



MAIO 1970

Responsabilidade do Comando B. C. 2908

Composto e impresso na
Gráfica da Casa dos Rapazes
Viana do Castelo

N.º 3

E assim nasceu a história...

«2 de Fevereiro de 1970. Data memorável para um punhado de rapazes que, na «PRINCESA DO LIMA», se despediam, com o sorriso nos lábios e a saudade no coração, dos seus familiares presentes e do bom povo de VIANA, que sempre se mostra acolhedor e simpático para quem parte a defender a Terra Sagrada da Pátria.

Para evitar que estas despedidas entrassem na rotina da vida Vianense, quis o Batalhão de Caçadores 2908, dar-lhe um cunho de novidade.

Depois de um Janeiro inclemente, fustigado pela invernia, o mês de Fevereiro mimoseou-nos com um sol Primavera. Acordamos para o dia histórico, ao som de foguetes que, ao longe e ao perto, anunciavam um dia

festivo. «Era o dia de Nossa S.ª das Candeias a quem o povo nortenho se honra de ter uma grande devoção. «Talvez, no coração de todos os valentes rapazes, tenha nascido uma oração, que subiu ao céu como o voo «duma prece: «Senhora das Candeias que a luz da minha vida não se apague no meio de tanta lida».

Às 10,30 horas, todo o Batalhão expedicionário assistiu à Santa Missa na Igreja de S. Domingos, mandada construir pelo grande Arcebispo Português D. Frei Bartolomeu dos Mártires e na qual está sepultado. Com a certeza na frente e a história na mão, a Santa Missa a todos lembrou, que batalhas como as de Valverde e Alju-

barrota só se ganham ajoelhando primeiro. Foi celebrada pelo Capelão Capitão Rev.º P.e Bento, Chefe dos Capelães da Região Militar do Norte. A ela assistiram todas as entidades militares e civis, familiares dos soldados expedicionários, Presidente Regional do M. N. F., as Madrinhas de guerra do Batalhão e numeroso público.

Foi cantada por um grupo de jovens do Liceu de Viana que muito contribuíram, com as suas vozes cristalinas, para a solenidade da festa.

No momento da comunhão, muitos foram os que se aproximaram da Sagrada Mesa do Altar, o que constituiu um momento alto de fé e de testemunho cristão.

Terminada a Santa Missa seguiu-se a Bênção dos Guiões.

Em seguida, todo o batalhão se dirigiu, através das velhas ruas de Viana, estreitas e contorcidas, fecundas em motivos arquitectónicos, para a Praça da República, destinada por D. Manuel, que a edificou, para as festas públicas. O seu grande Chafariz e fachada histórica do Palácio da Misericórdia, emprestam-lhe uma beleza que ainda hoje se não encontra em Viana, por mais voltas que se dêem à inteligência, lugar mais convidativo e aconchegado, para tal festividade.

No centro encontrava-se um palco armado, para o qual se dirigiram todas as entidades militares e civis, entre as quais é de destacar a presença do Ex.º Sr. BRIGADEIRO Ernesto Machado

Soares de Oliveira e Sousa, representante do Sr. General Comandante da 1.ª Região Militar. Aquele palco, para todas as forças em parada, tinha um alto significado histórico: «cada um iria representar o seu papel no campo da honra em defesa da integridade da Pátria.

Naquele momento, a Bandeira Nacional, sacudida pelo vento, fez vibrar em mim a alma de poeta :

Bandeira de Portugal

Terra voltada ao mar!

Tens as Chagas de Cristo

Três delas a sangrar.

Guiné, Angola e Moçambique

*Uma virgem está preso-
[neira*

Acorrentada à beira-mar

Asa fremente e escrava

*Que sente em si um voo e
[quer voar.*

*Mas não há prisão onde a
alma divina*

*Não veja estrelas no céu e
[lonjuras no mar*

*E a moldar ogivas quando
[em prece*

*Não se cansa de gritar:
[PORTUGAL vem.*

*Partir sem saudades e a
[sorrir*

No meu coração de moço

*A combater em terra, a na-
[morar o mar*

*Guiando o arado e empu-
[nhando a espada*

*Portugal! faz-te de novo ao
[mar.*

(Continua nas páginas centrais)



Entrega do guião ao Comandante do Batalhão 2908 — Tenente-Coronel Luis Viegas do Carmo Neves.

TARDE estival de Domingo, a praia repleta de gente que se acotovela e ora se lança às altas ondas em refrescantes mergulhos, ora se estende na areia quente, preocupados em prosseguir a descontração físico-mental que lhes permita suportar mais facilmente, a semana de trabalho que os espera. À beira-mar pequenos grupos de crianças constroem com areia molhada, rendilhados castelos e intermináveis estradas que passam sobre inú-

nas águas, agora um pouco mais escuras, e a multidão que vai abandonando a praia, formando depois no passeio da avenida enormes bichas e esperando impacientes a chegada das camionetas que os levarão de regresso às suas casas, e notando mais uma vez que afinal haviam chegado ao fim do dia exaustos.

Fazem-se juras de nunca mais voltar, comenta-se sobre as delícias do campo, dos fins de semana bucólicos, passados à sombra dos pi-

CONTO

Por JORGE ALEXANDRE — Furriel Miliciano

meras pontes e túneis, que de quando em vez se abatem sobre elas para logo serem pacientemente construídos pelas mesmas mãozitas frágeis e hábeis. Ao largo passa um soberbo Paquete e na praia improvisam-se palas com as mãos, discutindo acerca da sua nacionalidade, chegando mesmo a fazerem-se apostas.

Eu, do meu posto, sobre um enorme rochedo, cana de pesca em punho, tudo isso observo com certa indiferença; o meu pensamento corre lesto sobre as águas verdes distantes, a bordo das pequenas traineiras, carregadas de rudes e bons homens para os quais não existem domingos, pois há que aproveitar os bons dias que correm porque quando os temporais do Inverno chegarem, sabem bem que várias vezes os barcos ficarão parados na areia olhando o mar, que furioso os chama para a destruição, e nesses dias haverá fome e os homens trocarão as redes pelo arado ou procurarão ganhar a vida correndo de café em café à caça de clientes para engraxar sapatos.

A cana continua imóvel; decididamente os peixes não querem nada comigo, hoje, e o fim da tarde divisa-se no Sol cor do fogo que se banha

nheiros e eucaliptos, com uma fonte de águas cristalinas próxima; mas alguém se lembra das formigas, das centopeias e de toda a bicharada habitual, e fica-se com a certeza de que no próximo domingo aí estarão todos novamente à procura de um lugarzito, entre a floresta humana, onde possam estender a toalha.

A noite já caiu e as luzes lá ao longe, espelham-se na baía. Finalmente, decido-me regressar a casa, com o saco «cheio de ur» e sem umas tantas chumbadas e pontas de fio, que ficaram presas nas rochas, quando, eis que, uma traineira se aproxima e o mulhério vestido de negro se agita e corre alvoroçado até à água e logo gritos estridentes cortam a noite. Os pescadores em poucas palavras tinham descrito a tragédia. Um enorme cargueiro cortara a meio a «SENHORA DOS MARES» e as vidas do José Carlos e do Manuel por lá se haviam finado, os das outras traineiras bem os procuraram ansiosamente, mas quando por fim os conseguiram descobrir era já tarde, desesperadamente tarde.

Profundamente comovido e com ar absorto, atravesso a avenida marginal, alheio

As memórias de um genro

Ah, meus amigos, a minha tragédia é imensa, grande como um comboio de mercadorias ou um domingo sem futebol... A minha tragédia é maior que a lata de um angariador de publicidade, ou que um feijão verde criado no Entroncamento!... E, no entanto, é uma tragédia vulgar, uma tragédia que atinge a maioria dos homens...

É que eu, meus amigos... sou genro; Sim, minhas senhoras e meus senhores, eu pertencço a essa raça de sacrificados, de oprimidos, de homens encolhidos, cheios de complexos de inferioridade e de «batatas» nas meixas: os genros.

Antigamente eu brincava e fazia troça dos meus amigos casados, quando eles vinham queixar-se dos tormentos que passavam lá em casa, por causa das sogras. «Ora, as sogras!» — dizia eu. «As sogras são mulheres como as outras! Quando eu me casar, garanto que hei-

de viver em paz com a minha sogra, sem zangas nem atritos, e até hei-de jogar a bisca com ela, nas noites de chuva, bebendo cálices de ginjinha, em alegre camaradagem! As sogras são vítimas, nada mais! Vítimas inocentes dos humoristas, que inventam histórias trágicas a seu respeito, quando têm falta de imaginação para arranjar assuntos mais originais!»

Isto era o que eu dizia, antes de casar...

Mas um dia, apaixonei-me por uma rapariga chamada Genoveva da Silva Leitão Arquimedes e Santos de Oliveira Matos. Pedi-a em casamento, e ela disse que sim. Eu era o homem mais feliz deste Mundo — exceptando talvez os jogadores do Benfica, em tardes felizes.

Quando me casei, a minha mulher levou lá para casa três seres vivos, todos diferentes entre si: um gato, um cão, e a minha sogra.

E aí começou o meu tormento!

Mil vezes eu perguntei a mim mesmo por que razão o patriarca Noé, ao construir a sua barca, não meteu lá dentro, apenas, os gatos e os cães? Mas não! Também teve que levar a sogra, a fim de não se acabar essa espécie. E foi esse o maior dos erros da História, meus senhores!

A partir de então, reconheci que as conversas dos meus amigos casados eram absolutamente verdadeiras. Nunca mais tive licença para sair à noite sozinho, para ir ao café, ao cinema, ou jogar uma partidinha de bilhar. Passei a vestir-me como ela gosta, a comer do que ela gosta, a ouvir os programas radiofónicos de que ela gosta... Ah, mas eu nunca mais acabaria de contar todas as propotências da minha sogra!

(Continua na página 9)

ao movimento infernal de automóveis, olho com desdém para a minha cana e sinto desejos de me odiar por pomposamente me intitular pescador.

Estranho pescador que não arrisca a vida como esses valentes homens e sem ter a amarga certeza de que no caso de regressar a casa com a sacola vazia, como hoje, a mulher e os filhos terão mais um dia de fome.

Medito

Sobre areia molhada da praia
Onde as ondas se consomem
Depois de me beijarem ternamente
— Vejo mais além
O céu fundindo-se no mar.
E sinto louco desejo
De entrar num barco
E seguir...
Uma viagem sem rumo
Sem fim
Sem regresso
Onde as cinzas

Os vestes amargos do passado
Fiquem perdidas
Sepultadas
Na imensidão do mar.

HÁ SEMPRE UM PORTUGAL DESCONHECIDO

CABINDA - símbolo de progresso

Pela Direcção da Company Gulf Oil of Cabinda

EXCLUSIVO PARA O JORNAL «HORIZONTE»

A Costa Ocidental de África é conhecida, desde há longos anos, como área de lençóis ou depósitos de petróleo que, não raro, se infiltrava até à superfície. Os navios que, durante séculos, demandaram essas paragens utilizaram-no como alcatrão liquefeito para calafetar decks e costados, protegendo assim as embarcações contra a acção demolidora das águas.

A zona costeira de Cabinda apresentava indícios seguros dessas acumulações petrolíferas tendo suscitado ligeiro interesse comercial até 1954, ano em que a GULF OIL CORPORATION, nas suas deambulações pelo mundo em busca de novas fontes de produção de hidrocarbonetos, iniciou em Cabinda, as primeiras pesquisas geológicas de superfície. Só 3 anos mais tarde a GULF viria a obter a concessão inicial daquela área.

Cabinda é um distrito de 3 mil milhas quadradas integrado na Província Portuguesa de Angola, de vegetação luxuriante, rico em madeiras preciosas, com colinas arredondadas, matizadas de verde. As 93 milhas de costa arenosa são banhadas pelo Oceano Atlântico estendendo-se para o interior até ao limite máximo de 70 milhas.

Este território, com a sua Terra de Ninguém reservada nos Reis Nativos cofim com o Congo ex-Francês (Brazzaville), e com o Congo ex-Belga (Kinshasa). Ao sul, o majestoso rio Congo separa este enclave dos outros distritos da Província de Angola. Vinte quilómetros a norte da cidade de Cabinda, capital do distrito, a GULF construir a partir de 1967 o Terminal de Malongo, base de operações da concessão obtida, aproximadamente 10 mil qui-

lómetros quadrados, dos quais um terço em terra e dois terços na área marítima.

Em 1958, trabalhando somente na zona terrestre, a GULF OIL perfurou o seu primeiro poço de carácter experimental. Sete anos decorridos iniciou as actividades na zona marítima, completando o primeiro poço produtivo, denominado E-1, em 10 de Setembro de 1966, tendo sido encontrado petróleo a 2.500 pés de profundidade. A partir de então foram já completados 40 poços na zona marítima que atingem uma produção diária da ordem dos 30 mil barris.

Cabinda, terra de florestas exóticas, despertou para o ritmo crescente de homens e máquinas, vindo para criar uma cidade nova na costa africana, tendo como pano de fundo 410 pés de costa árida onde se instalou o Terminal de Malongo.

O primeiro empreendimento foi a construção do cais de descarga, em forma de L, a limitar 900 pés de área marítima, com uma secção de 300 pés paralela à costa. Os trabalhos de descarga de materiais trazidos por batelões de navios cargueiros ancorados ao largo, começou a processar-se num ritmo crescente. O equipamento era de extraordinária complexidade, desde bulldozers, bombas, compressores, máquinas de soldar, máquinas de corte e chaparia de aço, até ao cimento, ferramentas dos mais diversos tipos, materiais de construção, toda a miscelânea necessária para a montagem de uma central eléctrica de dois mil Kilo Wats, iniciando-se a partir daí a construção de plataformas para protecção de poços, plataformas de produção e protecção de tubagem, instala-

ção de armazéns, tanques de reserva, acomodações para o pessoal e instalações de carga e descarga.

Embora a construção do terminal e respectivas ligações exgissem prioridade, os trabalhos de exploração, perfuração e prospecção dos dois milhões e meio de acres que constituem a concessão processaram-se as previsões.

De locais distantes, tais como Estados Unidos e mar do Norte, sondas de grande porte foram rebocadas para Cabinda. Estes monstros, alguns de pernas escamoteáveis que uma vez estendidas assentam no fundo do mar, estão preparadas para perfurar a mais de trezentos pés de profundidade; quando completamente estendidas chegam a atingir altura superior a um prédio de vinte andares. Tal como as abelhas-mestras em colmeia, as sondas flutuantes criavam à sua volta um movimento de barcos e barcaças e helicópteros a transportar homens e materiais, indiferentes às condições do mar nem sempre favoráveis.

O petróleo produzido é transportado através de uma rede submarina de oleodutos de vários diâmetros, por vezes atingindo as vinte polegadas, das plataformas de produção para a conduta principal de escoamento, espécie de «ponto de reunião». O sistema dessa conduta é composto por uma série de válvulas reguladoras que permitem abrir e fechar as diversas condutas secundárias para tanques de cimento com capacidade de 25.000 barris e duas bombas que impõem o petróleo bruto dos oleodutos para os tanques de armazenagem, situados numa colina a 400 pés de altitude.

Essas máquinas têm capacidade para bombear para

tais tanques e com facilidade, cerca de 50.000 barris diários. São 4 os tanques de armazenagem, com capacidade para 300 mil barris cada e ainda um quinto tanque com 170.000 barris de capacidade. Todos eles são providos de flutuadores que limitam ao mínimo a evaporação das ramas armazenadas.

As ramas são exportadas em petroleiros com a capacidade máxima de 100.000 DWT. Logo que um navio chega à boia de atracção, ancorada a 9 milhas da costa, são acupuladas de mangueiras flutuantes ligadas à conduta central de carregamento que apenas entram em funcionamento depois de recebido o sinal de confirmação de bordo do respectivo navio.

As ramas são conduzidas pela força de gravidade a uma média de 30 mil barris horários dos tanques de armazenagem em terra por uma conduta revestida de cimento de 36 polegadas de diâmetro. Esta conduta submarina pode considerar-se um prodígio de engenharia, pois é composta de 1.500 secções, pesando cada uma cerca de 17 toneladas e pesando na totalidade cerca de 25.500 toneladas.

Foram necessários 17 meses para a construção da base de operações onde existem diversas instalações de carácter definitivo, entre as quais, o parque dos tanques de armazenamento na parte superior e o heliporto situado, praticamente, ao nível do mar. Logo abaixo do parque dos tanques foi instalada uma pequena refinaria que abastece, exclusivamente, as viaturas da companhia, barcos de apoio e sondas de perfuração.

(Continua na página 8)

CONHEÇA PORTUGAL

(Continuação da página 12)

O empreiteiro principal da obra foi a ROYAL NETHERLANDS HARBOUR WORKS, firma holandesa de reconhecida competência internacional na execução de obras marítimas.

A construção desta primeira fase do novo estaleiro naval da LISNAVE importou em 800 milhões de escudos, financiadas aproximadamente em partes iguais por recursos próprios e por empréstimos.

PERSPECTIVAS DE EXPANSÃO

Uma característica fundamental de um estaleiro é a sua expansibilidade.

Quar dizer que, no seu projecto, haverá que sobredimensionar, logo de entrada, determinados meios, esboçar as futuras fases de construção e assegurar-lhes as necessárias reservas de terreno.

A LISNAVE, que sempre entendeu salvaguardar tal característica executando, por exemplo, logo em 1964, a subestação principal com a responsabilidade de, facilmente, ser aumentada de 6MVA para 12MVA e de modo a permitir, ainda, ulteriormente, com relativa simplicidade, duplicar esta última potência instalada — pôde beneficiar de uma tal concepção durante as próprias obras de construção do novo estaleiro.

A evolução vertiginosa das dimensões dos navios, verificada sobretudo nos três últimos anos, reforçou a importância da expansibilidade e confirmou aquela sua qualidade de critério fundamental, em obras desta natureza.

Em 6 de Abril de 1964, data do início das obras, parecia, com efeito, razoável e suficiente, prever-se, numa segunda fase de expansão, a possibilidade de docar navios de 150.000 ton. p.b.

No entanto, dois anos mais tarde, em Março de 1966, a situação tinha-se modificado a ponto de ter sido atitude prudente, obedecer à pressão exterior e garantir, já para Junho de 1967, o funcionamento de uma doca para 300.000 ton. p.b., e, para a segunda fase de expansão, dimensionar uma doca seca com 550x84 m, capaz de receber navios largamente acima dos 750.000 ton. p.b.

Esta terceira doca destina-se essencialmente aos grandes petroleiros, que com base nas novas perspectivas da construção naval e nos favoráveis preços de custo e de transportes previstos, tudo indica se venham a construir.

O aparecimento destes navios que pelas suas dimensões terão de seguir a rota do Cabo no retorno às fontes abastecedoras, virá valorizar ainda mais, para a sua reparação, a posição estratégica do porto de Lisboa.

E tal impôs, desde logo, que a LISNAVE considerasse para o seu novo estaleiro aquela hipótese de expansão.

Na segunda fase, as oficinas terão ampliadas e os cais aumentados em número e prolongados, de forma a respeitar-se sempre a concepção funcional do projecto, nomeadamente a já aludida implantação circular.

A construção da Oficina de Caldeiraria foi iniciada em Julho de 1964, tendo entrado em laboração um ano depois, de modo a permitir a execução das estruturas metálicas das docas-secas, vindas-lhes, oficinas de mecânica e de tubos de armazéns.

A construção das docas-secas foi iniciada em Maio de 1965, tendo-se efectuado o seu alargamento em Março de 1967.

OBJECTIVOS DO EMPREENDIMENTO

A situação geográfica do porto de Lisboa, na vizinhança dos principais rotas dos petroleiros e dos mineiros que se dirigem ao norte da Europa, fixa o objectivo mais importante do novo estaleiro da LISNAVE: a reparação e a assistência a queles navios.

Uns e outros, passam descarregados próximo de Lisboa nas viagens de retorno e em condições propícias para uma docagem, praticamente imediata: os petroleiros quase totalmente desguisados e com os tanques em adiantado estado de limpeza.

A esta circunstância, comum aos portos da Península Ibérica e do Mediterrâneo, outras características acrescem, estas específicas do estuário do Tejo e que dão ao porto de Lisboa um conjunto equilibrado de qualidades, suficiente para o considerar privilegiado na assistência aos maiores petroleiros e mineiros.

E de aí, o interesse e a presença de grandes estaleiros navais suecos e holandeses na constituição da LISNAVE.

No novo estaleiro, a LISNAVE prestará, ainda, assistência aos navios que ultrapassem a capacidade das instalações de que é concessionária na margem norte do Tejo e encarregar-se-á de trabalhos de arestamento e transformação naval.

Fará, também, construção naval e construção metal-mecânica pesada. Não reaverá num país em fase de industrialização.

A actividade da LISNAVE em construção e reparação de navios começou, pode dizer-se, em 1 de Janeiro de 1937, quando a Companhia União Fabril tomou a concessão do estaleiro naval da Administração do porto de Lisboa.

Todos os outros meios de trabalho acompanharão a expansão, sendo de referir, desde já, a instalação de docas flutuantes, para navios de cerca de 60.000 ton. p.b.

A área do estaleiro nessa segunda fase prevê-se que venha a ser de 500.000 m².

E ainda de apontar que o desenvolvimento da LISNAVE, pelo efeito multiplicador característico dos estaleiros navais, irá contribuir para o estabelecimento de indústrias subsidiárias da construção e reparação navais, de alta importância, também, para a economia nacional.

FORMAÇÃO DE PESSOAL

Desde o início do funcionamento do Estaleiro Naval da Administração Geral do porto de Lisboa, em 1899, têm sido simultâneas as transferências de pessoal e das instalações, para o novo concessionário.

Por isso a LISNAVE bem pode dizer que tem hoje perto de 70 anos de experiência industrial e, portanto, que dedica, naturalmente, particular atenção à formação do seu pessoal.

Para todos as idades e níveis profissionais, se mantêm cursos de adaptação aos trabalhos característicos da reparação e da construção naval.

O pessoal dirigente é recrutado em Portugal ou em qualquer outro país, desde que o seu nível satisficça ao serviço a que vai dirigido.

Tudo ele, porém, deve falar e escrever inglês.

Procura-se assim constituir um grupo de trabalho, apto a um fácil contacto com os clientes estrangeiros.

O pessoal antigo frequenta cursos de actualização, nomeadamente sempre que se verifica uma evolução de tecnologia nos métodos de trabalho.

Dentro de semelhante tipo de formação foi assim, prática corrente, durante a construção do novo estaleiro, a deslocação de pessoal dirigente e executivo para estagios nos estaleiros holandeses e suecos associados da LISNAVE.

Foi, desse modo, possível a familiarização com os meios e os métodos mais modernos e, sobretudo, com o trabalho em navios de dimensões aproximadas dos que virão a ser reparados nos novos instalações. A Lisnave tem actualmente ao seu serviço 4.200 empregados distribuídos, aproximadamente, em partes iguais entre os seus dois estaleiros no Porto de Lisboa.

CONSTRUÇÃO PELA LISNAVE DE UMA DOCA SECA PARA UM MILHÃO DE TONELADAS

O Conselho de Administração da Lisnave, decidiu construir, no seu estaleiro da Margueira, uma nova doca seca com 520 metros de comprimento por 90 metros de largura, que poderá receber navios de 1 milhão de toneladas de porte.

A existência desta doca na vizinhança da sua rota foi, sem dúvida, um elemento decisivo e impulsionador do aumento espectacular das dimensões dos petroleiros — hoje uma realidade da qual o nosso próprio País é testemunha.

Do mesmo modo, a doca para 1 milhão de toneladas vai permitir às grandes Companhias petrolíferas mundiais encorajar a construção de navios petroleiros de mais de 400.000 toneladas.

A Lisnave, com esta decisão, antecipa-se, portanto, mais uma vez às necessidades actuais e abre novas perspectivas aos armadores. Continuará, assim, a condicionar o crescimento dimensional dos navios tanques dos grandes armadores mundiais.

São muito importantes para a economia portuguesa as consequências desta decisão. Por um lado alargar-se uma porta de entrada de divisas estrangeiras. Por outro, criam-se novos postos de trabalho, cerca de 1.000 novos empregos, além de efeitos indirectos que terá nas indústrias acessórias. (Neste momento, a Lisnave possui já, a indústria metal-mecânica portuguesa, encomendas no valor global de cerca de 110.000 contos).

Na decisão agora tomada são de assinalar a capacidade de iniciativa industrial e a confiança no desenvolvimento futuro postos em jogo. Com efeito, para a realizar, a Lisnave, que nos últimos 4 anos investiu mais de 1.400.000 contos, vai fazer um investimento de cerca de 700.000 contos.

Como obra de engenharia de grande complexidade na concepção, no projecto e na execução da construção civil, no apetrechamento mecânico e no eléctrico, e no equipamento metal-mecânico pesado, novo empreendimento será um produto da técnica nacional.

A nova doca seca ficará localizada na zona Noroeste do estaleiro, já na proximidade de Cacilhas, junto ao novo traço (neste momento em início de construção) da Estrada Nacional n.º 10.

Esta doca, cuja construção vai permitir duplicar a capacidade de trabalho do estaleiro da Margueira, será equipada com meios de manobra ainda mais evoluídos do que aqueles de que actualmente se dispõe no resto dos, já de si, modernos instalações. Além de

O Cinema e a História

Polo Alfores Miliciano JOSÉ M. G. PEREIRA

Não foi por acaso que os bombardeiros americanos chegados à Europa nos fins de 1941, destruíram logo nos primeiros bombardeamentos magníficos Estúdios de Tempelhof, propriedade da U. F. A. O cinema alemão era um objectivo estratégico de alta importância na guerra psicológica. Destruindo-se Tempelhof e sabendo-se que era impossível destruir Hollywood, fosse qual fosse o resultado da contenda, o cinema alemão teria sérias dificuldades em recuperar. Industrialmente, foi posto fora de combate. Enfraquecida, assim, a capacidade produtiva das grandes potências Europeias, a América eleva-se à situação mundial. De Nova Iorque, dirigiam-se os negócios. No plano económico dominava o mercado do petróleo, automóveis, aço, artigos eléctricos, máquinas agrícolas, produtos químicos, etc., etc.

Possuía uma das maiores marinhas mercantes do mundo e os seus aviões comerciais cruzavam os ares em todas as direcções, ocupando náculo da grandeza. Mas

metade do tráfego internacional.

Para além dos ramos industriais, o cinema era a própria imagem da América, expoente máximo da sua cultura, propagandista número um dos seus produtos de exportação e auxiliar preciosíssimo da sua política externa. Para alguns povos a América era a própria essência do cinema. Sem América não haveria cinema — sem cinema não haveria América. As modas, a arte, a psicologia social das gentes, a política e tudo quanto constitui a vida moderna foi poderosamente influenciado por Hollywood. Muitos dos modismos culturais do nosso tempo existem e impõem-se, porque o cinema lhes deu existência e os impôs.

Os sociólogos depois dum estudo exaustivo do problema comprovam que as vedetas e o seu comportamento moral orientam o comportamento moral e social de milhões de pessoas e que a uma vaga de divórcios na capital do cinema correspondia uma vaga de divórcios em certos

meios particularmente sensíveis, e que às atitudes culturais e políticas das estrelas correspondiam iguais atitudes entre os seus admiradores. Crises endémicas de psicoses colectivas transformaram Hollywood numa nova roma pagã. Os mitos clássicos pereceram devorados pelo mito da vedeta. Sendo a razão de muitos dos desmandos morais de que modernamente somos vítimas, o mito da vedeta é a consequência dum sistema social que faz dos recordes a sua própria razão de ser. O vedetismo é verdadeiramente um estupefaciente que intoxica as estrelas e intoxica o público.

Não era, pois, de estranhar que os governos, verificando os fenómenos, utilizassem o cinema e as suas estrelas na consecução dos seus fins políticos. Deste modo, a guerra, perante a qual a América era indiferente, pôde ser declarada, porque o cinema alimentava na opinião pública o ódio aos alemães e aos Japoneses. E o mistério do Porto das Pérolas que tantas e tão desencontradas afirmações tem provocado ficará talvez esclarecido, comparando filmografias.

A propaganda anti-alemã e anti-japonesa abundava antes do ataque: e se os políticos estranharam e não acreditaram mesmo na declaração de guerra pelo Japão aos Estados Unidos, o público considerou o caso com a maior naturalidade. Toda a gente sabia pelo cinema que os Japoneses eram uns bandidos.

O bombardeamento de Tempelhof é, deste modo, um acontecimento político de capital importância. O cinema Alemão, Francês, Italiano e Inglês desapareceram como por encanto dos ecrãs ocidentais. Quem mandava era Hollywood. Quando a guerra findou, foi só ocupar os lugares vagos pela destruição do cinema Alemão. Era o piquete e muito bem o ditado do nosso povo:

«Quem tem telhas de vidro
Não pode atirar pedradas
Pois, quando menos pensar
Terá as suas quebradas...»

Assim aconteceu ao cinema americano. Mantendo-se, embora, a supremacia de Hollywood, o após guerra foi bem diferente do que era de supor e supunham os especialistas da economia cinematográfica. O primeiro revolucionário foi J. A. Rank, na Inglaterra. Lança-se na produção e, em breve, expulsa o mercado americano do Reino Unido ficando assim com a totalidade do mercado exibidor britânico.

Mas como uma desgraça nunca vem só, mal refeitos ainda da concorrência britânica vêm-se de repente a braços com a política Europeia dos Festivais, que, com uma tendência acentuada de guerra fria, lhes desprestigiava os filmes. Cannes, Veneza, Berlim e tantos outros Festivais serviram apenas para espevitar o anti-americanismo latente. Hollywood muito embora se uñora do seu nariz, não acreditando na possibilidade de se detestar a América, deixou-se envolver neles, categorizou-os com a sua presença, popularizou-os com as suas vedetas e saiu deles sempre diminuída. Filmes japoneses, brasileiros, espanhóis, indianos e chineses aparecem pela primeira vez aos olhos deslumbrados dos Ocidentais. Os italianos refeitos da derrota lançam-se com toda a força na competição vencendo os americanos logo no primeiro embate. Os japoneses revelaram-se os melhores criadores de cinema e os franceses, suecos, ingleses e alemães foram conquistando não só prémios, mas também os críticos e o público. O cinema americano era assim batido em todos os campos e viu-se obrigado a aceitar a desenfreada concorrência da Europa que produzia mais e melhor. Assim ressurgia, qual Fénix Renascida da cinza das suas ruínas, o cinema da velha Europa de cujas características falaremos nos próximos artigos.

três guindastes de 15 toneladas cada, é especialmente de referir um pórtico de grande lançamento que, vencendo a doca em largura, ficará com um vão de 125 metros e terá 78 metros de altura — ou seja, aproximadamente, a altura da Ponte Salazar. O referido pórtico permitirá o levantamento de cargas de 300 toneladas.

Pela parte de fóra da muralha exterior da nova doca poderão acostar, simultaneamente, por exemplo, um navio de 200 000 toneladas e outro de 50 000.

A expansão em curso obriga a construção de novo troço da Estrada Nacional n.º 10. Nesta obra que custará integralmente, vai a Lisnave dispendir 30 000 contos.

Dela resultarão consideráveis melhorias na ligação rodoviária entre Cacilhas e a Cova da Piedade, e a remodelação completa dos esgotos da importante rodovia.

Uma unidade industrial como o estaleiro da Margueira, que agora se vai ampliar tão substancialmente, vive da preparação técnica, da competência profissional e da produtividade daqueles que a fa-

zem operar. Por isso, o estaleiro profissional que fará sentir no sector da educação, o dinamismo de uma empresa consciente das suas responsabilidades. Numa actividade em permanente evolução e desenvolvimento tecnológico, como a reparação naval a aptidão profissional constitui com efeito um cuidado constante que não pode ser descuidado. E, assim, tem lugar importante o novo centro de formação do pessoal — equipado com modernas oficinas de instrução e outros meios de ensino. As suas instalações estarão em funcionamento nos princípios de 1971.

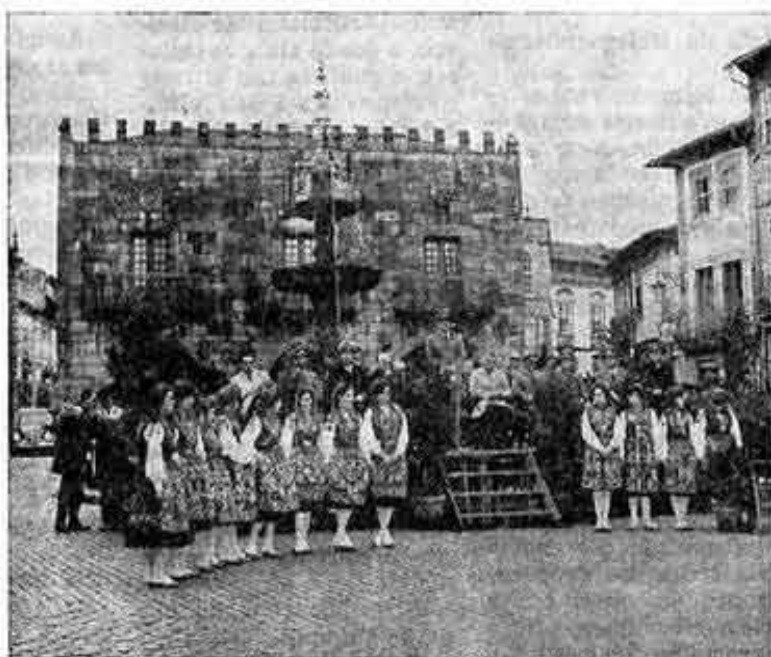
Paralelamente com este esforço directo no plano da educação, a Lisnave dirige a todas as Escolas Técnicas Industriais e Centros de Formação Oficiais, Institutos Industriais e Universidade convite para uma colaboração íntima — e poderá, sem dúvida, trazer largos benefícios à própria estruturação e programação do ensino técnico em Portugal.

A Redacção do Jornal «HORIZONTE» agradece a colaboração da Ex.ª Direcção da Lisnave.

(Continuação da página um)

E assim nasceu a história...

Panorama da Praça da República na despedida do B.C. 2908



A frente do palco, num belo friso de flores humanas, vestidas com os seus trajas regionais, encontravam-se as 15 madrinhas dos correspondentes 15 grupos de combate, todas elas da bela região de Santa Marta de Portuzelo.

Depois dos discursos da praxe, seguiu-se a distribuição das madrinhas por cada grupo de combate. Todos os chefes dos grupos de combate compareceram diante do palco para receberem cada um a sua madrinha. Depois dos cumprimentos habituais, os chefes dos grupos de combate levaram a sua madrinha a fim de a apresentar aos seus homens. Ao espriar os meus olhos pelas forças em parada, o espectáculo era encantador: pareciam pombas em revoada, que, com o seu ar gracioso, emprestavam alegria e cor, ao espectáculo. As madrinhas cumprimentaram todos os seus afillhados a quem desejaram boa viagem e feliz regresso; no fim, receberam um guião e um

exemplar do jornal do Batalhão.

Finalmente, seguiu-se o desfile. Em cada homem, pode estar um herói. De frente bem erguida,

*Os amores na mente
As flores no chão
A certeza na frente
A história na mão.*

Assim desfilaram os «excelentes e valorosos» que os VIANENSES por muito tempo não de recordar.

O resto daquela tarde, to-

da ela poesia e música. E a noite caiu silenciosa e calma. Era preciso descansar. O dia seguinte seria o do adeus definitivo.

Além disso, seria um dia de azáfama. Pelas 22 horas do dia 3 o «Comboio apitou três vezes», não era filme, era a hora da partida. A estação de Viana, uma das mais belas de Portugal, foi testemunha de algumas lágrimas, que, teimosamente, brotaram de alguns olhos inundados de saudade. Depois, foi a «cavalgada herói-

ca». Continuava a não ser cinema. Estação após estação, o nosso querido Minho perdia-se na escuridão da noite. Tocava-se e cantava-se. «Que Comboio é esse em que vou, «É o Comboio do Amor» que era esperado ansiosamente em Barcelos por muitas famílias dos militares daquela região.

Abraços, beijos e lágrimas foram o selo da despedida. O comboio sem se importar com os dramas dos corações, frio como a noite, põe termo, ao que parecia não mais acabar.

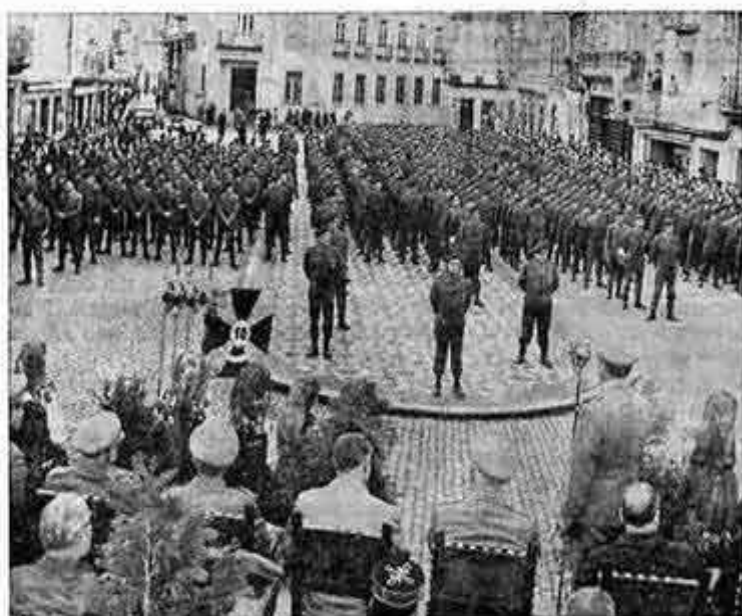
Em CAMPANHÁ nova paragem. Mãos que acenam, braços que se estendem, lenços que se agitam, são gestos que se perdem na noite mas que ficam gravados no coração. Depois, alguns momentos de repouso nos bancos de madeira rija. Lisboa surge ao nascer da aurora. O movimento era desusado. Comboios de tropas vindos de quase todas as partes de Portugal, ocupavam o longo cais da estação marítima de Alcântara.

Começa o movimento moroso do embarque. Uma grande multidão aguardava, serenamente, a hora da partida. Eram Pais, Mães, Noivas e amigos que de todas as

Friso encantador das Madrinhas de Guerra do Batalhão



UAEFE
 O aspecto geral das forças expedicionárias



servidas a cerca de 30 pobres e às crianças, na medida do possível, o que se tem verificado com toda a regularidade.

De salientar, a assistência médica às populações, que tem sido, a todos os títulos, excepcional.

Moçambique, nossa terra. Pelos suores com que a regarmos, pelas lágrimas com que a ungirmos, pelo sinal da cruz com que a semearmos, ergueremos a toda a altura da história, este padrão imortal, em que os corações e almas fraternas, gritarão palavras eternas, MOÇAMBIQUE É PORTUGAL.

José Maria Gomes Pereira
 Alferes Miliciano

partes de Portugal quiseram vir despedir-se dos seus filhos e amigos.

As 11 horas começa o desfile. Terminado este, os apitos estridentes dizem horas de partida. Tiram-se as amarras, acenam os lenços brancos, correm as lágrimas, ouvem-se gemidos, desmaiam as pessoas, eis o drama da despedida.

Olhos nos olhos, não se atrevem os lábios a pronunciar palavras senão o coração a sentir a saudade. Quem parte saudades leva, quem fica saudades tem.

A 21 de Fevereiro chegávamos a Lourenço Marques, onde fomos recebidos pelo Comandante Territorial do Sul, Brigadeiro Brito e Melo e outras altas individualidades militares e civis. Em nome do General Comandante da Região Militar de Moçambique, o Brigadeiro Brito e Melo deu as boas-vindas às tropas embarcadas, afirmando: «Ao chegardes a estas terras de Moçambique onde ides passar dois anos da vossa vida, no cumprimento do vosso dever militar, aqui estou para, em nome de Sua Ex.^a o Sr. GENERAL Co-

mandante da Região Militar de Moçambique, vos dar as boas-vindas e vos desejar as maiores felicidades durante a vossa permanência na província. Oxalá que, quando decorridos dois anos, por aqui passardes novamente, de regresso aos vossos lares, possais fazê-lo de cabeça bem erguida, com a consciência do dever cumprido.

No dia 4 de Março chegávamos ao nosso destino, não sem algumas dificuldades e alguns sacrifícios que, com galhardia, foram superados. Fomos recebidos com nobreza e correção pelo Batalhão 28538 que vínhamos render, o que francamente agradecemos, através das páginas do nosso jornal.

Depois, começou a nossa vida quotidiana, repartida entre o patrulhamento da zona que nos está confiada e o auxílio sociológico às populações. É de salientar o esforço que o Batalhão está a fazer para alimentar perto de 150 crianças e as pessoas mais velhas e pobres das povoações. Além de café e dum pão que é distribuído às crianças, mais duas refeições (no meio-dia e à noite) são



Assistência Social às populações



Conquistar as populações é vencer a guerra

As grandes figuras da história

Coordenações do Alf. Mil. JOSÉ M. J. PEREIRA

RAOUL FOLLEREAU

Nasceu em Nevers nos 17 de Agosto de 1903. Formado pela Universidade da Sorbona, cedo iniciou uma prometedora carreira literária como poeta e dramaturgo. Doutorou-se pela Academia de Ciências Morais e Políticas, duas vezes recebeu o Prémio Montyon da Academia Francesa. Foi o fundador da Liga da União Latina para a defesa da civilização cristã. Em 1940, para escapar à ocupação Alemã, refugiou-se num Convento e, desde logo, começou a sua actividade de «Vagabundo da Caridade» a favor dos leprosos. Começou então a percorrer os caminhos do mundo com um programa bem definido: «a Caridade Salvará o Mundo». Em trinta anos de intensa actividade percorreu mais de um milhão de quilómetros, deu conferências em oitenta e dois países e recolheu mais de mil milhões de francos. Ficou famosa a carta que dirigiu à assembleia geral da O.N.U. Nela pedia a criação de um Dia Mundial dos Leprosos. Intitulava-se:

BOMBA ATÓMICA OU CARIDADE?

«No mesmo jornal banal, no jornal de todos os dias, li: Há 38 milhões de refugiados no mundo.

E a seguir na mesma página:

Um papagaio herda 20 mil dólares.

No mesmo jornal tão hávido de escândalos, e tão fútil, li: *Há 15 milhes de mutilados de guerra no mundo.*

E logo mais a baixo: *Duas mil pessoas acompanham o funeral de um cão.*

E ainda lado a lado: *400 milhões de crianças têm fome no mundo.*

E por contraste: *Um Americano deixa 3 milhões de dólares para a conservação do título do seu cavalo de corridas.*

Ao menos agora, é simples... já não há lugar para aqueles que duvidam ou contemporizam, e oferecem à vida compromissos indignos. Hoje é preciso escolher, imediatamente, e para sempre. Ou os homens aprendem a amar-se, a compreender-se e a viver para os outros homens, ou desapareceram da face da terra.

É bem certo que sempre houve lutas e guerras. No princípio ABEL E CAIM. Mas CAIM não podia matar senão ABEL. Depois veio o progresso, e o progresso tornou-se uma imensa máquina de matar.

Amanhã, a loucura dum só homem pode aniquilar a humanidade inteira. Pois, quem pode garantir que mil, duas mil, dez mil bombas atómicas lançadas sobre o mundo não sejam o fim do mundo. Sem dúvida, tudo isto existia na criação de Deus.

Deus o quis como todas as coisas e deixou o homem livre de fazer o que lhe sugeriu o coração. Se o homem quiser, tem, ao seu serviço, uma fonte inesgotável de energia e de bens materiais. Bem depressa ninguém mais terá fome.

Mas também se o homem não quiser, será a destruição do homem pelo homem numa guerra feroz e sem tréguas. Da árvore da ciência do bem e do mal que frutos irá colher?

Seja como for a era Atómica é o fim de um mundo em que cada um vivia para si, não pensando senão em si, e tinha-se construído um mundo hipócrita e auto-suficiente. Ou o homem vive para o homem ou não merece viver.

Trata-se de salvar o mundo de si mesmo. O mundo que já não ousa crer em nada, porque tudo lhe ensinaram a renegar; que já não espera mais nada, porque tudo lhe prometeram. É preciso ensinar-lhe de novo a olhar vida por um prisma de franca jovialidade e sincera fraternidade. Dizer-

-lhe que nada se possui verdadeiramente senão a felicidade que se dá, que os maus são os verdadeiros infelizes, que só o egoísta está completamente só. A fraternidade, pelo contrário, é um acto de amor, é um dom de si que nos sublima e paga o nosso esforço com alegria. Não admite fronteiras, não conhece classes ou raças, não admite guerras e é mais forte do que a morte.

Se fôssemos capazes de pensar noutra coisa que não em nós, de compreender que, enquanto comemos ou dormimos, enquanto nada fazemos ou fazemos coisas más, há milhões de seres humanos que são nossos irmãos e que morrem de fome.

Certamente, não faremos tudo. Não podemos saciar a terra. Certamente os pobres mortos já não abrirão os olhos para sorrir à luz da fatura. Lançamos no cemitério comum milhões de inocentes felicidades.

Mas restam-nos os vivos. Há seres para proteger, e o mundo para reconstruir.

Não faremos tudo mas podemos fazer alguma coisa. Se todos nós, fizermos o que nos for possível, alguns deles serão alvos. Arrastados pelo nosso exemplo outros farão como nós, quero dizer, melhor do que nós, e que, por sua vez, serão imitados. Então uma imensa cadeia de amor se irá formando à volta do mundo.

Esta mensagem de Raoul Follereau para os homens de hoje é cheia de actualidade. Que os homens de boa vontade ouçam a sua voz e, todos juntos, salvaremos o mundo.

A Caridade contra a Bomba Atómica eis a guerra que começa e será uma luta titânica! Só o amor entre os homens será capaz de vencer a Bomba Atómica porque esta se parece com a caridade.

A sua força espantosa, consiste em não poder manter-se no caminho da morte. Um Átomo destrói outro Átomo e este o seguinte, e assim se forma uma cadeia de destruições indefinida. Quem lança uma bomba não sabe o número de mortos que estende no solo.

Assim é a caridade, uma boa acção, um gesto de verdadeira fraternidade, cria alegria, e desta alegria nasce outra alegria e assim se forma uma cadeia de felicidades, talvez infinita, se termina nos Páramos da eternidade. O que faz o bem nunca conhecerá todo o bem que fez. Cadeia de morte ou cadeia de amor? É preciso escolher, imediatamente e para sempre. Pensais que o mundo se salvará com os discursos dos homens de estado ou com os votos das assembleias?

HÁ SEMPRE UM PORTUGAL DESCONHECIDO

(Continuação da página 113)

A produção em Cabinda processa-se dentro de dois limites: «Iabe — a zona de baixo e Lucula — a zona de profundidade. A primeira produz petróleo com 26 graus de gravidade enquanto que a produção da segunda é de 36 graus.

Ao mesmo tempo que em Cabinda se processam trabalhos de acordo com os planos estabelecidos, iniciaram-

-se intensos programas de treino e estudo para o pessoal português, visando criar um Escol administrativo e técnico. Tais programas destinam-se não só ao pessoal da GULF, mas, igualmente, ao pessoal contratado pelas empresas concessionárias.

Agradecemos à Ex.ma Direcção a colaboração prestada.

DESSPORTOS

SPORTING - Campanha extraordinária que culminou muito cedo com a conquista do título

Analisando o que se passou durante as 26 jornadas da prova, há que salientar, em primeiro lugar, a excelente campanha realizada pelo Sporting, campeão com um mérito indiscutível, ainda quando faltavam várias jornadas para o termo da prova. Aliás, deve dizer-se que, quase desde início e perante a irregularidade patenteada pelos outros candidatos (pelo menos, em teoria) ao título, a equipa orientada por Fernando Vaz, alardeando uma homogeneidade extraordinária, jogando um futebol simples mas terrivelmente prático e fazendo gala de uma auto-confiança notável, passou a recolher um favoritismo quase incondicional, ficando a dúvida, nesta altura, apenas em saber-se se conseguiria aguentar — como aguentou — a dureza do Campeonato.

Nada a opôr, pois, à justiça do triunfo sportinguista, triunfo estribado, como já aqui o dissemos, em excelente força física e técnica, numa camaradagem excepcional, no saber de um técnico competente e que teve, finalmente, a grande oportunidade da sua carreira e, finalmente, o que é muito importante também, na quebra anotada em quase todos os outros candidatos ao título.

As últimas jornadas da competição forneceram os seguintes resultados:

25.ª — Porto, 1-Benfica, 2; Barreirense, 1-Guimarães, 1; Braga, 0-Cuf, 1; Varzim, 0-Leixões, 0; Sporting, 3-Boavista, 0; Tomar, 2-Belenenses, 1 e Setúbal, 5-Académica, 1.

26.ª — Boavista, 2-Braga, 0; Benfica, 1-Varzim, 0; Cuf, 0-Setúbal, 4; Académica, 4-Tomar, 0; Belenenses, 0-Barreirense, 1; Leixões, 2-Sporting, 5 e Guimarães, 1-Porto, 0.

SPORTING - campeão indiscutível
F. C. DO PORTO - a grande decepção
BOAVISTA - «sprint» excepcional
SPORTING DE BRAGA e **UNIÃO DE TOMAR** dificilmente poderiam escapar à despromoção



A equipa do Sporting que, após uma carreira espectacular, conquistou, com mérito indiscutível, o título de campeão nacional na temporada de 1969-70

Classificação final:

Sporting	46	pontos
Benfica	38	"
Setúbal	36	"
Barreirense	28	"
Guimarães	28	"
Varzim	28	"
Belenenses	23	"
Cuf	23	"
Porto	22	"
Académica	22	"
Leixões	21	"
Boavista	18	"
Braga	17	"
Tomar	14	"

As memórias de um genro (Continuação da pág. dois)

A minha mulher, a minha Genoveva da Silva Leitão Arquimedes e Santos de Oliveira Matos, essa é uma santa. Mas a mãe, senhores! Que fera!
Até que um dia não pude aguentar mais. Resolvi liquidá-la. Imaginei as maiores torturas, para tornar o seu fim mais triste. Lembrei-me de lhe dizer que iam acabar os folhetins radiofónicos, mas ela não acreditou. Prequei-lhe um susto, uma noite, quando ela ia virar um corredor, lá em casa com uma rima de pratos na mão, mas ela partiu-me os pratos todos na cabeça, e tive de comprar um serviço novo, no dia seguinte...

Então, à falta de melhor solução, um dia misturei-lhe na sopa, sem ela dar por isso, meio quilo de grude.

Mas aquela mulher resiste a tudo!

Agora, gasto um dinheirão em grude, todos os dias, porque ela gostou da receita, e está sempre a pedir que lhe façam outra vez daquela sopa tão boa que parecia caramelo!

Não há dúvida: as sogras são indestrutíveis!...

BORGES CUNHA
 Furril Miliciano



PASSATEMPO



***** * *****

Riso em rajada...

O recruta foi ao encontro do seu Comandante de Companhia, para lhe solicitar autorização para ir a casa na 6.^a feira seguinte. O Capitão, pessoa amiga de brincar, autorizou, depois de o ouvir. E já quando o soldado ia a tafastar-se perguntou-lhe:

— Olha lá, donde é que tu és?
— Eu sou de Portunho! (Localidade perto de Aveiro).

E como a terra tinha um nome esquisito, o Capitão perguntou ainda:

— Então como é que se chamam as pessoas lá de Portunhos?
O soldado ficou a olhar, coçou a cabeça, e depois de muito maturar respondeu:

— Eu cá sou Mário os outros não sei.

O médico do Hospital Militar para o soldado praticante de enfermeiro:

— Ora, bom dia! Sempre tistes a temperatura do doente, conforme ontem te disse?

— Sim, sr. dr.! Pus-lhe o barômetro, e como dizia muito seco, começou logo a andar!

O Oficial da Marinha pergunta a um Cadete, para o atrapalhar:

— Se rebentar um temporal a bombardeio, o que é que o Sr. faz?
— Lanço uma âncora!

— E se rebentar outro temporal pela proa?

— Lanço outra âncora!
— E onde vai o Sr. buscar tanta âncora?

— Ao mesmo lugar onde o Sr. vai buscar tanto temporal.

Com que então julgava encontrá-lo a trabalhar e vejo-o a jogar o bilindre!

— Desculpe, patrão, mas o médico aconselhou-me a distrair-me de vez em quando...

Tens a cabeça furada, Luis?
Eu? Não! Mas porquê?
Porque tens os ombros cheios de serradura.

Não é possível continuar assim. O senhor chega sempre atirado.

— É verdade — concorda o rapaz —

Mas o senhor deve ter reparado que esta compensação eu galo sempre adiantado...

Numa escola primária da LUA:
— Menino diga-me o feminino de ladrão.

— Ladrona!
— Ladrona? Não estará o menino com a cabeça na Terra?...

DESVANTAGENS DA MINI-SAIA

Em Lisboa:
Perdeu-se uma criança de 3 anos de idade. Levaram-na para a arrumação das coisas perdidas — a Polícia.

Polícia para a criança:
Então minha menina porque é que te não agarrastes à saia da mãezinha?

E a criança a chorar responde:
Eu não lhe chegava Sr. Polícia!...

Tenho um camarada que anda sempre com o estribicho: «Se eu mandasse...»

Falei com ele ontem à tarde. Lá veio o tradicional «Se eu mandasse...»

— Que fazias?
— Mandava tubilir os adjectivos da Língua Portuguesa: fim radical da adjectivação. Servem apenas aqueles que procuram ludir os outros, iludindo-se a si próprios...

As vezes penso que o meu amigo têm razão.

Conversa de amigos:
— Os tempos estão maus!
A luta é grande! A vida está cara! E os negócios quase paralisados!

— Admiro-me do que dizes porque na nossa casa até foi preciso aumentar o pessoal.

Há muito que fazer.
— Então que ramo de negócio é?

— Uma casa de penhores!

Dois sujeitos falam de mulheres:

— São todas umas parvas, não percebem coisa nenhuma. Eu, até agora, não encontrei senão uma que tivesse bom senso!

— Sim? Então porque não casaste com ela?
— Porque ela não quis!

O ego parti o malfetor:
— Agradeça que não me desse esta moeda!

O benefetor:
— Mas são dez tostões dos novos.

Acerte que são bons.
O ego:
Eu aceitava, mas a minha mulher fez muita confusão com as novas moedas. Só aceitei de 2550 para cima.

Modos de ver

ELE:— Não fenciono casar enquanto não passar dos trinta.

ELA:— E eu não fenciono passar dos trinta enquanto não casar.



Factura original

Cópia de uma factura que um mestre de obra apresentou no ano de 1852, de uma reparação que fez na capela do Bom Jesus, em Braga. O original está arquivado na Torre do Tombo em Lisboa.

1— Para corrigir os dez mandamentos, embelezar o sumo sacerdote e mudar-lhe as fitas	170 Reis
2— Um galo novo para São Pedro e pintar-lhe a crista	80 »
3— Dourar e pôr penas na asa esquerda do Anjo da Guarda	120 »
4— Lavar o criado do Sumo Sacerdote e pôr-lhe suíças	160 »
5— Tirar as nódoas do filho de Tobias	95 »
6— Uns brincos novos para a filha de Abraão	245 »
7— Avivar as chamas do inferno, pôr um rabo novo a um diabo, fazer vários concertos aos condenados, limpar as unhas e pôr uns cornos ao diabo mais velho	370 »
8— Fazer um menino ao colo de Nossa Senhora	210 »
9— Renovar o céu, arranjar as estrelas e lavar a lua	130 »
10— Retocar o purgatório e pôr-lhe almas novas	335 »
11— Compor o fato e a cabeleira de Herodes	30 »
12— Meter uma pedra na funda de David, engrossar a cabeleira de Tobias e alargar as pernas a Saul	93 »
13— Adornar a Arca de Noé, compor a burrica do Filho Pródigo e limpar a orelha esquerda de S. Tinoco	23 »
1b— Pregar uma estrela que caiu ao pé do coro	23 »
15— Umás botas novas para S. Miguel e limpar-lhe a espada	253 »
Soma tudo	2.474 Reis

PASSATEMPO CULTURAL

Original maneira de se casarem

Entre os Mantuas da ilha de Malaca, o facto de ter oferecido um presente ao sogro não basta para realização dos votos do noivado. A saída da festa que dura muitos dias, todos os convivos se dirigem ao ribeiro mais próximo; a noiva salta para uma canoa e escapa-se a toda a força de remos.

O noivo parte por sua vez e tanta apanhá-la.

Ainda que a rapariga seja compeça de ramo, desde que tenha óscido entrar para a vida conjugal, no primeiro colvela da ribeira deixa-se apanhar e o casamento legitimo é a conclusão desta singular corrida de velocidade.

A jovem Ana Maria Lucas foi eleita «Miss Portugal 1970»

Em espectáculo de gala realizado no TEATRO da TRINDADE, foi eleita (Miss Portugal) a jovem ANA MARIA LUCAS, de 20 anos de idade. A jovem rainha de beleza representará o nosso país nas eleições de «Miss Europa» e de «Miss Universo», respectivamente em Londres e Miami na Flórida.

A parte artistica do espectáculo esteve a cargo do famoso Gilbert Bectud, que obteve um estrondoso êxito tendo ele próprio procedido à coroação da mais bela de Portugal. O concurso foi promovido pela Revista «Rádio e Televisão» com o patrocínio do jornal «Diário Popular».



«Record» de sobrevivência com coração artificial

Um professor bateu o «record» de sobrevivência após uma transplantação do coração artificial e regressando ao mister no ano passado, como professor de uma escola primária de Artes e Ofícios. A sua rotina actual é mais activa do que a anterior, após ter sido sujeito à operação. O referido professor, de nome Luis Russel, de 44 anos de idade, recebeu o seu novo coração em 24 de Agosto de 1968, na Escola Médica da Virginia. O Dr. Philip Blalberg, o dentista Sul Africano, também sobreviveu 545 dias, após a transplantação do coração a que se submeteu. Veio a falecer em 17 do mês de Agosto do ano de 1969, com a idade de 58 anos.

O MUNDO DESCONHECIDO DOS INCAS

Erradamente emprega-se o nome de «INCA» para designar o aguerrido povo que constitui o «IMPÉRIO da TAHUANTINSUYO» (que em lingua quichua significa Quatro Regiões).

Na realidade INCA é o equivalente a rei, e era o nome usado pelos seus monarcas.

O IMPÉRIO que se estendia da COLOMBIA, BOLIVIA, norte do CHILE e a província de TUCUMAN na ARGENTINA, tinha-se iniciado no século XI. A derrocada deu-se em 1532, com a chegada dos ESPANHOIS comandados por FRANCISCO PIZARRO.

Alguns dos povos que os INCAS subjugararam eram possuidores de um nível artistico superior, mas nunca viviam em paz entre si. Assim a acção dos conquistadores pode ser comparada com a dos

ROMANOS em relação aos GREGOS, aproveitando-se da sua cultura e impondo uma paz pela força das armas.

Era um Império com uma organização relativamente socialista no que diz respeito a ao consumo, distribuição de riquezas e jerarquia, de tal forma que toda a responsabilidade estava na mão do INCA e dos chefes militares. Era um governo despótico e essencialmente militar, dirigido para a guerra como meio de expansão.

Dedicava-se à agricultura e à pecuária. A base da alimentação era o milho, planta divina, cujo cultivo era quase um rito religioso. Constituía uma das oferendas que faziam aos seus deuses, juntamente com as folhas de coca e a «chicha» ou aguardente de milho. Esta é uma bebida fortíssima embriagadora que usavam tanto nas cerimónias religiosas como na alimentação.

Construíram fortalezas, estradas, aquedutos, pontes, palácios e templos; conheciam e utilizavam o cobre, a prata e o ouro; tinham leis que protegiam as crianças, as viúvas e os inválidos; proibiam o crime e o aborto, mas não conheciam a escrita, a roda e a moeda. Nesta civilização como em muitas sociedades primitivas, medicina e religião estão intimamente ligadas, sendo necessário conhecer a mentalidade do INDIO e a sua maneira de encarar a doença para termos a noção do assunto que vamos tratar.



Quadras populares

Na minha terra se apanha
O alecrim às mãos cheias
Tanto curturam a Deus
As bonitas como as foias

Foi num jardim que te amei
o ar rescendia a nardos,
Era de noite, o de noite
todos os galos são pardos

Descoberto no Egipto um antigo santuário que foi visitado por Cleópatra

Foi encontrado, em escavações efectuadas junto às Pirâmides, um antigo santuário visitado pela Rainha CLEÓPATRA. Segundo os Arqueólogos, este santuário, é um dos mais importantes achados deste século.

O professor Walter Emery, à testa de uma equipa de arqueólogos Ingleses e Egípcios descobriu a lápida comemorativa da visita de CLEÓPATRA, num enorme templo subterrâneo. Como se sabe CLEÓPATRA, a amada de JÚLIO CÉSAR e MARCO ANTONIO, viveu entre 69 e 30 anos A.C.

A importante réliquia foi encontrada quando os bombardeiros israelitas atacavam campos militares Egípcios, em pleno deserto. A inscrição com o nome de Cleópatra é feita em caracteres demóticos, numa tinta preta extremamente bem conservada.

Presentemente está a ser minuciosamente examinada por egiptólogos britânicos e corresponde mais ou menos aos actuais cartões de visita.

Foi encontrada também uma

pedra com o nome de Alexandre Magno que, segundo se sabe, esteve nas proximidades de Memphis cerca de 2 de Novembro do ano 302 A. C.



1.º—O mais extenso distrito da Província de Moçambique é o de Manilla e Sofala com 129.809 km², com a capital na cidade da Beira. É maior do que a Metrópole.

2.º—O distrito da Província que tem um palmar célebre pela sua extensão é o da ZAMBÉSIA, com a capital em QUELIMANE.

3.º—O herói do Exército Português que se distinguiu no Norte de Moçambique na luta com os invasores Alemães durante a guerra de 1914-1918 foi o capitão CURADO.

4.º—A extensão da Ponte SARMENTO RODRIGUES, que liga a ilha de Moçambique ao continente, é de 3.650 metros.

CONHEÇA PORTUGAL

Estaleiros Navais de Lisboa

EXCLUSIVO PARA O JORNAL «HORIZONTE»

DOS PROJECTOS A REALIZAÇÃO

O projecto mais antigo de que há memória, para os melhoramentos do porto de Lisboa, data do tempo de el-rei D. João V. Já consta de um livro francês de 1730.

Antes de 1755, o futuro Marquês de Pombal encarregou o arquitecto Carlos Mardel de elaborar um projecto de melhoramentos do porto de Lisboa, que se baseasse «principalmente na construção de um arsenal, que seria, em relação à sua época, o maior do mundo».

No século seguinte, acentua-se à volta da ideia da criação de um moderno porto em Lisboa, um longo movimento de interesse o que permitirá a António Augusto de Aguiar — uma das personalidades mais responsáveis pelas medidas tomadas para a concretização dessa ideia — recordar não só que, há mais de um século os governos vinham contribuindo para a sua actualização, como afirmar, ainda, que os meios de reparação naval a criar no porto de Lisboa «serão chamados a satisfazer necessidades de comércio internacional».

Na nossa época, Alfredo da Silva, o fundador do grupo C.U.F., confirma a actualidade desta linha de pensamento, tentando em 1922 a aquisição de uma grande doca flutuante para o porto de Lisboa.

Por outro lado, tomando, em 1 de Janeiro de 1937, a concessão do estaleiro naval da Administração Geral do porto de Lisboa para a Companhia União Fabril cria, nesta, as condições que vão permitir ao grupo C.U.F. identificar-se com a preocupação, que já de há muitos anos persistia, de se promover a construção no estuário do Tejo de um grande estaleiro de construção e reparação naval.

Podê-se, por isso, dizer que a inclusão deste estaleiro nos Planos de Fomento não foi mais do que o reconhecimento do interesse nacional por uma realização, susceptível, também, de marcar forte presença de Portugal no mercado internacional.

Os numerosos projectos, que, de há mais de dois séculos, visam a dotar o porto de Lisboa com os meios de reparação naval correspondentes às suas excepcionais condições geográficas e de abrigo, marcam uma continuidade de pensamento que encontrou eco na iniciativa privada.

Com o desenvolvimento da nossa Marinha Mercante, surge, assim, naturalmente, o maior armador português, D. Manoel Augusto José de Melto, a requerer, em 6 de Abril de 1954, ao então

Ministro da Marinha, Contra-Almirante Américo Deus Rodrigues Thomaz, licença para a construção de um grande estaleiro naval no estuário do Tejo.

A iniciativa, acolhida muito favoravelmente, mereceu o franco apoio do Ministro, apoio que como Presidente da República tem querido continuar a afirmar.

CONCEITO DE PROJECTO E DE FUNCIONAMENTO

A LISNAVE, apoiada desde o início na longa e segura experiência dos seus associados, orientou ela mesma a concepção do projecto do seu novo estaleiro para garantir uma unidade funcional.

A PROFABRIL — Centro de Projectos Industriais, S.A.R.L., firma portuguesa de engenharia, consultora da LISNAVE, executou o projecto do novo estaleiro, em colaboração com o Gabinete de Weger, de Roterdão, e o Laboratório Nacional de Engenharia Civil, de Lisboa, e fiscalizou a sua construção.

As «reocupações dominantes na elaboração do projecto foram as de garantir aos navios abrigo, acessibilidade e produtividade».

A localização do estaleiro na baía da Margueira assegura protecção contra o mar e o vento tempestuoso e, também, bons fundos e uma vasta bacia de manobra.

O projecto ficou igualmente partido das condições naturais para orientação dos cais de apetrecha-

mento e das docas secas na direcção dos ventos dominantes.

Quanto à produtividade, pode dizer-se que este é um dos raros estaleiros do mundo projectados desde o princípio com o objectivo principal da reparação dos navios de grande tonelagem.

Por isso, foi possível, no projecto, cuidar especialmente da produtividade do trabalho característico em navios de grande porte, tanto na reparação como na construção.

Uma concepção especial, a que podemos chamar implantação circular, permitiu reduzir as distâncias entre o navio — acostado ou em doca — e a oficina mecânica que está servindo de modo a que, considerando um ponto central da oficina, seja possível encontrar o navio num raio de 250 metros.

O estaleiro é, portanto, uma unidade compacta e de trajectos curtos.

Nas oficinas, cais e docas assegurou-se uma mecanização eficiente e em todo o estaleiro amplas facilidades de transportes e de meios de trabalho individual.

Ao serviço da produtividade e da segurança, a LISNAVE teve importante intervenção no estabelecimento da Estação de Limpeza de Tanques de Lisboa, que ficará a cerca de 800 metros do estaleiro.

A implantação dos parques de materiais, oficina de caldeiraria, prefabricação e doca de construção, permite a expansão Norte-Sul destas unidades de trabalho e assegura uma linha de fluxo eficaz

para a construção e para as grandes reparações de casco.

A adaptabilidade do estaleiro a situações novas resultantes da rápida evolução dos navios — uma das características que a PROFABRIL soube, magistralmente, respeitar no projecto — revelou-se de grande alcance, ainda mesmo durante a execução da primeira fase da obra de construção.

Efectivamente, tornou possível que as docas iguais, previstas, em 1962, com 250X40 m, para navios de 70.000 toneladas de porte bruto (ton. p.b.), se convertessem, sem muitas dificuldades — perdas de tempo importantes ou agravamentos de «preços unitários» — em duas docas diferentes, uma com 350X54 m e outra com 266X42 m, respectivamente para 300.000 e para 100.000 ton. p.b.

A adaptabilidade permite, portanto, assegurar, já em 1967, a docagem de navios de 300.000 ton. p.b., na zona onde se desenvolve o tráfego de 75% dos petroleiros de todo o mundo.

Evita-se assim, por exemplo, que os maiores navios actualmente em construção se vejam obrigados a deslocarem-se para muito longe da sua zona de operações para entrarem em doca.

O comprimento disponível para acostagem de navios acompanhou o cimento das docas e passou de 860 metros a 1.480 metros. A área do estaleiro prevista inicialmente para 218.800 m² atinge, em 1967, 300.000 m².

(Continua nas págs. quatro e cinco)



Vista aérea tirada em 7-2-70, vendo-se no canto superior esquerdo a antecadeira para a nova doca (N.º 3) para navios até 1.000.000 de toneladas de porte (520x90 metros na boca). Este doca deverá estar concluída em meados de 1971.