompido bruscamente e — para completar a cadeia de horrores — o mundo poderia sofrer uma grande depressão, idêntica à que foi em parte provocada pelo colapso do Sistema Monetário Internacional na década de 1930. — ANI.

Por este motivo, o Tesouro norte-americano formulou uma esperança e ao mesmo tempo uma opinião, ao declarar que o congelamento de salários-preços e o aumento de impostos, decidido por Wilson, «deveriam promover eficazmente os objectivos de estabilizar o esterilino e restabelecer o equilíbrio da balança de pagamentos».

Na verdade, o dólar pode levar provavelmente à destruição da libra. A economia norte-americana é de longe, mais sólida e as reservas de ouro e divisas dos Estados Unidos são muito maiores do que as da Inglaterra.

Além disso, desde a Segunda Guerra Mundial, os banqueiros ergueram toda a espécie de defesas

internacionais contra a especulação com a moeda. Estas defesas não existiam, na década de 1930.

A queda da libra e a desvalorização do dólar

No entanto, não é inteiramente descabido considerar até que ponto a queda da libra poderia afectar o dólar.

Tanto a libra como o dólar são moedas de «reserva». Os Governos arrecadam-nos, juntamente com o ouro, a fim de a elas recorrerem de tempos a tempos, quando o país está a gastar no estrangeiro mais do que recebe do exterior.

Se a crise da balança inglesa de pagamentos se tornar mais grave, a Inglaterra pode decidir desvalorizar a libra, a fim de tornar as exportações inglesas mais baratas, quando pagas noutras moedas.

Não se pode prever que os países europeus ficassem de braços cruzados, enquanto os comerciantes ingleses, oferecendo produtos mais baratos, lhes arrebatassem os mercados. Alguns Governos europeus poderiam adoptar a mesma medida e reduzir o valor da sua moeda.

Então, os norte-americanos seriam também forçados a desvalorizar a sua moeda, de modo a manterem a competição nos mercados mundiais.

A desvalorização do dólar seria uma grave medida: pois os Estados Unidos só estão autorizados a recuperar a sua própria moeda, detida pelos Governos estrangeiros, à média fixa de 35 dólares por onça de ouro.

Mesmo antes da desvalorização, e

mesmo no caso de os Estados Unidos não desvalorizarem a moeda, os Governos estrangeiros podem recuar a medida e promover diligências que, afinal, a tornarão inevitável. Se os Governos que possuem dólares começarem a pensar que o dólar passará a valer menos do que representa actualmente, serão tentados a trocárem imediatamente esses dólares por ouro.

Este nervosismo pode levar a uma corrida ao Tesouro, em busca do ouro, exactamente uma corrida semelhante à dos depositantes de um Banco, quando ouvem dizer que o Banco está à beira da falência.

O Tesouro tem nas reservas 135 biliões de dólares (291.5 milhões de contos) em ouro — aproximadamente seis vezes o que tem o Banco da Inglaterra. Mas os dólares em poder dos Governos estrangeiros totalizam outros 13.5 biliões de dó-

lares, e na mão de particulares estrangeiros há mais 12 biliões, que podem, sem grandes dificuldades, transformarem-se em mais ameaças contra a reserva de ouro dos Estados Unidos.

Se todos se desfizessem dos seus dólares, seria a ruína do Banco; o resultado seria o fim do dólar, como moeda de reserva, e afectaria também gravemente o seu papel, como divisa comercial.

Dar-se-ia, assim, o caos financeiro, a destruição do comércio mundial e dos investimentos e, quem sabe, o início de outra depressão mundial.

Tudo leva a crer que nada disto se verifique. Mas o simples facto de pensar nesta possibilidade torna as autoridades norte-americanas felizes por verem que se está a fazer tudo, em Londres, para salvar a libra. — ANI.

EMPRESA DE CAMIONAGEM PIEDENSE, LDA.

COM sede na Trafaria, tem a Empresa de Camionagem Piedense, Lda, a seu cargo os serviços públicos de transportes para quase todo o concelho de Almada, explorando a rede urbana da vila, que compreende também Cristo Rei, Matadouro e Bairro, ao mesmo tempo que mantém carreiras de Cacilhas para a Praia do Sol, Trafaria, Charneca de Caparica e Fonte da Telha; da Trafaria para a Praia do Sol e Fonte da Telha, do Monte de Caparica para Porto Brandão e Banática.

A frota da Piedense é actualmente de 70 autocarros e até ao fim do mês entram mais 7 ao activo, dos quais 3 com a lotação de 70 passageiros e destinados às carreiras urbanas.

Estes números são impressionantes, como os de quilómetros percorridos por dia, que andam à volta de 10 000, e o de passageiros transportados, que é em média de 20 000.

Para se poder avaliar de quanto pode o esforço, o trabalho e a dedicação de um homem, que é o Sr. José de Sousa e Silva, coadjuvado pelo genro, Sr. Fernando Sobral José, e pela sua equipa de trabalho onde se encontram verdadeiras dedicações, faremos uma ligeira história da fundação desta empresa.

Em 1939, o Sr. Sousa e Silva comprou a Empresa de Camionetas Piedense, que então explorava os transportes públicos de todo o concelho, a concessão da carreira da Trafaria à Costa da Caparica e com ela fundou

a Empresa Transportadora da Costa.

Em 1944, já com 12 carros, comprou a própria Empresa de Camionetas Piedense, que entretanto havia sido desdobrada para dar lugar à Empresa Beira Rio, Lda., outra importante organização dos transportes públicos dos concelhos de Almada e Seixal.

Com a aquisição da Piedense desapareceu a Empresa Transportadora da Costa e eis que surge uma organização que de ano para ano se vem afirmando cada vez mais eficiente e apta a servir o público.

Para os transportes de passageiros através da ponte, a «Piedense» e «Beira Rio» vão criar uma nova firma, que assegurará essas carreiras que serão feitas a partir da Praça da Renovação, da Costa da Caparica e do Seixal, com passagem pelo ponto terminal sul que fica na Cova da Piedade, para terminarem no ponto de coordenação norte, em Alcântara.

A empresa tem ao seu serviço mais de 300 empregados, o que é índice da sua grandeza. A construção de habitações para os seus servidores é também um dos pontos assentes dos planos da administração.

O Sr. Sousa e Silva foi o principal impulsor desta importante empresa, a ele se fica a dever tudo o que se tem feito em matéria de transportes para acompanhar o desenvolvimento urbano do concelho. Tem dedicado inteiramente todo o seu esforço ao desenvolvimento da firma que dirige.

TRANSPORTES BEIRA RIO LIMITADA

Transportes Beira Rio, Lda., denominação adoptada desde 1943 é resultante duma cisão na já então existente Empresa de Camionetas Piedense, Lda., com sede na Cova da Piedade, que desde 1928 explorava as carreiras no concelho de Almada.

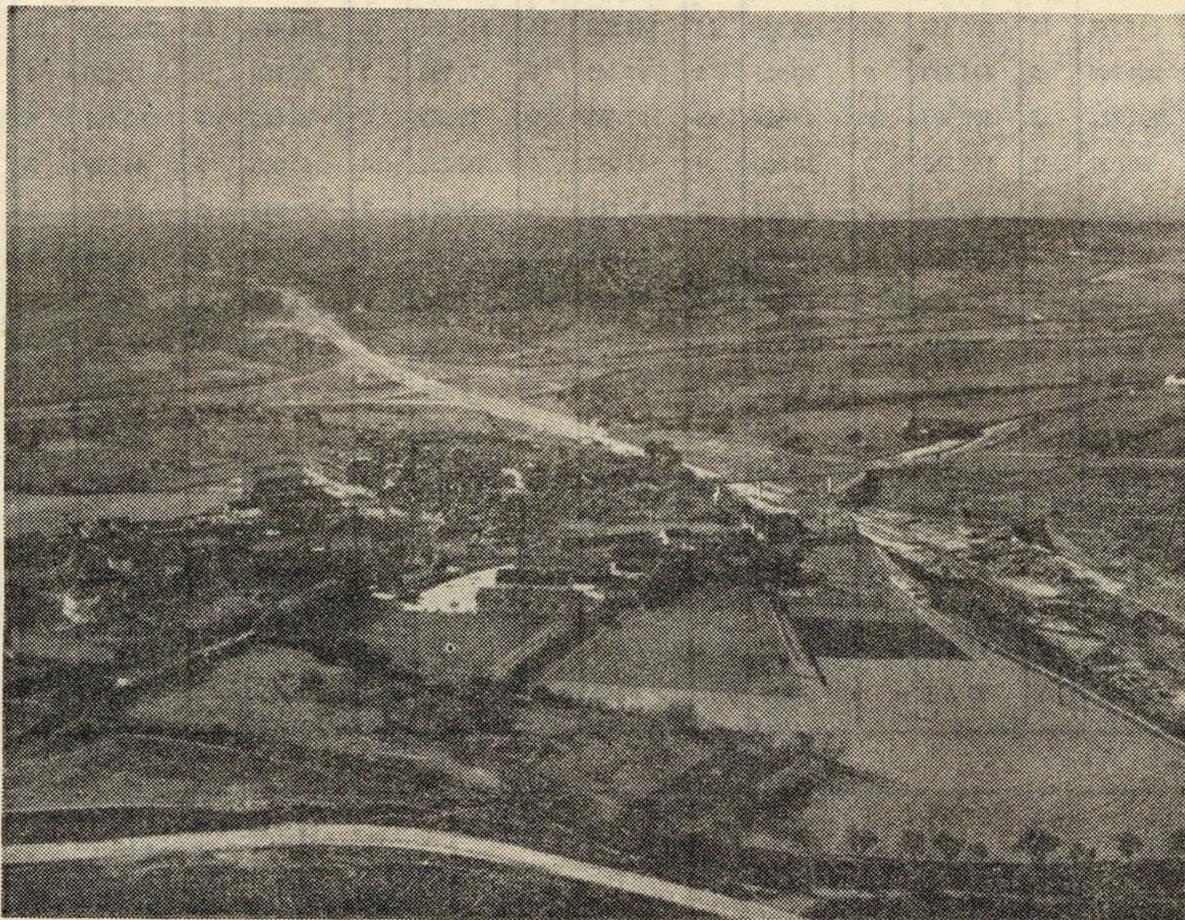
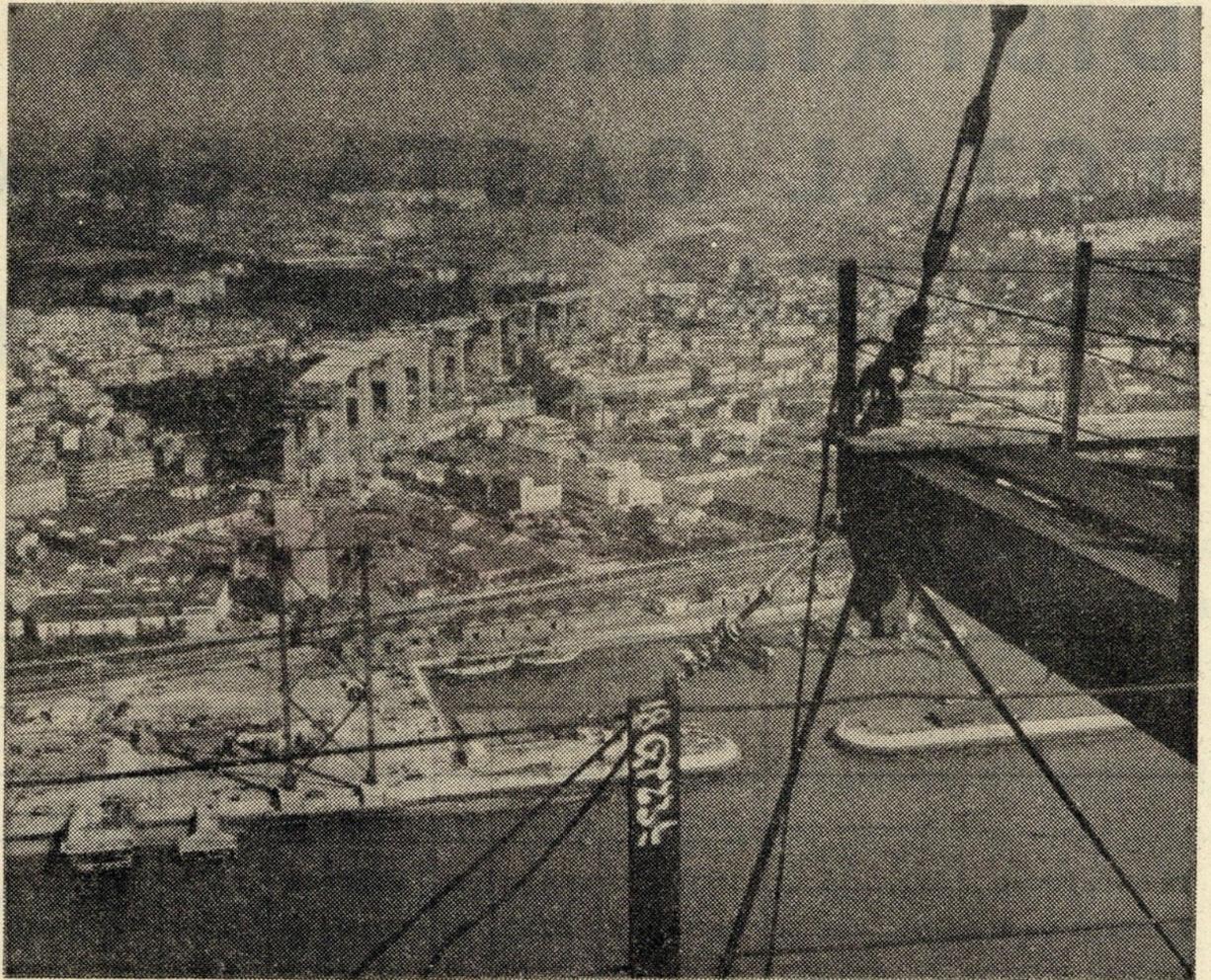
Mais tarde, por compra de outra Empresa que funcionava em nome individual, a sua rede de tráfego estendeu-se pelo concelho do Seixal.

Tem-se dedicado sempre ao transporte público de passageiros e, ultimamente, vem também prestando especial atenção à exploração turística, ramo em que desenvolve apreciável actividade, como societária de algumas Agências de Viagens, colaborando activamente no actual surto de desenvolvimento deste sector da economia nacional.

Possui presentemente 70 modernos autocarros, da melhor comodidade, que constituem a sua frota, uniformizada em dois únicos tipos.

Os seus serviços estão distribuídos por três optimos imóveis, na Cova da Piedade, em Paio Pires e no Laranjeiro.

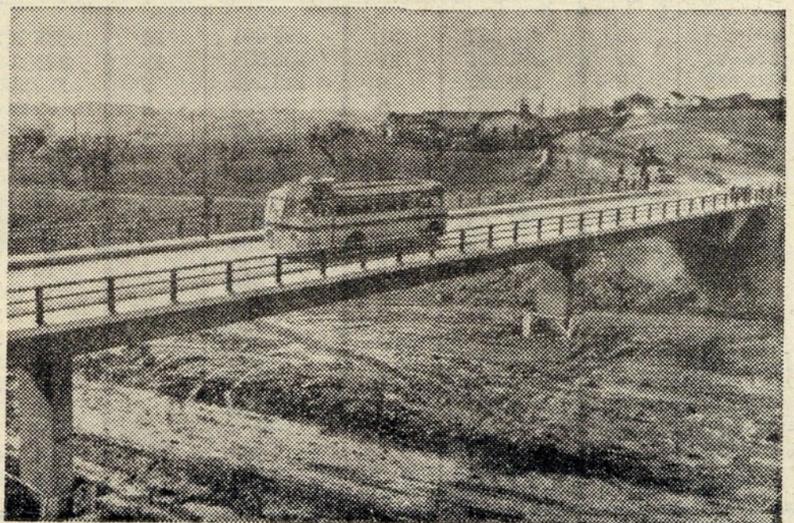
A frente da administração desta Empresa encontra-se uma gerência que, sempre atenta ao desenvolvimento dos dois concelhos, desenvolve constantes esforços no sentido de servir o público nas melhores condições, contribuindo decisivamente para o rápido progresso desta região.



Quando do lançamento dos pilares, em Agosto de 1964, anteviu-se logo a conclusão da ponte para dois anos mais tarde, constituindo o facto um avanço sobre a data inicialmente prevista. E, desde logo, de cima dos ferros em acção se pôde ter uma nova visão da margem norte do Tejo.

Entretanto, na margem sul uma nova fisionomia ficou impressa. Os pequenos aglomerados populacionais começam a registar progresso e aspiram pelo dia em que serão cidades satélites da capital.

E, por todo o lado, auto-estradas e viadutos deixam a marca do desenvolvimento urbanístico





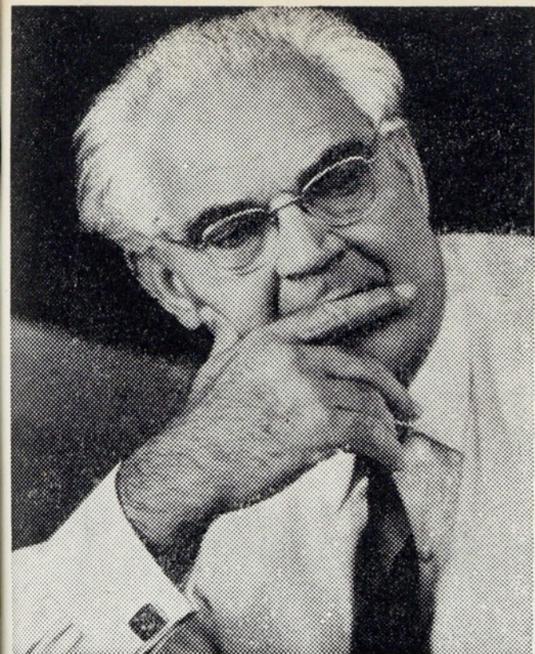
DISTRIBUIÇÃO DA VERBA TOTAL GASTA EM OBRAS PÚBLICAS DE 1932 A 1964

OS MAPAS ABAIXO, REFEREM-SE A REALIZAÇÕES DO ESTADO E A
COMPARTICIPAÇÕES AOS MUNICÍPIOS E A OUTRAS ENTIDADES



Designação	1932-33 a 1946		1947 a 1953		1954		1955		1956		1957		1958	
	Contos	%	Contos	%	Contos	%	Contos	%	Contos	%	Contos	%	Contos	%
<i>Totais.....</i>	5 310 275	100	6 568 548	100	914 548	100	1 037 129	100	1 075 527	100	1 225 630	100	1 436 113	100
Estradas e Pontes	1 856 322	35	2 174 583	33	254 057	28	266 657	26	312 175	29	359 597	29	378 991	26
Estabelecimentos de Ensino	259 300	5	632 573	10	129 132	14	141 845	14	176 002	16	182 037	15	278 492	19
Instalações de Serviços	411 136	8	520 855	8	63 783	7	63 669	6	68 482	6	88 707	7	121 401	8
Hidráulica Marítima	740 169	14	312 337	5	45 989	5	65 410	6	38 084	4	54 761	4	80 150	6
Hidráulica Fluvial	655 354	12	690 358	10	139 996	15	145 508	14	112 331	10	152 496	12	201 284	14
Instalações para as Forças Armadas	264 984	5	614 432	9	70 921	8	87 463	8	76 753	7	69 169	6	72 530	5
Estabelecimentos de Assistência	292 221	5	609 395	9	77 124	8	97 493	9	76 558	7	80 846	7	92 469	6
Abastecimentos de Água	60 029	1	188 515	3	38 600	4	41 032	4	38 751	4	40 020	3	44 939	3
Outras realizações (b)	106 254	2	60 682	1	17 087	2	19 111	2	21 477	2	27 843	2	29 053	2
Arruamentos Urbanos	89 642	2	137 098	2	18 898	2	18 677	2	20 081	2	32 444	3	34 348	2
Estabelecimentos Culturais e Monumentos	134 503	3	57 630	o	11 639	1	11 563	1	13 241	1	17 742	1	21 091	1
Electrificação	3 382	o	33 459	o	12 595	1	12 606	1	10 551	1	11 000	1	10 558	o
Edifícios não discriminados	24 814	o	25 299	o	8 808	1	11 752	1	6 345	o	7 501	o	11 487	o
Casas de habitação	192 774	4	264 282	4	4 247	o	26 093	3	73 877	7	68 668	6	30 418	2
Estabelecimentos prisionais	73 891	1	115 292	2	10 468	1	10 658	1	11 393	1	11 949	1	10 795	o
Saneamento	19 841	o	30 562	o	4 132	o	4 504	o	6 049	o	6 898	o	5 579	o
Igrejas e Seminários	16 534	o	47 206	o	6 121	o	8 025	o	7 086	o	8 847	o	9 255	o
Levantamentos topográficos urbanos e urbanização	46 716	1	16 202	o	132	o	800	o	730	o	1 534	o	1 323	o
Instalações desportivas	62 409	1	37 788	o	819	o	4 263	o	5 561	o	3 571	o	1 950	o

1959		1960		1961		1962		1963		1964	1947 a 1964	Total geral 1932-1964
Contos	%	Contos	Contos	Contos								
1 216 936	100	1 339 543	100	1 440 502	100	1 517 074	100	2 137 450	100	2 117 511	22 026 511	27 336 786
366 084	30	416 867	31	499 491	35	685 702	45	1 115 786	55	1 176 753	8 006 743	9 863 065
236 007	19	281 311	21	253 036	18	220 659	14	213 519	10	155 935	2 900 548	3 159 848
113 628	9	119 185	9	135 599	9	129 620	8	129 165	6	111 825	1 665 919	2 077 055
94 810	8	80 236	6	89 452	6	59 514	4	69 852	3	66 431	1 057 026	1 797 195
91 224	7	69 993	5	56 636	4	53 884	3	268 864	12	233 115	2 216 289	2 871 643
63 314	5	56 766	4	75 101	5	63 250	4	70 935	3	70 462	1 391 096	1 656 080
46 812	4	51 274	4	44 997	3	39 170	2	36 282	1	43 474	1 295 894	1 588 115
44 882	4	47 510	4	42 484	3	75 115	5	62 626	3	72 844	774 658	834 687
37 886	3	48 165	4	79 824	5	42 305	3	46 673	2	60 593	453 359	559 613
27 574	2	28 109	2	38 398	3	27 979	2	25 662	1	27 173	426 120	515 762
21 579	2	29 338	2	16 340	1	10 451	o	10 667	o	11 057	232 338	366 841
18 319	2	22 264	2	28 077	2	17 409	o	16 842	o	23 375	211 182	214 564
18 074	1	22 789	2	19 137	1	13 773	o	8 561	o	12 059	165 585	190 399
13 545	1	37 163	3	20 204	1	47 615	3	31 274	1	18 605	654 185	846 959
10 879	1	8 998	o	19 100	1	5 138	o	5 663	o	7 317	217 009	290 900
5 071	o	14 239	1	8 459	o	11 425	o	9 817	o	10 649	128 025	147 866
3 944	o	2 559	o	10 279	o	10 391	o	8 133	o	7 123	128 969	145 503
2 196	o	1 603	o	1 763	o	1 374	o	3 929	o	4 006	35 592	82 308
1 108	o	1 174	o	2 125	o	2 300	o	1 200	o	4 115	65 974	128 383



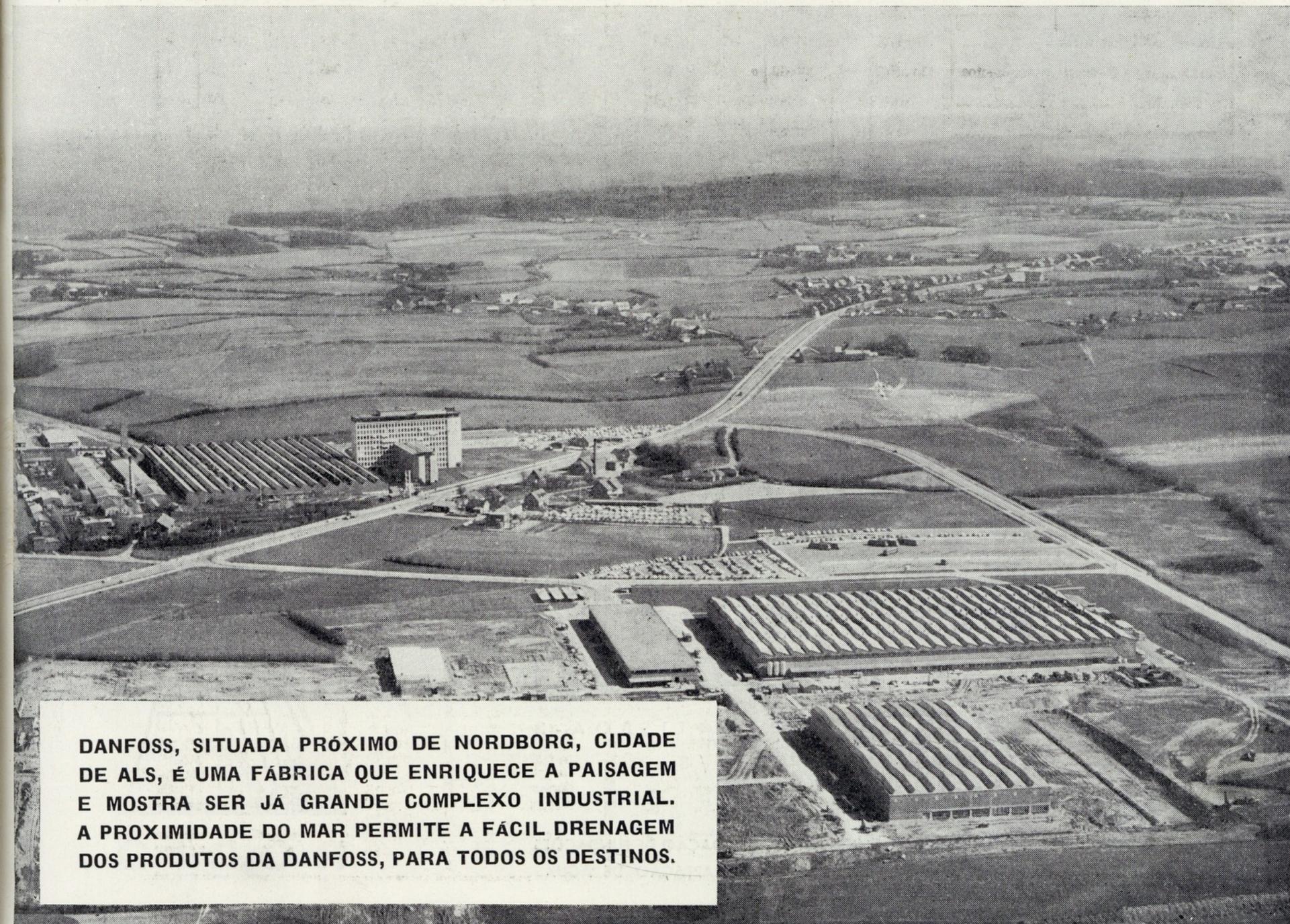
**O Sr.
MADS CLAUSEN**
**fundador e presidente
do grupo internacional**

Danfoss
DINAMARCA

saúda e felicita a NAÇÃO PORTUGUESA por ocasião da inauguração da monumental ponte sobre o Tejo, cuja efectivação é uma manifestação sublime do povo português em prol da técnica e do progresso.

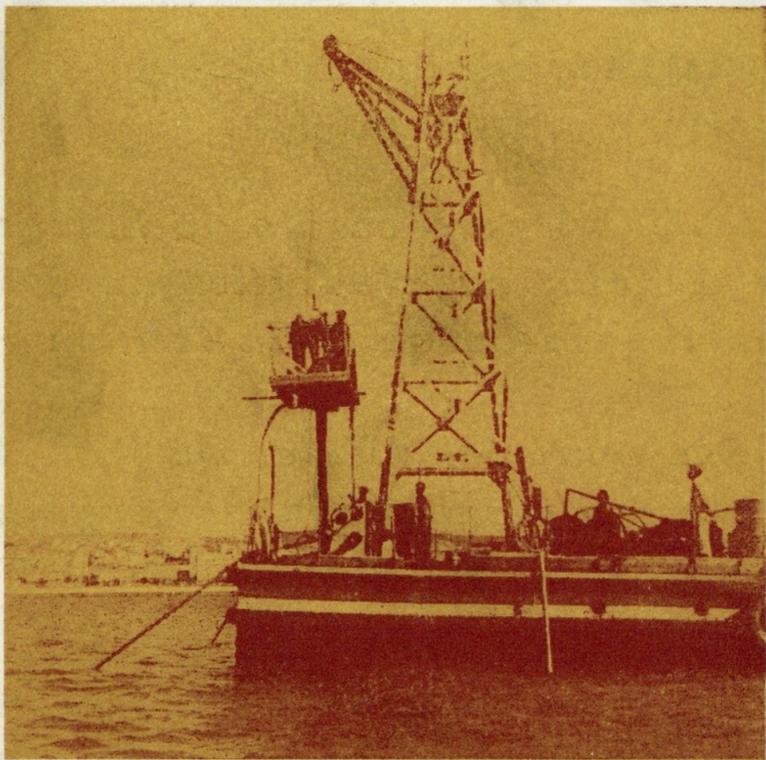
A Danfoss (Portugal), Lda., uma das cem subsidiárias da DANFOSS Internacional, repartidas pelos cinco continentes, sente-se orgulhosa de poder ser a portadora da mensagem do seu presidente.

Danfoss (Portugal) Equipamento Eléctrico Automático, Lda.
Rua Conde de Sabugosa, 27-A • LISBOA-5

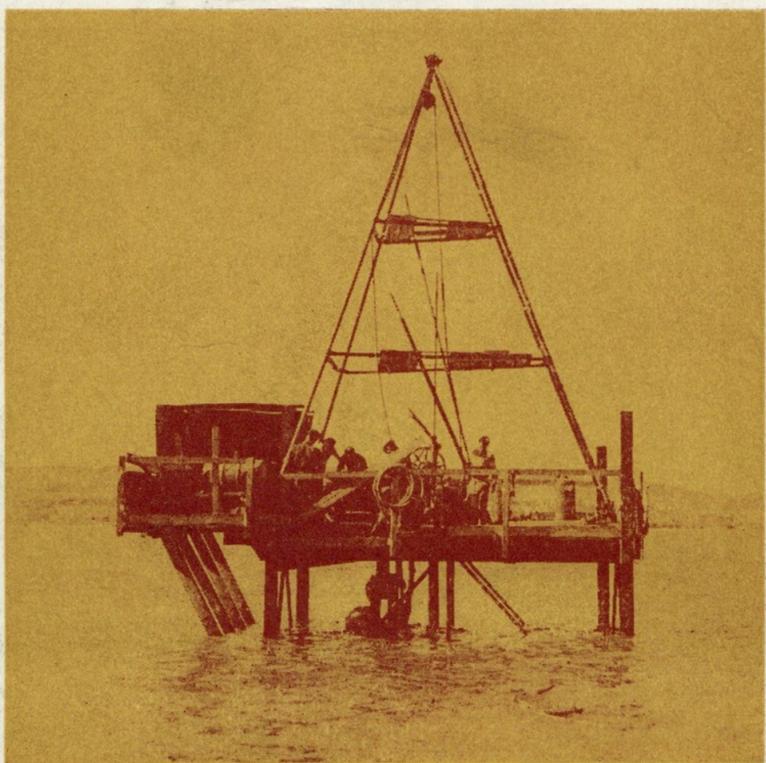


DANFOSS, SITUADA PRÓXIMO DE NORDBORG, CIDADE DE ALS, É UMA FÁBRICA QUE ENRIQUECE A PAISAGEM E MOSTRA SER JÁ GRANDE COMPLEXO INDUSTRIAL. A PROXIMIDADE DO MAR PERMITE A FÁCIL DRENAGEM DOS PRODUTOS DA DANFOSS, PARA TODOS OS DESTINOS.

SONDAGENS RODIO, LDA.



Sondagem num dos pilares do meio do rio



Sondagem no pilar junto à margem sul

COLABOROU NA

PONTE SOBRE O TEJO

**5 CAMPANHAS DE SONDAGENS
MAIS DE 9000 METROS DE FURO**

PARA O GABINETE DA PONTE SOBRE O TEJO:

- ★ MALHA GERAL DE SONDAGENS NO LEITO DO RIO E NAS MARGENS
- ★ SONDAGENS NAS ZONAS DOS ACESSOS À PONTE

PARA A UNITED STATES STEEL EXPORT COMPANY

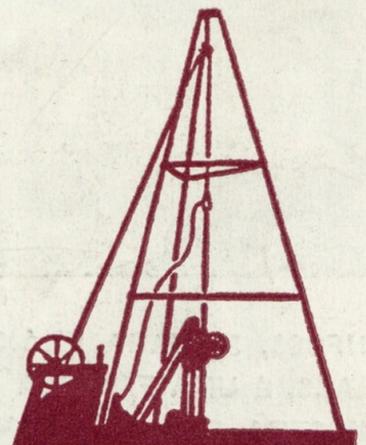
SONDAGENS PARA:

- ★ PILARES NO LEITO DO RIO
- ★ PILARES JUNTO ÀS MARGENS
- ★ MACIÇOS DE AMARRAÇÃO DOS CABOS DA PONTE
- ★ VIADUTO DE ACESSO NORTE
- ★ PRAÇA DE PORTAGEM
- ★ ESTRUTURAS E TERRAPLENAGENS NOS ACESSOS NORTE E SUL

SONDAGENS RODIO, LDA.

RUA DE S. BENTO, 644, 3.º • LISBOA-2
TELEFONES 68 80 96/7/8

SONDAGENS GEOLÓGICAS • ESTUDOS GEOTÉCNICOS • CONSOLIDAÇÃO DE FUNDAÇÕES
ESTACAS • IMPERMEABILIZAÇÃO DE OBRAS HIDRÁULICAS • CAPTAÇÃO DE ÁGUAS



R O D I O