

NUMERO 33 — 2.º TRIMESTRE 1971

# INAUGURAÇÃO OFICIAL DO NOVO COMPLEXO NO AEROPORTO DE LISBOA

INTER  
TAP



# SUMÁRIO

- Pág. 3 — Com serenidade e determinação  
Pág. 4 — E assim começou a transferência  
Pág. 6 — Inauguração das novas instalações  
Pág. 12 — Hangar 6  
Pág. 15 — Aniversário  
Pág. 18 — Quem havia de imaginar...  
Pág. 20 — A complexa técnica da alimentação a bordo dos aviões de longo curso  
Pág. 22 — Problemas de grande interesse para Angola e para a TAP  
Pág. 25 — A gesta que não se interrompe  
Pág. 28 — Pedro Álvares Cabral  
Pág. 30 — A TAP nos caminhos do Mundo  
Pág. 32 — Voos inaugurais  
Pág. 33 — Actividades dos TAC  
Pág. 34 — Lisboa/Montreal Montreal/Lisboa: voo inaugural  
Pág. 36 — Primeiras ligações  
Pág. 37 — Cargos superiores  
Pág. 38 — Há 107 anos era assim  
Pág. 39 — Passatempo

## FICHA TÉCNICA

SEGUNDO TRIMESTRE 1971 / ANO X / NÚMERO 33  
DIRECTOR INTERINO E EDITOR: CARLOS MAIA MALTA  
PROPRIEDADE DOS TRANSPORTES AÉREOS PORTUGUESES  
EDIFÍCIO 25, AEROPORTO DA PORTELA/LISBOA  
COMPOSIÇÃO E IMPRESSÃO: NOBELGRÁFICA  
RUA PASSOS MANUEL, 99-A/LISBOA  
ORIENTAÇÃO GRÁFICA: SÉRGIO INFANTE

Os artigos insertos neste número, são da exclusiva responsabilidade dos seus autores.

## FOTO da CAPA

FOTO DA CAPA: No preciso momento em que o Senhor Presidente da República procedia ao corte simbólico da fita, para inaugurar o nosso «Hangar n.º 6», gesto que provocou gerais aplausos da densa e qualificada assistência.



# COM SERENIDADE E DETERMINAÇÃO

Aqui temos, pois, outro número de -INTERTAP-, na nova fase empreendida sob o peso de previstas contingências. Algo se obteve já, parece-nos. Pelo menos, traduziu-se em acção, vencendo condicionalismos inerentes a trabalhos desta ordem, o claro desejo de dar à nossa revista a feição, a dimensão e a expressão adequadas.

Foi um trimestre rico de eventos, no quadro geral das actividades internas e externas da empresa. Noventa dias cuja crónica — se pudéssemos narrá-los em pormenor — exigiria um volume de grossa lombada. Temos, porém, de entender que, salvo em casos de significado especial, o nosso terreno é o da síntese. Estulto e deslocado seria pretendermos, ao cabo de tantas semanas, registar, sem dispensa de pormenores, quanto ocorreu na sede e nas Delegações ou Representações. Aliás a imprensa válida que tem real e consciente noção do valor da TAP na vida nacional e no prestígio de Portugal no Mundo — acompanhou de perto os acontecimentos demonstrativos da progressiva vitalidade da Família que formamos e que, de dia para dia, mais unida se revela. Sucedem-se as notícias, as reportagens, as narrativas de impressões. E vimos, com regozijo — e até com uma pontinha de legítima ufania, porque não confessá-lo? — que estiveram com a nossa Família, neste período, o Venerando Chefe do Estado, Ministros, Secretários e Subsecretários de Estado, figuras de grande projecção na Política, nas Artes, nas Letras, no Jornalismo, na Técnica, nas Actividades Económicas. Acompanhar tudo e todos excede o âmbito de -INTERTAP- — ninguém deixará de o compreender. Mas também ninguém nos recusará — disso estamos convictos — a solicita ajuda que as palavras de incitamento prometem.

Vamos, pois, pelo rumo que, na devida altura, se definiu. Como todos nós — os da TAP — sabemos sempre caminhar com fidelidade aos postulados maiores da organização a que pertencemos.



LINE 707



A notícia eclodiu com certa retumbância e despertou geral curiosidade — o que, se necessário, demonstraria quanto a opinião pública segue, atentamente, a evolução da TAP. Anunciaram, em começos de Fevereiro, os jornais de todo o País, que a empresa ia «abandonar» — passe o termo — o edifício do Conde Redondo, onde toda a gente se habituara a procurar a maior parte dos nossos serviços de Direcção e Administração, Centrais, etc. Alguns, mais elucidados, acrescentavam que a Companhia nacional seguia desta forma, «o critério das grandes companhias aéreas, as quais situam nos aeroportos todo o seu movimento de coordenação e de operações; nos centros comerciais, ficam apenas, os serviços de agências para venda de bilhetes ao público e centrais de reservas». Pouco tempo decorrido, já ninguém desconhecia que, de facto, a TAP deixaria o grande imóvel no coração de Lisboa. Então, aventaram-se suposições sobre o destino do prédio: Um hotel, diziam muitos...

Como é fácil compreender, assuntos de tal dimensão não se processam ao sabor do «consta» e das «hipóteses», por muito que elas contivessem, na essência, simpatia pela nossa organização. Tratava-se, aliás, de uma grande operação que requeria cautelosos estudos e prudentes análises. Movimentar, em curto prazo, serviços e empregados, com todo o equipamento, do Conde de Redondo para o novo complexo no Aeroporto, na Portela de Sacavém, era tarefa classificável, pelo menos, de invulgar. Em Fevereiro, a transferência começou. Coube a prioridade aos Serviços Comerciais. Depois, consoante o planeamento, seguiram-se os outros departamentos.

Entretanto, em Maio, veio a lume uma notícia que revelou, em definitivo, a futura utilização do imóvel na capital. Compradores: os C.T.T., que tinham resolvido instalar, ali, vários dos seus serviços até então dispersos pela cidade. Em 12 de Junho, finalmente a curiosidade colectiva ficou satisfeita. A Imprensa referiu que, na véspera, na sala de reuniões

da nossa empresa, se firmara o contrato da venda do edifício, pela quantia de 62.000 contos.

Assim acontecera, com efeito. O notário Dr. Amílcar Coimbra leu o documento legal, na presença dos mais qualificados representantes dos Correios e Telegrafos de Portugal e da TAP. Pela entidade compradora, assistiram à escritura o Eng. Carlos Ribeiro, correio-mor, e o Eng. Henrique Pereira, administrador-delegado. Pela TAP, subscreveram-na os Eng. Vaz Pinto e Eng. Mendes Barbosa, nas qualidades respectivamente, de presidente e vice-presidente do Conselho de Administração. O nosso presidente sublinhou o acto com significativas palavras. Prestou homenagem aos C.T.T., nas pessoas dos seus mais altos dirigentes, lembrando que a TAP tem mantido com os C.T.T. — grande accionista e cliente — as melhores relações colaborantes. Recordou que o edifício cedido era o produto inicial da companhia, a qual, depois, muito se desenvolveu. Acabou por de-

## E ASSIM COMEÇOU A TRANSFERÊNCIA...



sejar que os C.T.T. obtenham do grande imóvel a utilização que mais e melhor fomenta o progresso dos respectivos serviços em Portugal.

O Eng. Vaz Pinto entregou, ao findar, ao Eng. Carlos Ribeiro, uma miniatura do «Boeing-747» que a TAP receberá, brevemente, para as suas linhas intercontinentais.

O Eng. Carlos Ribeiro, agradecendo quanto fôra dito pelo presidente do Conselho de Administração da TAP, afirmou que aquele acontecimento era muito significativo para as relações amistosas das duas empresas. Declarou que as negociações tinham decorrido com elevado nível e nitida compreensão de ambas as partes. Acentuou, a propósito, que os C.T.T. sempre nos confiaram o seu correio de longa distância, sem nunca ter notado a mais ténue dificuldade nesse importante tráfego.

Segundo o contrato, o sector de carga aérea da TAP manter-se-á, numa dependência do Conde de Redondo, pelo período máximo de três anos.

Em síntese foi o que se passou. Depois, mais avultou, ante o público, a grande importância do nosso novo complexo no Aeroporto, a cuja inauguração, como nos cumpre, fazemos referência detalhada mais adiante.



Na cerimónia da assinatura do contrato de venda da antiga séde, no Conde de Redondo, à Administração dos C. T. T.

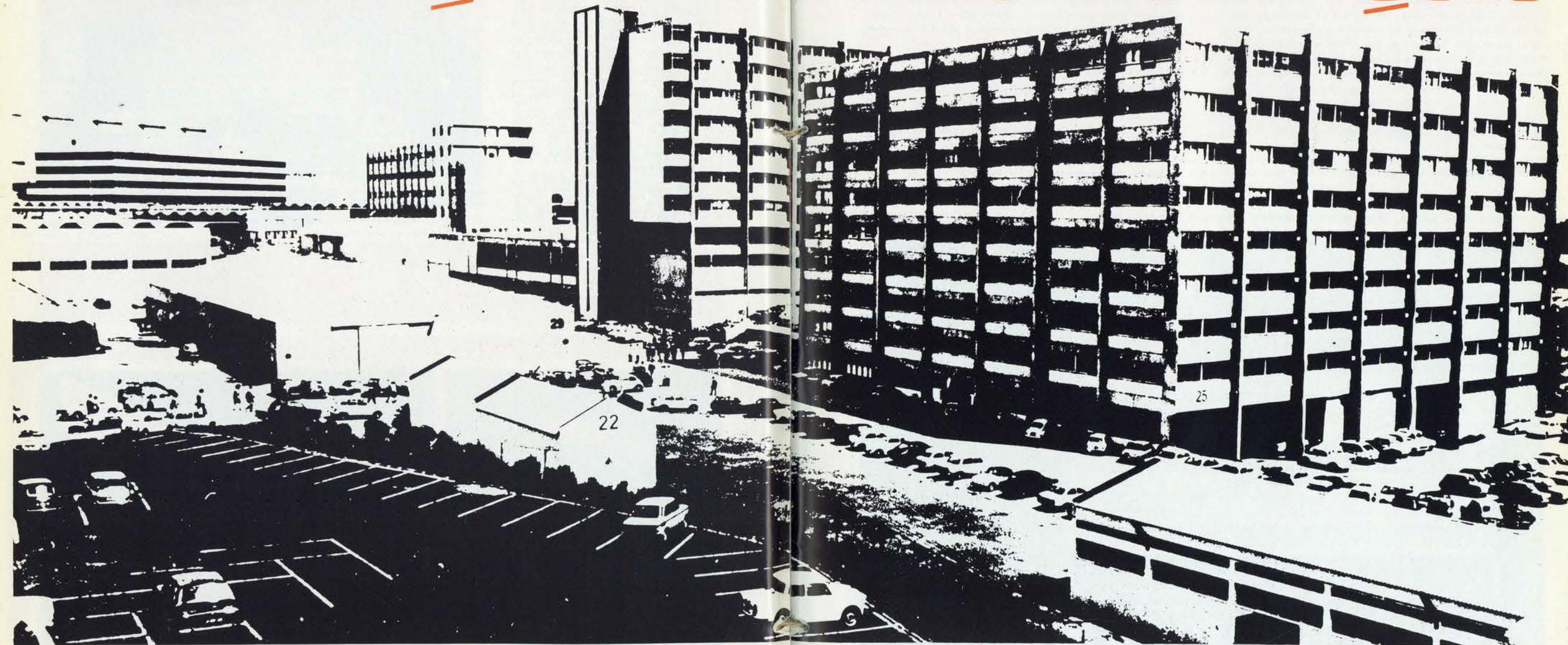


## do "MUNDO" da TAP

Representantes de diversas Companhias na «EXPO 71 — V. V. S.» realizada em Copenhague, de 14 a 19 de Maio de 1971, tendo a TAP sido representada pela Assistente de bordo Maria Susana Couto.

O Delegado da TAP na América do Norte, Mário Félix teve um interessante e animado diálogo com o jornalista e escritor Walter Hackett, produtor do programa «Os Portugueses à nossa volta». (The Portuguese Around Us).

# INAUGURAÇÃO DAS NOVAS INSTALAÇÕES



Aqui vemos um aspecto (deveras significativo, ao que supomos) da zona central do nosso novo complexo, no Aeroporto de Lisboa, que S. Exa. o Chefe do Estado inaugurou solenemente e que teve a benção dada por Sua Eminência o Cardeal Dom Manuel Gonçalves Cerejeira. Seria extremamente difícil, ou mesmo impossível, fixar, numa só foto, toda a área das instalações da TAP, que abrangem nada menos de 25.000 m<sup>2</sup>. «Fiquei não só encantado como verdadeiramente entusiasmado!» — disse o Sr. Almirante Américo Thomaz, no final da sua visita.

Depois dos aprestos que tudo requeria — tão vastos e diversos que nos parece estulto pretender apontá-los aqui, mesmo em síntese — a inauguração oficial do nosso importante complexo administrativo, tecnológico e fabril foi fixada para 21 de Junho, às 10 e 30. Divulgou-se — e logo a Imprensa o referiu — que viria até nós o venerando Chefe do Estado, sempre solícito em acompanhar e observar o progresso da TAP. Em 18, conheceu-se o programa: os convidados concentrar-se-iam junto do edifício dos simuladores, onde aguardariam a chegada do Presidente da República, o qual observaria a referida instalação. Depois, o Almirante Américo Thomaz percorreria o amplo e moderno refeitório do pessoal e a sede do Grupo Cultural e Desportivo da TAP. Seguir-se-ia

a visita ao gigantesco «Hangar» destinado aos «Boeing-747», o qual receberia, então, a benção concedida por S. E. Cardeal Patriarca de Lisboa D. Manuel Gonçalves Cerejeira. O nosso Presidente proferiria a alocação que o acontecimento justificava. Por fim, far-se-ia uma demonstração dos sistemas automáticos de combate a incêndios com espuma e água, manejo de portões e docas, etc.

Grande foi o movimento de interesse em redor do que viéra a público. Muita e muita gente mostrou empenho em tomar contacto com as novas instalações e avaliar a sua dimensão — que «nos honra aos olhos do mundo», segundo o parecer de técnicos estrangeiros que nos visitam.

AS CERIMÓNIAS DECORRERAM COM FIEL CUMPRIMENTO DO PROGRAMA. MANIFESTANDO SEMPRE O CHEFE DO ESTADO O MAIS VIVO INTERESSE

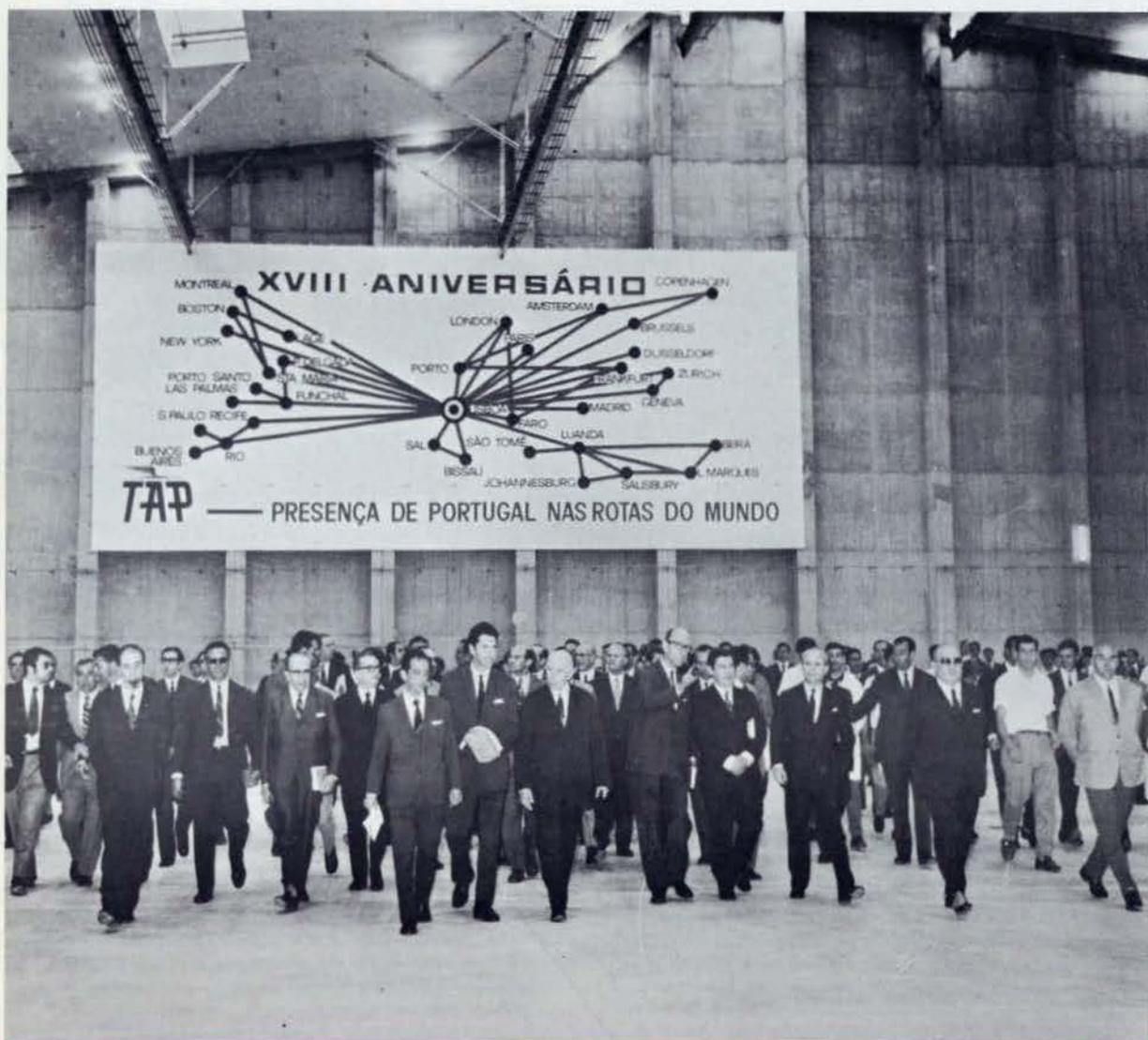
O Chefe do Estado foi aguardado pelo ministro das Obras Públicas, Eng. Rui Sanches; secretários de Estado da Aeronáutica, Obras Públicas e do Trabalho e Previdência, brigadeiro Pereira do Nascimento, Eng. Pinto Eliseu e Dr. Silva Pinto; e pelo subsecretário de Estado da Administração Ultramarina, comandante Sacramento Monteiro. Pela TAP estavam o Eng. Vaz Pinto, presidente do Conselho de Administração; Eng. Mendes Barbosa, vice-presidente; Dr. Rios de Sousa, delegado do Governo; e os administradores Eng. Duarte Calheiros, Luis Forjaz Trigueiros, embaixador Xara Brasil e comandante Júlio Schulz.

O Chefe do Estado começou por visitar o bloco onde está situado o Simulador Boeing 727, assistindo à exemplificação de um voo simulado. A seguir dirigiu-se para o edifício número 27, onde inaugurou o novo refeitório do pessoal e a sede do Grupo Cultural e Desportivo da TAP. O Chefe do Estado começou por descerrar uma lápida onde se lê destinar-se a instalação «para bem do pessoal da TAP». A vasta sala, com as melhores condições de higiene e de conforto, pode comportar cerca de mil pessoas. As refeições de vários tipos à escolha — como um prato tradicional, prato de opção, refeição racional e dieta — custam entre sete e vinte e dois escudos, conforme a categoria do empregado, e é utilizado o sistema de «self-service».

O Chefe do Estado, acompanhado pelos membros do Governo e restantes convidados, dirigiu-se depois para o Hangar n.º 6 — construção gigante destinada a acomodar dois «Jumbo Jet» e um «707» ou quatro aviões «Boeing 707». Ali, encontrava-se o cardeal D. Manuel Gonçalves Cerejeira.

Após ter visitado o novo hangar e percorrido todas as secções de apoio, onde ouviu os esclarecimentos prestados

No Hangar n.º 6, o Senhor Presidente da República e os membros do Governo percorrem o gigantesco edifício e ouvem as explicações dadas pelo Sr. Eng. Vaz Pinto, presidente do Conselho de Administração.



# HANGAR N.º 0

## DIMENSÕES:

FRENTE .....	207 METROS
AMPLIÁVEIS PARA .....	253 METROS
PROFUNDIDADE .....	66.5 METROS
ALTURA MÍNIMA .....	17 METROS
ALTURA MÁXIMA .....	25 METROS
ÁREA .....	14.400 M <sup>2</sup>

PERMITINDO

ALBERGAR SIMULTANEAMENTE

DOIS 747 E UM 707

OU QUATRO 707

POTÊNCIA ELÉCTRICA INSTALADA:

8.000 KVA

CENTRAL DE AR COMPRIMIDO  
CAPACIDADE..... 126 M<sup>3</sup>/MINUTO

À PRESSÃO DE 7 KG./CM<sup>2</sup>

CENTRAL DE AQUECIMENTO

CAPACIDADE: 2.500.000 CAL/HORA

CENTRAL DE ARREFECIMENTO

CAPACIDADE: 1.300.000 FRIG/HORA

APARELHOS DE ELEVAÇÃO

CAPACIDADE TOTAL DE CARGA

51 TONELADAS

INÍCIO DA CONSTRUÇÃO 1-9-69

CONCLUSÃO DA CONSTRUÇÃO 31-3-71

pelos respectivos técnicos, o Almirante Américo Thomaz juntou-se com os numerosos funcionários presentes assistindo ao acto solene da bênção pelo cardeal D. Manuel Gonçalves Cerejeira que estava acolitado pelo rev.º padre Morais Sarmento, capelão da TAP.

Terminada a solene cerimónia da bênção, usou da palavra o Eng. Vaz Pinto, cujo discurso damos na integra:

**S**ÃO em primeiro lugar para Vossa Excelência, Senhor Presidente da República, as nossas muito respeitadas e cordiais saudações.

É Vossa Excelência, pelas altas funções que exerce, o símbolo vivo da Nacionalidade, mas pelo seu passado ilustre de Marinheiro e de Governante é Vossa Excelência também lídimo representante, nos dias de hoje, dos Navegadores de outrora, que fizeram grande a Pátria Portuguesa.

Para Vossas Excelências, Senhor Ministro e Senhores Secretários e Subsecretários de Estado, vão também as nossas melhores saudações, com os propósitos sinceros da mais pronta e leal colaboração.

Senhor Cardeal Patriarca de Lisboa:

Permita Vossa Eminência que, com as nossas saudações filiais, lhe apresente, antes de mais, os nossos rendidos agradecimentos pela grande deferência que representa a sua presença hoje aqui, poucos dias antes de passar ao seu ilustre sucessor o facho que tão alto soube manter, como expoente máximo do Episcopado Português, através das vicissitudes dos últimos 43 anos.

É grande, por outro lado, a nossa satisfação por podermos receber Vossa Eminência neste grande recinto, transformado assim em autêntica «catedral do trabalho», como em expressão feliz se lhe referiu o celebrante, na missa que aqui mesmo teve lugar por ocasião do 18.º aniversário da Companhia.

Seja-me permitido recordar dois acontecimentos passados, de certo interesse para o momento que vivemos, agora.

Referirei em primeiro lugar, para conhecimento do Pessoal da TAP que, ao dirigir-me a Roma, em 1928, o então mais jovem Cardeal da Igreja Católica preferiu, desde logo, o avião, como seu meio de transporte.

Em segundo lugar recordarei a data — 24 de Abril de 1962 — em que Vossa Eminência se deslocou à Capela da TAP no Aeroporto de Lisboa, para benzer uma imagem, cópia fiel da que se encontra em Belmonte, que partia no «Voo da Amizade» para Brasília, onde ia ser solenemente entregue pelo Senhor Bispo da Guarda.

É pois com grata lembrança dessa primeira visita e da

que Vossa Eminência se dignou fazer-nos hoje, que peço licença para lhe oferecer esta miniatura da imagem de Nossa Senhora da Esperança.

## UM VALIOSO INSTRUMENTO DE COESÃO NACIONAL

Senhor Presidente da República:

Ao regressar, em Fevereiro de 1970, às minhas actividades nesta Companhia, declarei não ter nunca encontrado conflito entre os interesses da TAP e os do País e afirmei que, a meu ver, para além do importante papel que lhe cabe, como transportador aéreo intercontinental e, conseqüentemente, como factor essencial do desenvolvimento económico geral, a TAP é, acima de tudo, um valioso instrumento de coesão nacional.

No período de pouco mais de um ano que desde então decorreu, tenho verificado quase diariamente a confirmação desses dois conceitos. E neste mesmo momento, que constitui marco indelével na vida da Companhia e, simultaneamente, acontecimento de relevo para a Aeronáutica Civil Portuguesa e para o País, eu vejo a sua completa consagração.

Operou-se entretanto, na estrutura interna da TAP, uma primeira remodelação, preparatória de várias outras, neste momento em curso, pela junção na área do Aeroporto de Lisboa de todos os Serviços da Sede, que assim podem mais facilmente ser coordenados e preparados para dar o necessário apoio aos Serviços Externos, de forma a conseguir manter, juntamente com eles, uma eficiência sempre melhorada, dentro dum ritmo de crescimento do tráfego alto e tanto possível ordenado.

Dessa transferência resultou uma concentração humana que em 31 de Maio se exprimia em 5.170 empregados, neles incluindo 857 elementos do Pessoal Navegante, num total geral de 6.937, superior já em 479 elementos ao total existente em 31 de Dezembro de 1970.

Estes números põem em relevo um dos aspectos importantes da actividade da TAP: a sua forte contribuição para o combate ao desemprego.

## O VIVO APREÇO DA ADMINISTRAÇÃO POR TODO O PESSOAL

Em complemento deste contributo, altamente positivo, para o mercado de trabalho nacional, a actividade da TAP tem-se traduzido em contribuições crescentes para o produto nacional e em pagamentos, também crescentes, a fornecedores no Espaço Económico Português, umas e outros de volume apreciável.

Para conseguir o espaço necessário à remodelação indicada, uma vez que os serviços da Sede, a transferir, ocupavam um prédio próprio e andares alugados na cidade, procedeu-se à construção antecipada da ala final do Edifício 25, que proporcionou área equivalente, sendo também antecipada a construção dum dos corpos elevados do Edifício 27, onde se encontram o refeitório e instalações sociais do pessoal e a do espaço previsto para escritórios no edifício que contém este mesmo Hangar, espaço esse destinado à instalação da Direcção dos Serviços de Manutenção e Engenharia.

É pois no âmbito pleno dos Serviços de Manutenção que agora nos encontramos, Serviços que compreendem 5 Divisões de Produção, apoiadas por três outras de Estudos, de Planeamento e Métodos e de Verificação e uma Divisão Administrativa que passam a dispor, a partir de agora, de 5 Hangares — em que a superfície do último é igual a 1,6 vezes a dos quatro anteriores em conjunto —, 20 Oficinas e 2 Laboratórios.

Estes Serviços abrangem um total de 1.596 elementos, distribuídos por 25 Engenheiros, 49 Agentes Técnicos de Engenharia, 31 Chefes de Mecânicos e Mestres de Oficina, 48 Verificadores, 138 Chefes de Grupo e 1.305 Executantes das mais diversas categorias profissionais. A todo esse Pessoal, hoje aqui representado, que tantas provas tem dado de dedicação ao serviço, pericia, meticulosidade e rigor técnico, que tão perfeitamente se tem adaptado à rápida evolução da Engenharia Aeronáutica e que agora passa a dispor destas novas e maravilhosas instalações, eu desejo dirigir, desde os seus Directores e Chefes de Serviço até ao mais jovem Executante, sem esquecer o Pessoal dos Escritórios, a expressão do nosso maior apreço pelo muito que tem feito e a plena confiança da Administração da Companhia em que muito mais saberá fazer ao serviço da TAP e, conseqüentemente, ao serviço do País.

#### A DECISIVA COOPERAÇÃO DA ENGENHARIA PORTUGUESA E DA INDÚSTRIA NACIONAL

Do decorrer da visita que há pouco terminou, puderam V. Exas. apreciar, não só a dimensão invulgar do edifício em si, mas também as características, igualmente fora do comum, das suas instalações auxiliares — Central Transformadora, Central Compressora, Central de Arrefecimento e Central de Aquecimento — bem como o conjunto oficial no extremo Sul, destinado a revisões e ensaios dos acessórios dos sistemas mecânicos, hidráulicos e pneumáticos dos aviões.

Em seguida vão Vossas Excelências ter a oportunidade de avaliar, pela respectiva movimentação, a importância dos elementos basilares do próprio hangar — portas, pontes rolantes e «docas» móveis — bem como observar, através dum ensaio, o alcance inapreciável do sistema automático de combate a incêndios, dados os enormes valores em jogo e a impossibilidade prática de extinção eficaz por outros meios.

Ao referir estes aspectos funcionais do Hangar 6 da TAP no Aeroporto de Lisboa, é-me grato salientar a contribuição decisiva que lhe foi dada, tanto na concepção como na sua realização, pela Engenharia Portuguesa e pela Indústria Nacional, contribuição que só não foi total em consequência do alto grau de especialização de alguma aparelhagem e maquinaria e de alguns materiais empregados.

#### NECESSIDADE DE UMA LEGISLAÇÃO CORRESPONDENTE ÀS EXIGÊNCIAS ACTUAIS

Do que precede, claramente resulta o grande esforço da Companhia para conseguir, a tempo e horas e dentro dos planos de reequipamento estabelecidos, os meios de acção necessários para que o desenvolvimento dos Serviços se processe harmoniosa e progressivamente, dentro do alto ritmo de crescimento anual do seu tráfego, que se tem mantido persis-

tentemente acima da média internacional, esta mesma já bastante elevada em relação a muitas outras actividades das mais progressivas.

Dessa situação resultou a tomada de decisões de certo modo ousadas, como as que estão na origem desta e de outras construções e isso, não só porque elas não deveriam em princípio competir à Empresa, mas ainda porque, para serem por ela executadas, deveriam aguardar a publicação de legislação que contemple essa hipótese, corrigindo e completando a escassa legislação em vigor, por demais incompleta e inadaptável às exigências actuais.

Mas a verdade é que, sem estas construções, o desenvolvimento do serviço público a cargo da TAP teria sido irremediavelmente estrangulado.

Desta forma, ponderados os riscos resultantes dessas duas alternativas, optou-se francamente pela primeira, na certeza de que o Governo sempre atento às necessidades do País, nomeadamente em tudo quanto respeite ao seu desenvolvimento económico, e igualmente pronto a corrigir deficiências e a eliminar situações injustas, não deixará de promover, na devida altura, a solução que melhor se ajuste às circunstâncias, salvaguardando como convém os interesses em presença.

#### IDENTIFICAÇÃO COM O ESPAÇO ECONÓMICO PORTUGUÊS — «COM A PRÓPRIA IMAGEM DA NAÇÃO»

Senhor Presidente:

Foi grande a honra e o estímulo que todos nós recebemos hoje com a presença neste acto solene do Venerando Chefe do Estado e é com a maior satisfação que, em nome dos meus colegas do Conselho de Administração, dos Dirigentes e demais colaboradores da Empresa, apresento a Vossa Excelência os nossos mais vivos agradecimentos, aos quais desejamos associar o desejo bem firme, que a todos anima, de prosseguir cada vez mais e melhor no esforço feito.

Pela evolução apontada, a TAP vem atingindo proporções que a têm sucessivamente aproximado da dimensão de outras Companhias congêneres, pertencentes a países maiores e mais evoluídos do que o nosso, não obstante o facto de elas próprias não terem cessado de se desenvolver.

Essa aproximação, que de ano para ano se acentua e nos torna mais conscientes das responsabilidades que sobre nós impendem, permite por outro lado explicar o alto ritmo de desenvolvimento da TAP como correspondendo à tendência de identificação cada vez mais completa, da sua actividade com as potencialidades próprias do nosso País, compreendidas estas, não em relação à área da Metrópole, como é frequente fazer-se, mas, como na realidade deve ser, em relação ao Espaço Económico Nacional servido pelas suas carreiras.

Esta reflexão, certamente reconfortante para todos os portugueses esclarecidos, mais nos anima a prosseguir, na convicção de que está certo o caminho traçado.

Mas não basta pretender segui-lo.

As dificuldades resultantes do próprio dinamismo do Transporte Aéreo que, no caso da TAP, tem sido, como se referiu, bastante superior às médias internacionais, requerem muitas vezes que o esforço próprio da Empresa possa contar com o maior apoio possível das entidades oficiais, o que, como é evidente, reverterá cumulativamente em benefício da economia geral do País.

A presença de Vossa Excelência e dos ilustres membros do Governo que aqui se encontram, bem como dos altos funcionários e altas patentes que os acompanham, dá-nos a certeza de que esse apoio nos não faltará, o que nos permite esperar, mais do que nunca, que a actividade e a fisionomia da TAP se identificarão, cada vez mais e cada vez melhor, com a própria imagem da Nação.

**ALMIRANTE AMÉRICO THOMAZ:  
-A TAP PROGRAMOU A SUA ACÇÃO  
COM VISTA AO FUTURO-**

Falou a seguir, o Chefe do Estado. Disse o Almirante Américo Thomaz:

-Acedi, com o maior prazer, a visitar as novas instalações da TAP, mas quando o fiz estava bem longe de calcular o que viria encontrar. Posso, agora, garantir que fiquei não só encantado com o que vi, mas verdadeiramente entusiasmado! A TAP conseguiu programar a sua acção com vista ao futuro e as suas instalações não honram apenas, a companhia. Honram, simultaneamente, o País!

Tudo foi visto e concebido com o olhar posto no futuro e temos a garantia de que, nos próximos anos, por maior que seja a evolução, as instalações actuais da TAP serão suficientes. Por isso, não poderia deixar neste momento de louvar a acção do Conselho de Administração da TAP, louvar todos os directores desta empresa e os seus executantes, porque todos eles, trabalhando a bem da TAP, tiveram o condão de poderem trabalhar a bem de Portugal!-



Durante a visita do Chefe do Estado ao Grupo Cultural e Desportivo da TAP, para cuja actividade teve palavras de estimulador apreço.

No Simulador de Vôo, relativo ao «Boeing 727», o Sr. Almirante Américo Thomaz ouve esclarecimentos técnicos prestados pelo Sr. Coronel Rua, director dos Serviço de Instrução.



Impõe-se nos falar, aqui, com particular relevo, do Hangar n.º 6 — fulcro do nosso novo complexo. Como se imaginará, obra de tal dimensão exigiu demorados e minuciosos estudos. Em 1962 — em Agosto — começaram as diligências para recolha dos elementos fundamentais, acção que se prolongou até Novembro de 1964. Nessa altura, foi constituído um grupo de trabalho composto por técnicos da D.G.A.C. e da TAP. As conclusões por ele atingidas mereceram a aprovação superior. Daqui nasceu um programa para a realização do que, nessa altura, se denominou «Complexo Industrial da TAP». O centro de Projectos Industriais, S.A.R.L. — Profabril, firma nacional de comprovada competência, recebeu a missão de elaborar o projecto. Vários factores exerceram, porém, influência no sentido de se alterar a ideia inicial. Construíram-se, no entanto, o Hangar n.º 5 e o Centro de Revisão e Ensaio de Motores de Avião (CREMA), integrando Banco de Ensaio, além de várias obras de adaptação e ampliação em edifícios existentes.

Em Julho de 1968, novo contrato com a Profabril e, com base noutro programa, empreendeu-se o projecto do Hangar n.º 6. Seguiram-se problemas de ordem vária, alguns motivados pela prevista construção de um novo Aeroporto de Lisboa. Até que, finalmente, se entrou na concretização do quanto está, hoje, diante de nós.

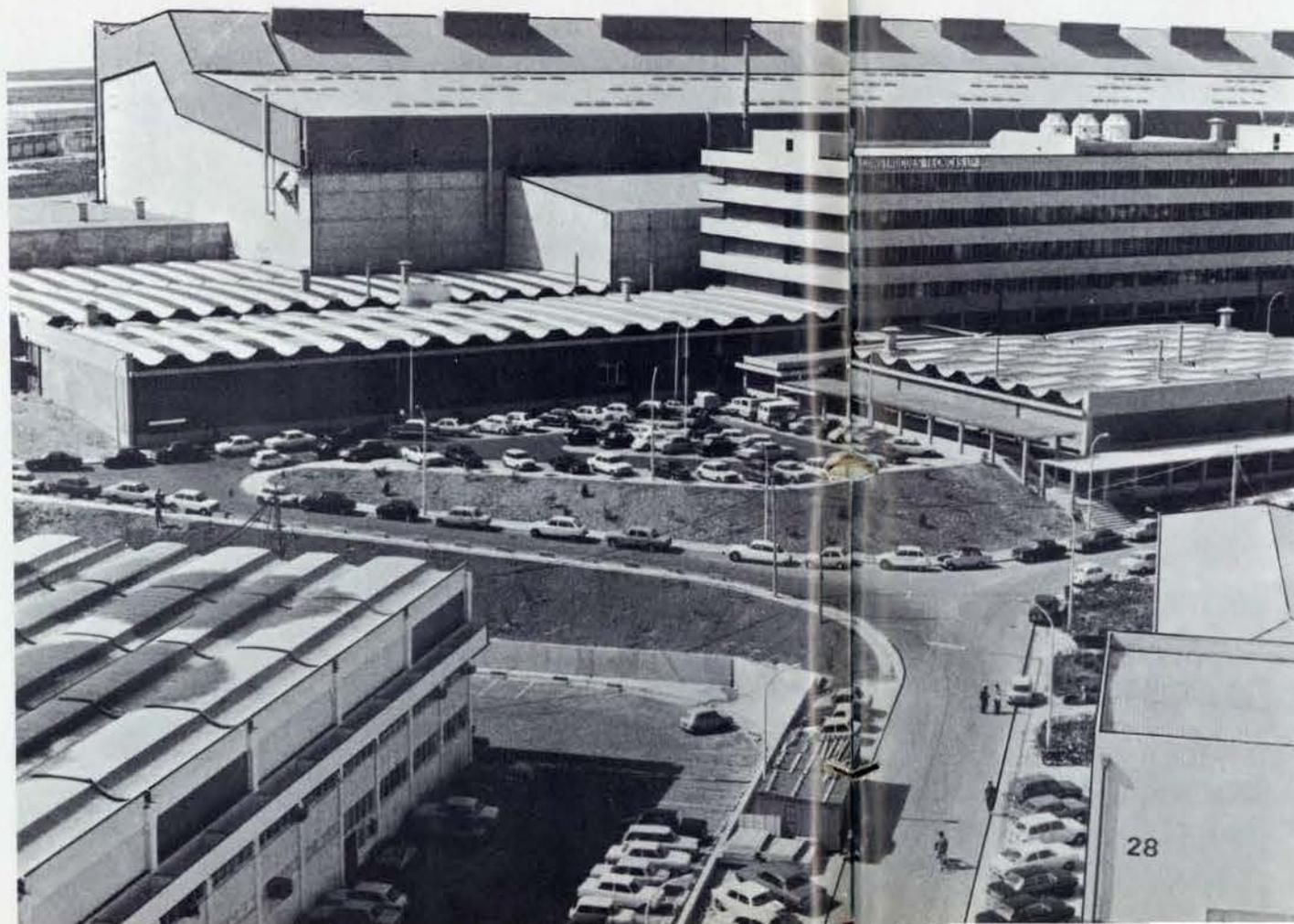
#### RAZÕES DETERMINANTES DO EMPREENDIMENTO

Hemos de explicar as determinantes de tão vultoso empreendimento: Em 1972 a frota da TAP terá a seguinte composição: 3 Caravelles SE-210, 6 Boeings B-727, 7 Boeings 707 e 2 Boeings B-747, totalizando, portanto, 18 aviões. Ora, a infraestrutura de manutenção era constituída por 3 hangares e um conjunto de instalações oficiais. Destes três hangares apenas o n.º 5 tinha capacidade para albergar qualquer um avião até às dimensões do B-707. O n.º 4 podia conter um B-727 ou um Caravelle, e o n.º 3 apenas comportava um Caravelle. É evidente que a disponibilidade de hangares, essencial para a manutenção de linha, periódica e grandes revisões dos aviões, era insuficiente para fazer face ao crescimento da frota tornado necessário para atender às necessidades do tráfego previsto.

Admite-se em geral que a capacidade de hangaragem deve cobrir cerca de 30% da frota para se garantir um programa de manutenção independente. Por outro lado, a introdução de aviões gigantes do tipo B-747 vem criar novos pro-



# HANGAR 6



blemas de dimensionamento, tornando inúteis para este tipo de aeronave os hangares existentes. Este mesmo problema surgiu, simultaneamente, em todo o mundo aeronáutico. A hipótese de subcontratar a companhias estrangeiras os trabalhos de manutenção da nossa frota significaria incorrerem em custos de manutenção e transporte elevadíssimos, além da limitação da independência operacional resultante de termos que sujeitar os nossos planeamentos às disponibilidades alheias, e de incorrerem numa exportação sistemática de divisas com decréscimo da ocupação de mão-de-obra nacional. Ponderados todos estes factores tornava-se óbvia a necessidade de construir novos hangares, quer para absorver o crescimento da frota de jactos convencionais, quer para aceitar os B-747. Pareceu então conveniente combinar os requisitos citados e lançar o programa «HANGAR N.º 6», pois não o fazer nessa altura representaria comprometer irremediavelmente a expansão da companhia Nacional.

#### EXPLICAM-SE OS CRITÉRIOS DE PROGRAMAÇÃO UTILIZADOS

Seria extremamente longo descrever todo o trabalho de programação essencial à elaboração dos estudos e projectos. Resumidamente, diremos que se procurou equacionar as determinantes anteriormente citadas, orientando o seu desenvolvimento por forma a respeitar a capacidade de expansão, a evolução previsível da tecnologia da construção aeronáutica, e a situação do Aeroporto de Lisboa. O número relativamente pequeno de unidades de cada tipo e a vantagem da concentração de meios não justificava economicamente a construção de hangares individualizados e, portanto, optámos pela solução de hangar polivalente, isto é, capaz de aceitar qualquer dos quatro tipos de avião da frota da TAP e ainda outros que, embora fora do nosso planeamento actual, poderão eventualmente vir a ser considerados. O hangar a construir deveria também ser dotado com meios requeridos para as operações de manutenção de linha e periódica de todos aqueles tipos de avião e ainda para revisão dos B-747.

A partir destas considerações foi estudado um modelo de utilização com base nos programas de exploração da frota, o que conduziu a oito hipóteses, das quais foi seleccionada uma que fixou o dimensionamento do hangar para poder conter em 1.ª fase, 2 B-707 mais 1 B-747 mais 2 B-707 mais 1 B-727, etc.; numa 2.ª fase (ampliação), poderia conter 2 B-747 mais 3 B-707, ou 1 B-747 mais 2 B-707 mais 2 B-727, etc. A capacidade

total teve em conta a continuação da utilização dos hangares actuais para operações de revisão dos jactos convencionais. O critério de polivalência impunha decidir sobre dimensionar toda a nave para B-747 ou criar posições fixas com «nose pockets» e «tail gates» para a entrada deste avião. Considerações de ordem económica levaram à segunda hipótese, criando-se contudo duas posições deste tipo por segurança operacional.

#### MEIOS ESPECIAIS PELA PRIMEIRA VEZ APLICADOS ENTRE NÓS

A implantação do hangar relativamente aos caminhos de circulação e plataforma obrigou a um desenvolvimento longitudinal. A necessidade de expansão de algumas oficinas especializadas (sistemas mecânicos e pneumáticos), de áreas de armazenagem de sobressalentes e outras instalações de apoio, levaram-nos a integrar estas no mesmo conjunto de construção.

A característica de polivalência, os requisitos da nova geração de aviões e a presença simultânea de vários aviões em hangar, obrigaram a especificarmos meios especiais até então não usados entre nós, como por exemplo, sistemas de protecção contra incêndios (sprinklers, monitores, parede corta-fogo, painéis «blow-out», esgotos especiais, etc.), meios de acesso e movimentação mecânica suspensos de estrutura, etc. A concentração de instalações levou-nos a estudar as redes e centrais de serviços (energia eléctrica de 50 Hz e 400 Hz, ar comprimido, ventilação, água, etc.), por forma a integrar os requisitos prováveis do conjunto.

Para as instalações oficiais anexas, foram projectados os sistemas requeridos para revisão e ensaio das unidades mecânicas hidráulicas e pneumáticas dos novos aviões, tomando sempre em consideração a capacidade das instalações já existentes e a possibilidade de expansão.

#### O NOSSO NOVO COMPLEXO OCUPA 35.000 METROS QUADRADOS

Finalmente, registre-se que o complexo ocupa uma área total de 35.000 m<sup>2</sup> e compreende: um hangar com 207 m. de comprimento, 65 m. de profundidade e 23 m. de altura, que permite a docagem simultânea de 2 Boeings-747 e 1 Boeing-707; e um conjunto de laboratórios, oficinas, centrais e escritórios localizados no tardo do hangar.

Como pontos mais notáveis, destacam-se a estrutura do hangar e o sistema de detecção e combate de incêndios, o qual condicionou praticamente toda a

concepção. A cobertura metálica é protegida por tecto falso permitindo suportar fogo com duração de 2 horas.

Suspensos da cobertura, há os caminhos de 8 pontes rolantes que, no conjunto, representam uma carga de 120 toneladas. As características fora do usual desta estrutura aconselharam o estudo do seu comportamento em modelo reduzido. O hangar está provido de sistemas de aquecimento, ventilação e de combate a incêndios que compreende um sistema fixo de 2.000 (sprinklers), tipo espuma-água, actuando por detectores de fumo e chama, por um conjunto de monitores espuma-água e postos de espuma, CO<sub>2</sub> e hidratantes de água.

As instalações industriais, compreendendo oficinas, laboratórios, armazéns e centrais, ocupam uma área de 20.000 m<sup>2</sup>. O edifício dos escritórios, com 5 pisos com área por piso de 2.000 m<sup>2</sup>, é totalmente climatizado.

Características técnicas de algumas instalações: a climatização, aquecimento e ventilação compreende uma central de produção de água a 6° C com uma capacidade de 300 TR, com a respectiva torre de refrigeração, 11 condicionadores centrais, movimentando um total de cerca de 250.000 m<sup>3</sup>/h de ar, termoventiladores e ventiladores diversos. O complexo é alimentado à tensão de 10 KV 50 c/s a partir de uma subestação, dispondo de 2 postos de transformação equipados com 4 transformadores trifásicos de 10.000/380/220 V e 2 de 10.000/3.300 V com a potência total de 7.500 KVA, três centrais geradoras de 400 c/s e 2 grupos transformadores-rectificadores além dos requeridos anteriormente.

As redes de fluidos destinam-se à distribuição de água quente para o ar condicionado e instalações sanitárias, ar comprimido, água potável e de refrigeração. A capacidade total das caldeiras é de 2.500.000 Kcal/h, a dos compressores de 120 m<sup>3</sup>/min., a da central de bombagem de 105 m<sup>3</sup>/h e as torres de refrigeração de 133 m<sup>3</sup>/h.

Eis, tanto quanto nos é possível explicar em linhas gerais, em que consiste o nosso novo complexo — cujo fulcro é (voltamos a lembrar) o Hangar n.º 6.

# HANGAR 6

## ELEMENTOS MAIS SIGNIFICATIVOS

1 — Área coberta total . . . . .	32.895 m <sup>2</sup>
2 — Área da nave . . . . .	14.400 m <sup>2</sup>
3 — Área das oficinas . . . . .	6.540 m <sup>2</sup>
4 — Área de armazéns . . . . .	5.315 m <sup>2</sup>
5 — Área de escritórios . . . . .	7.450 m <sup>2</sup>
6 — Área de circulações . . . . .	2.040 m <sup>2</sup>
7 — Área de instalações sanitárias e vestuário . . . . .	1.460 m <sup>2</sup>
8 — Área de centrais (ar comprimido, frio, calor, central de 400 ciclos) . . . . .	1.280 m <sup>2</sup>
9 — Potência eléctrica instalada 8.000 KVA — — Notar que os serviços Municipalizados de Setúbal tinham instalados, em 1968, 7.195 KVA.	
10 — Movimento de terras . . . . .	52.000 m <sup>3</sup>
11 — Betão colocado em obra . . . . .	31.000 m <sup>3</sup>
12 — Comprimento das estacas moldadas . . . . .	5,3 Km
13 — Peso das estruturas metálicas . . . . .	
13.1 — Viga principal . . . . .	350 T
13.2 — Restantes estruturas . . . . .	1.450 T
14 — Comprimento total das tubagens instaladas . . . . .	35,1 Km
15 — Mão-de-obra utilizada: 3 Milhões homem/ /hora (Nota: um só homem demoraria 1.200 anos a fazer a obra!)	
16 — Número máximo de operários que trabalharam simultaneamente na obra . . . . .	915

## MEDALHA COMEMORATIVA

A TAP, olhando ao significado do acto inaugural, mandou cunhar esta medalha comemorativa, na face da qual aparecem uma perspectiva do Hangar n.º 6 e alusão aos «Boeing 747» que entrarão ao serviço dentro de alguns meses.





Em 1 de Junho, às 20 e 30, foi celebrado, condignamente, em Lisboa, o 18.º aniversário da nossa Organização. Colheu-se o ensejo para evidenciar como formamos uma verdadeira e esforçada Família e como todos comungamos na satisfação de ver construído (e em pleno funcionamento) o novo complexo, no Aeroporto.

Claro que, em toda a parte onde a Companhia está representada, em todos os pontos onde a sua acção, cada vez mais ampla, é activamente sentida, houve comemorações festivas, das quais nos chegaram expressivos écos e mensagens de fraterna identificação, o que deveras nos sensibilizou. Tantas foram essas manifestações — e tão calorosas — no país, aquém e além-mar, e no estrangeiro, que devemos principiar por agradecer-las, lamentando não poder registá-las em pormenor, como nos agradaria. Porém, no abraço que daqui enviamos, a todos envolvemos, com um cordeal «bem hajam», reafirmando que nenhum desses gestos ficou esquecido.

# ANIVERSÁRIO

Houve, pois, um jantar de confraternização, no Hangar n.º 6, no qual participaram cerca de três mil funcionários.

Presidiu o Eng. Vaz Pinto, presidente do Conselho de Administração da Companhia, que dava a direita ao Ministro das Comunicações, Eng. Rui Sanches, ao Secretário de Estado da Aeronáutica, Brigadeiro Pereira do Nascimento, e ao Subsecretário de Estado e Fomento Ultramarino, Dr. Rui Martins dos Santos; e, à esquerda, ao ex-governador do Estado da Baía, Dr. Luís Viana Filho, de visita a Portugal, ao Secretário de

Estado das Comunicações e Transportes, Eng. Oliveira Martins, e ao Subsecretário de Estado do Trabalho e Previdência, Dr. Nogueira de Brito. Na mesa de honra, entre outras individualidades convidadas e administradores da TAP, viam-se, ainda, o director do Aeroporto de Lisboa, o Secretário-Geral do Ministério do Interior, etc.

Foram lidos diversos telegramas de felicitações, entre os quais um do Eng. Mendes Barbosa, vice-presidente do Conselho de Administração ausente.



Foram galardoados, nesta ocasião, vinte e oito funcionários que completaram vinte anos de bons serviços — dos quais damos as fotografias na página seguinte. Registemos que o galardão do Sr. Augusto da Silva Marques, que se encontrava doente, foi entregue, pessoalmente, pelo Sr. Eng. Vaz Pinto, o qual se deslocou, para tal fim, à residência do contemplado.

Falou um dos contemplados, Carlos

Piteira (Comissário de bordo), que se referiu ao hábito e à necessidade destas festas de confraternização, dizendo que a «Companhia está tão grande já que só nestas festas é possível aperceberem-se os mais velhos da sua dimensão, ao encontrarem tantas caras novas que passam a participar também da Família da TAP».

Depois de se referir ao facto de o jantar se realizar no hangar do «Boeing

747», de gigantescas proporções, «auténtica nave de moderna catedral tecnológica», terminou afirmando que a Companhia «pode contar com a continuação da mais sincera e honesta colaboração do seu pessoal, para o engrandecimento cada vez maior da TAP».

Falou, ainda, o funcionário José Manuel Rodrigues Esteves (verificador), que se identificou como situado entre os «velhos» e os «novos» empregados da

# 20

ANOS DE  
SERVIÇO



Eng. José Quinteiro



José R. Vaz



D. Celeste P. Almeida



António F. Leiras



Octávio M. Almeida



Domingos J. Valente



Fernando P. Marques



Carlos M. Antunes



Fernando R. Cabeleira



João C. Cabrito



Sílvio F. Fiuzza



José F. Domingues



Renato G. Gonçalves



Victor M. Maya



Augusto E. Marques



Américo G. Pegado



Fernando M. Pereira



Alberto L. Macedo



D. Aurora P. Oliveira



Miguel G. Flores



Alvaro A. de Castro



António R. Lopes



Carlos P. Piteira



António S. Monteiro



Armindo R. Pinto



Mário Fernandes



António P. Pinto

Companhia. Fez uma apreciação dos tempos dos lentos «Dakotas» e «Sky-masters» em comparação com a excitante expectativa do monumental «Jumbo Jet», para assinalar, em especial, que em todas as circunstâncias, é alto o coeficiente de eficiência da TAP, uma das razões do engrandecimento da empresa.

O «ESPIRITO DE UNIDADE» DOS QUE TRABALHAM NA TAP SALIENTADO PELO ENG. VAZ PINTO

No uso da palavra, o Eng. Vaz Pinto salientou o espírito de unidade de quantos trabalham na Companhia, sem o qual os Transportes Aéreos Portugueses não seriam o que hoje são.

Seguidamente referiu-se ao facto de o Hangar n.º 6, onde se realizava o jantar, se encontrar incluído no conjunto de edificações da TAP no Aeroporto de Lisboa, que é hoje um conjunto de construções arrojadas e um complexo industrial da mais alta importância para uma companhia aérea da dimensão dos Transportes Aéreos Portugueses. Louvou o pessoal do Serviço de Obras pela rapidez com que realizou o seu trabalho de forma a permitir a transferência da Sede para o Aeroporto, o que permitiu uma manutenção de serviços e consequente melhoria do rendimento de trabalho de momento, que, é impossível avaliar em toda a extensão.

Passou, depois, a ocupar-se de um assunto de grande interesse para quantos servem a Companhia: o aumento de capital da TAP, através de duzentas e cinquenta mil acções, de mil escudos cada, a colocar em qualquer ponto do Espaço Português. Salientou, a propósito, o valor das acções da TAP atingido na Bolsa de Lisboa onde recentemente foram subindo à cotação, valor que excedeu algumas previsões conhecidas o que — disse — reflecte a consideração em que é tida actividade da Companhia e, consequentemente em todos quantos a servem.

A terminar, e depois de se ter referido à presença honrosa do governador Luís Viana Filho, o qual, além de hospede de honra do Governo português, é um amigo de Portugal e da TAP, dirigiu-se ao titular da pasta das Comunicações, na pessoa de quem saudou o Governo da Nação, que sempre amparou a TAP, em especial nos momentos em que a vida da Companhia pareceu perigar, pedindo-lhe que fosse intérprete dos agradecimentos e saudações de quantos trabalham na empresa junto do venerando Chefe do Estado e do Presidente do Conselho de Ministros.

# QUEM HAVIA DE IMAGINAR...

ILUSTRAÇÃO DE S. INFANTE

Não teve importância nenhuma. Foi vulgar. Banalíssimo. No fim, desatámos a rir. Divertidíssimos. Cá por causa de umas coisas...

Imaginem: Saíramos de Luanda, já noite alta. Era no tempo dos «Super-Constellations». Deixem-me dizer que sinto saudades, de vez em quando, porque viajei muito neles e guardo boas recordações.

Pois foi o que sucedeu. Comigo e com muita outra gente. Vermos chegar ao aeroporto de Belas — hoje Craveiro Lopes — a primeira das grandes «aves metálicas», motivara romaria popular. A cidade sentira-se regozijada: — «Caramba, até já temos disto! Assim, dá gosto!» E, ao presenciarmos a entrada ou saída dos passageiros, recolhíamos impressão perdurável: — «Ena, muita malta mete este tipo no bucho!» Pareciam-nos multidão as filas de pessoas, com sacos e maletas, que surdiam das portas, desciam a escada e vinham, como formigas, pela pista, na direcção da Alfândega...

Mas vamos ao que importa: Naquela noite, partimos de lá para Lisboa. Abraços, acenos, últimas recomendações — e pronto! Cada qual se acomodou, embalado por suave música e pelas atenções do pessoal. Havia — se bem me lembro — uma assistente de semblante sério, mas cordealíssimo, voz quase sussurrada, que deu conselhos sobre o aperto dos cintos, enquanto ajudava determinada senhora a deitar o seu bebé — palminho de vida com poucos dias de nascido. Ainda incidiam sobre nós, ofuscantes, os projectores do aeroporto.

Dai a minutos, estávamos no ar, de rumo ao Norte. Afinámos o arejamento. Começava o «salto» até à Portela de Sacavém.

Pelo microfone, saudações do estilo: o Comandante e sua tripulação desejavam-nos excelente viagem... Iríamos a quinhentos quilómetros horários e a não sei quantos metros de altitude... Depois de ouvirmos isto, pudémos fumar. O costume.

Apareceu uma ceia «frugal» — embora parecesse farto jantar... O diacho é que bastava olhar as iguarias para sentir crescer água na boca... Claro que o sono não seria muito tranquilo, com tamanho peso no estomago. Mas, francamente, quem nos mandava comer tudo?

As tantas, recebemos as almofadas e as mantas. Descalcei-me. A luz reduziu-se. Restou a claridade ténue no «plafond». Foi chegando a sonolência, devagar, algo agitada. A ceia fazia das suas... Enfim, cerraram-se os olhos. Lentamente, o surdo roncar dos motores diluiu-se. Iamos passar mais uma noite de semi-

HISTÓRIA VIVIDA POR C. ATÓUGUIA



-conforto, como as condições consentiam. Ajeitei-me. Tornei a dar voltas. Afastei o cotovelo do parceiro, o qual preferia apoiar-se nas minhas costas (calculem, tenho duas mal soldadas!...); tentei lembrar ao vizinho das trazeiras que também precisava de me estender. E senti o sono desejado... Confusamente, ainda pensei: «Bem, agora vamos dormir. Logo que chegue a Lisboa, tenho coisas a fazer. O encontro com Fulano... O almoço com Beltrano... A família, que não me dará tréguas... Convém «ferrar o galho», mesmo que tome uma pilula... Fechou-se o silêncio.

Por volta de uma hora e tal, suavemente — muito mansamente — uma voz feminina quebrou o mutismo: — «Atenção, senhores passageiros...». Ouvi aquilo, infinitamente longe, e não liguei... Era sonho, com certeza. Mas houve insistência: «Atenção, senhores passageiros!». Entreabri as pálpebras. Os outros fizeram o mesmo. Reacenderam-se as luzes. O meu parceiro bocejou e bramiu: — «Que raio de estucha é esta?» O de traz murmurou que «lhe apetecia uma cerveja»... Ao fundo, alguém gritou: «Que há?»

Não tardou a resposta: — «Senhores passageiros, por motivos de ordem técnica, vamos regressar a Luanda. Pedimos o favor de apertarem os cintos e não fumarem... Obrigado!»

Coitadita da hospedeira! Que chorriho de perguntas, de interpelações e de resmungues ela teve de aturar! Mas sorria. Dizia, com brandura, o que era certo: Nada de importância, mas o Comandante, zeloso, preferia voltar ao ponto de partida e remediar o que lhe parecera não funcionar rigorosamente bem...

Qual coisa! Insistiam em interrogar, em pedir pormenores... Um sujeito gordo contava que, «uma vez na América do Sul», lhe sucedera isto e aquilo... Outro, de charuto (apagado) espetado na dextra, mostrava-se senhor absoluto dos segredos mecânicos de um gigante dos ares. Explicou tantas coisas, tão miudinhas, tão polvilhadas de termos extravagantes, que depressa se percebeu nada saber do assunto... Estoiravam gargalhadas, no meio da coxia, onde um velhote — que nunca andara «numa bisarma daquelas...» — contava anedotas espantosas. Só um rapazola, bem posto e bem parecido, mocetão de largos ombros, permaneceu desinteressado, taciturno e pediu, lamentoso, à pequena, «um comprimido para os nervos»... Os «veteranos» olharam-no de soslaio... Impávida, como se não desse pelo que sucedia em redor, a jovem mamã tratava de pôr uma fralda seca no miúdo, o qual dormia que era um regalo. Ressonava, o mariola! Ressonava e, de vez em vez, sublinhava as

vozes dos adultos com alguns ruídos inconfundíveis... Riu a senhora. Rimos nós. Riu a hospedeira. Fomos, em cortejo, saudar o mais mocinho — e, talvez, o mais judicioso... — dos passageiros. Gordo, esplêndido, com a chucha na boca, parecia sorrir, divertido, de quando em quando... Acorreram meninas da primeira. Mais garotada da extrema-turística. E um doutor, magistrado, em mangas de camisa, começou a discutir com um médico seu conhecido quanto se tem escrito a respeito dos sonhos na primeira infância.

Falava-se pelos cotovelos. Acolá, estava o sisal na berlinda... Adiante, o café servia de tema para discussão acêsa... Mas o futebol, a vela, as caçadas, a abertura de não sei que estrada, os impostos, a urbanização da ilha, o açoreamento da baía — tudo isto causava tagarelice, com apostas, «palavras de honra», «juro-lhe por estes dois» e «sei muito bem o que digo»... Só o robusto mocetão — estranha coisa! — permanecia triste, encolhido e pedia mais comprimidos. Os circunstantes trocavam dichotes entre dentes, desdenhosos...

Por fim, tivémos Luanda à vista! Todos quiseram observar. Todos espreitavam. Magnífico, o panorama da cidade — polvilhada de luzes coloridas, quase em dispositivo geométrico perfeito...

— «Bem, isto é bestial! Valeu a pena voltar para trás, não acham?»

Era, realmente, de pasmar! Um fulgor imenso! Uma prodigiosa sinfonia de luzes e de cintilações. Deslumbrante! A vida concentrou-se nos olhos. E varreu-se-nos da memória — acreditem — a razão do regresso.

Voámos até longe, sobre o mar. Tornámos. Girámos. Distinguímos todos os ângulos da Luanda nocturna. Decerto, na cidade, já tinham dado pela nossa volta imprevista. Estavam longe de imaginar, sequer, que nos sentíamos, a bordo, tão satisfeitos e serenos como interessados em apreciar o maravilhoso espectáculo...

Ao cabo de bastante tempo, aproámos à pista. Pareceu-me que entrámos nela um bocado de esquelha — porque «assim tinha de ser...» Distinguímos, confusamente, torrentes de carros particulares... Pela Avenida de Lisboa, vinham duplas filas de faróis... Havia ainda um povoleu enorme! Riamos, ao calcular o que se diria naqueles pontos em que «se sabe tudo» e de tudo se fazem juízos dogmáticos sem tom nem som... Ali, como no Rossio ou na Malveira...

Fomos retomando os casacos e ageitando as «imbambas»... Como seria, agora? Ficariamos à espera, no aeroporto, até nova largada? A hipótese desagradava. O moço pareceu sacudir a apatia. Agitava-se, com o rosto sacudido de contracções. Gemeu alto. Remexeu-se.



JORGE DE LEMOS PEIXOTO  
NAV. SENIOR



QUANDO um passageiro se senta regaladamente e segue viagem, bebendo e saboreando gostosamente o que lhe fôr servido, certamente não pensa que, para ter essas bebidas e essa alimentação, a Companhia efectuou trabalhos bastante complexos e delicados. É que tudo o que se refira aos trabalhos «fóra do chão» representa uma série muito apreciável de sugestões a que é necessário atender. Basta considerar que se trata da actuação num meio ambiente indiscutivelmente muito diverso daquele para o qual o Criador fez o homem, segundo as remotas tradições.

E não se julgue que as despesas com a alimentação de bordo representam valores baixos, em relação com os enormes gastos efectuados com o Transporte Aéreo propriamente dito. Segundo os elementos colhidos na revista «Air Transport World», de Agosto de 1970, calcula-se em quase U.S.\$500 milhões (mais de 14 milhões de contos) o total que 20 companhias de todo o mundo (representando 66% dos passageiros-quilómetros transportados na totalidade das Companhias da IATA) dispenderam em cerca de 225 milhões de refeições para os

seus passageiros, no decorrer desse ano! À cabeça figura a «United», com U.S.\$72,5 milhões (cerca de 2 milhões de contos), seguida pela TWA, com U.S.\$44,5 milhões (1,3 milhões de contos), sendo o número de refeições, respectivamente, 24,7 e 18 milhões.

#### O QUE SUCEDE ATÉ O MOMENTO DE SE SERVIREM REFEIÇÕES A BORDO

Mas não basta confeccionar e servir estas refeições aos passageiros e tripulantes. Há que ter um cuidado muito especial na selecção, armazenamento, confecção e distribuição dos diversos alimentos, não só pelo facto de eles virem a ser utilizados em ambiente nitidamente diferente do «normal», como por se tratar, muitas vezes, de os fornecer a indivíduos que irão deslocar-se para pontos em que o regime alimentar será bastante diverso daquele a que está adaptado e habituado. É imprescindível pensar em tudo e em todos, e nunca perder de vista os passageiros,

sobretudo os mais idosos ou de saúde delicada.

Além disto, os tripulantes, não só porque estão muitas vezes submetidos a estas contingências, mas ainda porque um pequeno desarranjo lhes pode causar inconvenientes perturbações (citamos a proibição expressa do uso de bebidas alcoólicas, quer durante o voo, quer até umas horas antes do seu início), obedecem a uma alimentação traçada segundo normas que se torna imprescindível respeitar. A elas aderem escrupulosamente as companhias.

#### FACILIDADES APARENTEMENTE «MUITO SIMPLES»

Segundo o que se lê na «Revue Générale de l'Air et de l'Espace» (N.º 2, 1970) — «Le Passager Aérien» (D. Paviot —, enquanto durar o contracto do transporte, a segurança do passageiro é garantida por uma série de cuidados do transportador. O passageiro está rodeado por medidas de protecção da saúde, das quais, muitas vezes, nem sequer suspeita.

Continua o mesmo artigo:

«Ficará o passageiro surpreendido por poder dormir a bordo e dispôr de facilidades quase idênticas às que tem em casa? Provavelmente, não! Como lhe será possível imaginar os obstáculos que é necessário vencer para lhe proporcionar essas facilidades tão elementares — como água potável ou alimentação quente e fria que não se torne inconveniente para a sua saúde?

Explica-se porque é que a Organização Mundial de Saúde tem de superintender em todos os problemas de saúde pública no campo do transporte aéreo. Fiscaliza os níveis de higiene. Estabelece os princípios básicos universalmente adoptados».

Mais adiante, refere-se:

«Muitas doenças podem ser originadas pela alimentação, quer devidas a toxinas bacteriológicas, quer por infecções da mesma origem ou parasitárias, e as medidas preconizadas pela O.M.S. referem-se ao pessoal que trabalha com os elementos, aos edifícios e ao armazenamento dos alimentos e bebidas, à sua preparação, limpeza e tratamento de louças — numa palavra, à higiene alimentar a bordo dos aviões».

#### PROCEDIMENTOS DE GRANDE IMPORTANCIA QUE O PUBLICO DESCONHECE

Não se julgue que estes problemas se resolvem, no ar, com a ligeireza com que se tratam no solo. Nos Estados Unidos, é o «United States Public Health Service (USPHS) a entidade oficialmente responsável pela vigilância e aprovação, sob todos os aspectos, do equipamento e procedimentos da alimentação a bordo.

É de grande importância, por exemplo, que se evitem temperaturas entre os 7°C e os 60°C, pois é então que proliferam as bactérias nas comidas.

Os alimentos que não forem utilizados deverão ser inutilizados no fim do voo; a única excepção será para as substâncias congeladas (e que não descongelaram). Os alimentos mantidos à temperatura ambiente (por muito mais de 2 horas) não deverão ser servidos.

Com as velocidades actualmente atingidas pelos modernos aviões, apareceu um novo problema: Em determinadas circunstâncias, não há tempo para servir, convenientemente, uma refeição a bordo, sendo até, nos E. U., prática usual, a

redução da velocidade para permitir um eficiente serviço. E isto diz respeito aos aviões actuais considerados «lentos» em comparação com os supersónicos, os quais gastarão metade do tempo nos mesmos percursos. Também nos de grande capacidade (Boeing 747, Lockheed 1011, DC-10 ou o Aerobus), a solução mais simplista — aumentar o número do pessoal de cabina — tem seu limite, além de apresentar inconvenientes económicos intuitivos: cada passageiro a menos transportado e substituído por um tripulante, representa, por um lado, diminuição de receita, e por outro transforma-se em aumento de despesa para a Companhia.

Os peritos que se dedicam ao estudo de soluções para estes problemas preconizaram uma série de hipóteses que, em resumo, são estas:

— Apresentação de um serviço agradável e rápido para muitos passageiros.

— Manuseamento especializado, reduzido ao mínimo, alta eficiência e fácil manutenção, com baixos custos.

— Emprêgo de um sistema de arrefecimento, à base de nitrogénio líquido (semelhante ao utilizado para fornecer arrefecimento e ventilação ao vestuário utilizado pelos astronautas).

## A COMPLEXA TÉCNICA DA ALIMENTAÇÃO a bordo dos aviões de longo curso



# QUEM HAVIA DE IMAGINAR...

Parecia pular no assento...

Caso é que saltámos em terra e fomos cercados de gente que nos abraçou como se viéssemos dos confins do mundo! E que ficava muito espantada, quase escandalizada, quando dizíamos que tudo decorreria sem novidade e lhe mostrávamos o mais risonho e desenvolto bom humor.

Não havia excepções... Ah, perdão, esquecia-me do rapaz garboso e forte. Esse, quase levado ao colo pelos progenitores, deitava a cabeça sobre o ombro de uma senhorinha angelical — linda — e vertia, agora, bagudas lágrimas... Era de alegria por vê-la certamente. O seu nervosismo, afinal tinha origem bem diferente da que os trocistas supunham... Namoro mal acolhido pelas famílias... Zangas. Ralhos. Corte de relações. Papás autoritários: — «O menino acaba já com esse tolo namoro ou segue para casa dos tios na Beira Baixa!» E o moço preferiu — era um romântico, já se vê — o «desterro»... Porém, ali estava ele, mergulhado no derricho, comovido até ao choro, enquanto os pais de ambos, em grupinho fechado, permutavam cordiais palavras em voz baixa...

Soube-se, depois, que o moço ficou por lá. E que, poucos meses decorridos, houve casório de estrondo, com cortejo de «espadas», casacas, banquete e mil prendas de alto preço... O inopinado regresso «por motivos de ordem técnica» resolvera o bocado problema familiar. Acabava em «marcha nupcial», como nos romances «cor-de-rosa».

Na manhã seguinte, nós partimos. Tudo normal. Quase monótono. Ou melhor, seria monótono, se não apurássemos, entre eternecidos, divertidos e espantados, que fôra a hospedeira, discretamente — a mosquinha morta! — quem soubera, sem nós darmos por isso, provocar as conversas, acender as trocas de impressões, desencadear o turbilhão alegre do paleio. Fora ela quem proporcionára, no fim de contas, uma das mais curtas e singularmente divertidas viagens que tenho feito!

Artes destas, senhores, não se improvisam! Às vezes, nem se aprendem. Nascem com as pessoas!

E acabou a história. Bem vistas as coisas, foi um vôo prazenteiro e, para cúmulo, casamenteiro!

Quem havia de imaginar tal coisa?

Vejam o que pode suceder daquilo que, à primeira vista, apenas exprimia o cuidado extremo de um comandante consciencioso.



## PROBLEMAS DE GRANDE INTERESSE PARA ANGOLA E PARA A TAP

A importante revista «PRISMA», de Luanda, por intermédio do seu Editor e Director, António Palha, que para o efeito se deslocou propositadamente a Lisboa, entrevistou o Eng. Vaz Pinto, em exclusivo, tendo abordado os principais problemas que interessam à TAP e, particularmente, ao Ultramar Português, designadamente a Angola.

Como o assunto interessa a todos os que nos lerem, empregados da TAP ou passageiros, resolvemos reproduzir os pontos essenciais dessa entrevista, devidamente autorizados pela Direcção da revista, à qual agradecemos a deferência.

Interrogado sobre uma das «Conclusões e Recomendações» aprovada na III Conferência de Mesa Redonda da Indústria, realizada em Novembro de 1970 em Lourenço Marques — «quese ja definida uma politica integrada de transportes maritimos e aéreos, com participação activa de todas as parcelas» — o Presidente da TAP declarou que a mesma se harmonizava perfeitamente com a orientação preconizada pela TAP há longos anos, citou considerações feitas, em sucessivos relatórios de gerência, sobre a necessidade de se definir uma politica nacional de transportes aéreos e referiu que a TAP tinha dado oportunamente a sua colaboração a um Grupo de Trabalho especialmente criado pelo Conselho de Ministros para os Assuntos Económicos sobre «Programação dos transportes de longo curso», cujo relatório fora apresentado em Fevereiro de 1970.

Mais adiante, depois de ter prestado os esclarecimentos que lhe foram solicitados sobre a estrutura do capital da TAP em 1970 e a sua distribuição pelos vários territórios nacionais, bem como sobre a representação do Estado no Conselho de Administração, o Eng. Vaz Pinto foi convidado

a comentar sugestões anteriormente postas a correr sobre o contrato de concessão, em alguns meios angolanos, sob os dois seguintes aspectos:

- a) cedência dos direitos de tráfego a Companhias estrangeiras;
- b) cobrança de um imposto sobre os lucros obtidos na exploração dos transportes aéreos de Angola com o exterior.

Quanto ao primeiro, respondeu que a cedência de quaisquer direitos de tráfego, num sector nacional, a empresas estrangeiras, constituiria autêntica alienação duma parte do património nacional e chamou a atenção para o facto de que a concessão de direitos de tráfego de âmbito internacional é regulada por acordos e convenções da exclusiva competência dos Governos interessados.

Quanto ao segundo ponto, demonstrou que o lançamento dum imposto desse tipo, além de constituir grave precedente e uma penalização injusta, acabaria por afectar ou mesmo anular a rentabilidade do conjunto dos serviços da TAP, com todas as suas consequências, nomeadamente perda de eficiência dos serviços, paragem no seu desenvolvimento e o reaparecimento dos «deficits» de exploração (suprimidos pelo esforço da Companhia, a partir de 1964), que passariam naturalmente a ser de novo suportados pelo Orçamento Geral do Estado.

Chamou ainda a atenção para a inaplicabilidade de um critério de tributação usado na indústria mineira a uma actividade económica terciária, extremamente complexa e vulnerável, e para o facto de a actividade duma empresa aeronáutica, como produtora de serviços, divergir profundamente, tanto das indústrias extractivas como das transformadoras, no que se refere à sua impossibilidade intrínseca de assegurar a parte do seu «produto» não imediatamente aproveitada, sob a forma de capacidade de transporte não utilizada em cada voo, o que se traduz, desde logo, em prejuízo insanável, situação que, como é evidente, não se verifica nas referidas indústrias, que podem armazenar sempre que necessário os seus excedentes, não se perdendo assim o valor respectivo.

Convidado, em seguida, a demonstrar a afirmação também feita, a propósito do assunto anterior, de que «a actividade da TAP, como concessionária do Governo Português para o transporte aéreo interterritorial, tem sido altamente benéfica para a economia de Angola», citou uma das conclusões do relatório apresentado em Setembro de 1961 por uma Comissão especial designada pelo Presidente Kennedy, com a incumbência de propor as bases da política aérea americana para a década de 1960, e que se transcreve:

«A contribuição fundamental da aviação para o progresso geral, à parte considerações puramente militares, reside na sua redução do tempo improdutivo gasto na deslocação de um local para outro. Raros e valiosos recursos humanos e físicos são assim preservados, outros mais podem ser produzidos, e o nível de vida sobe. A aviação proporciona também apreciáveis valores sociais — mais tempo livre, contactos sociais mais fáceis e transporte para ocorrer a casos de emergência. E ela contribui directamente para o crescimento económico pelo seu papel de transportes e comunicações, bem como pelo facto de fornecer emprego e oportunidades de investimento para a nossa população».

Exemplificou depois os numerosos aspectos da actividade da TAP nessa década, nomeadamente nas relações Lisboa/Luanda, que se ajustam perfeitamente a esta definição e que se podem resumir em constantemente melhorar as condições

do serviço, reduzir os tempos de deslocação e aumentar o número de oportunidades para viajar, em proporções talvez não igualadas em qualquer outro país ou sector. Isso o levava a afirmar que a capacidade por essa forma posta ao serviço do público entre as duas cidades «constituiu um importante factor do desenvolvimento económico, tanto de Angola como dos restantes territórios por ela servidos, incluindo a Metrópole», para, em seguida, concluir:

— «Se é certo, portanto, que a chamada «linha de África» e, nomeadamente, a rota Lisboa/Luanda/Lourenço Marques, continua constituindo o mais importante sector da rede intercontinental da TAP, não obstante a enorme expansão da sua rede, não é menos certo que essa situação resulta do rápido desenvolvimento económico entre as três parcelas do território português por essa rota servidas, desenvolvimento para o qual a TAP se orgulha de ter decisivamente contribuído e em que continua activamente a participar».

Seguiram-se duas perguntas e respostas que julgamos útil transcrever na íntegra, visto serem significativas da facilidade com que é possível desorientar a opinião pública:

«P. — A última parte da resposta de V. Exa. permite-me transportar esta entrevista para um outro campo onde os esclarecimentos são também indispensáveis. Há quem diga, como V. Exa, talvez não o ignore, que a TAP, contando com certa a receita da sua linha de Luanda, se interessa apenas pelo aperfeiçoamento e expansão das suas linhas internacionais, desviando desta forma para outras áreas importantes recursos que acabariam por ser mal aproveitados e atrasando consequentemente o desenvolvimento das ligações entre territórios portugueses.

V. P. — É inteiramente injusta essa alegação, pois as ligações nacionais são para nós sempre prioritárias, mas muito especialmente esta. A TAP não se tem poupado a esforços para lhe dar de facto a primazia que em princípio sempre lhe atribuiu. É conveniente não esquecer que a TAP teve por vezes de lutar com enormes dificuldades para o conseguir. Basta lembrar que durante vários anos o Aeroporto de Luanda teve horário limitado, situação que cessou somente em 1964, ano em que o horário passou a permanente. Além disso, o Aeroporto da Beira só em 1961 ficou operativo para a TAP, não para aviões de jacto mas ainda para aviões Superconstellation, pelo que os passageiros da TAP originários ou destinados ao Norte de Moçambique só a partir dessa altura deixaram de ser forçados a seguir a Via Lourenço Marques, com agravamento de custo das passagens e enorme perda de tempo.

Convém recordar também que só em 1963 o Aeroporto de Luanda ficou acessível aos jactos de longo curso e os da Beira e de Lourenço Marques só em 1965 e 1970, respectivamente. Devem todos recordar-se ainda, certamente, do esquema excepcional montado pela TAP, entre 1964 e 1965, para prolongar a operação de jacto o mais próximo possível de Moçambique, com recurso transitório ao Aeroporto de Salisbúria.

Mas, além dos constantes esforços feitos pela Companhia, em épocas sucessivas, para satisfazer cabalmente as necessidades do público nesta linha, que sempre considerou da mais alta prioridade, vencendo para o efeito dificuldades de toda a ordem, não quero deixar de recordar que, nos momentos decisivos, Angola pôde contar com a TAP. Refiro-me aos primeiros três meses que se seguiram à irrupção do terrorismo e em que, sem prejuízo das carreiras normais que passaram a fazer-se com aviões fretados a outras Companhias, a frota de longo curso da TAP, composta ao tempo de três aviões Superconstellation, ficou totalmente absorvida com

da mais alta prioridade, vencendo para o efeito dificuldades de toda a ordem, não quero deixar de recordar que, nos momentos decisivos, Angola pôde contar com a TAP. Refiro-me aos primeiros três meses que se seguiram à irrupção do terrorismo e em que, sem prejuízo das carreiras normais que passaram a fazer-se com aviões fretados a outras Companhias, a frota de longo curso da TAP, composta ao tempo de três aviões Superconstellation, ficou totalmente absorvida com transportes praticamente diários que traziam para Luanda os primeiros socorros em homens e material e regressavam a Lisboa completamente lotados principalmente com mulheres e crianças evacuadas das zonas de luta.

Está a fazer-se o relato desses transportes de emergência, em que o pessoal da TAP deu provas da maior dedicação, mas eu estou convencido de que muitos milhares de pessoas os recordarão ainda hoje com reconhecimento.

---

P. — Diz-se também que a linha de África é a principal fonte de receita da TAP e que é a única lucrativa, tendo-se chegado mesmo a afirmar que garantia um lucro de mil contos por viagem. Pode V. Exa. rectificar estas afirmações?

V. P. — O que parece haver é muita fantasia, como por exemplo essa do lucro de 1 000 contos por viagem, que nem vale a pena comentar.

A rota Lisboa/Luanda/Lourenço Marques (com ou sem escala na Beira), para falar só do transporte entre territórios portugueses, é hoje uma linha de boa rendabilidade média anual, sujeita como todas as outras às variações resultantes das flutuações sazonais do tráfego, da contingências políticas, económicas e sociais, etc..

Mas é bom novamente lembrar que essa rendabilidade não existiu nos primeiros anos de vida da Companhia e foi atingida somente graças ao esforço e diligência da própria TAP, no aperfeiçoamento e desenvolvimento constantes do serviço público a seu cargo.

E nada nos diz também que essa situação não possa vir a deteriorar-se no futuro ou mesmo a inverter-se, quer por falta ou decréscimo do esforço e diligência a que me referi, quer por efeito de situações exteriores à própria TAP e fora do seu controle, que venham a actuar em sentido fortemente negativo sobre a sua exploração.

Além desta linha, várias outras apresentam bons índices de rendabilidade, pelo que não tem qualquer fundamento a suposição de que ela sózinha suportaria as restantes.

Basta que lhe diga que em 1959 — primeiro exercício da TAP em que tive intervenção — a receita bruta da linha Lisboa/Luanda/Lourenço Marques representava 65,8 % da receita bruta de toda a rede, ao passo que em 1969 — último exercício cujas contas se encontram publicadas — a mesma percentagem foi de 36,3 %. Isto não obstante o valor absoluto dessa receita representar 4,9 vezes a de 1959.

Deu-se assim um grande e muito satisfatório crescimento do tráfego aeronáutico transportado pela TAP entre as três principais parcelas do território português, mas o crescimento geral do tráfego da TAP em toda a sua restante rede foi muito maior representando a respectiva receita em 1969 8,8 vezes a de 1959-.

---

Transcrevem-se finalmente as duas últimas perguntas e respostas da entrevista do Presidente da TAP à revista «PRISMA» de Luanda, que julgamos continuarão a interessar os nossos leitores.

---

—P. — As reorganizações internas a que V. Exa. aludiu serão, certamente, extensivas aos serviços da TAP em Angola.

Julgo já ter lido alguma referência ao assunto, mas não consegui reter uma ideia precisa. Peço-lhe, portanto, que me esclareça, embora a traços largos, em que sentido se pensa proceder e quais os objectivos que se pretende alcançar, especialmente, como requer a condição geográfica de «PRISMA», o que mais particularmente se refere a Angola.

V. P. — Estão efectivamente em curso importantes reorganizações internas que não poderiam, naturalmente, deixar de ser extensivas a Angola e sê-lo-ão, por sinal, a dois títulos: pela parte que tem na actual organização geral da TAP e pelo papel que lhe vai caber na nova estrutura dos serviços externos da Companhia.

Quanto ao primeiro ponto, direi que a reorganização geral da Companhia é destinada a dotar os seus serviços da máxima flexibilidade e assegurar-lhes eficiência crescente, com vista a fazer face ao desenvolvimento previsto, que se tem mantido em ritmo superior a 25 %, o que implica duplicação da produção ao fim de cada três anos.

É grande o número de projectos em curso para se conseguir esse objectivo, bastando referir que, por um lado, se efectuará um reagrupamento adequado de serviços na Sede, para cuja gestão e coordenação se está introduzindo progressivamente o conceito de planeamento integrado e, por outro lado, os serviços externos serão por seu turno agrupados por zonas geográficas. Desta forma, os serviços de Angola, centralizados em Luanda, beneficiarão directamente como todos os restantes, do melhor grau de eficiência da Sede e pelo facto de vir a fixar-se em Luanda a sede de organização regional da TAP para a África Austral, os serviços privativos de Angola beneficiarão também da presença em Luanda do órgão de gestão da área em que ficará integrada.

Para que os leitores do «PRISMA», possam fazer uma ideia do reflexo económico do funcionamento dos nossos serviços actuais e futuros, posso referir que já no ano de 1970 o total de pagamentos efectuados pela TAP no mercado de Angola foi de perto de 140 mil contos quarenta por cento dos quais em despesas correntes e utros quarenta por cento em combustíveis.

---

P. — Esta entrevista já vai longa e parece-me ter abordado todos os pontos que, de uma forma ou de outra, são discutidos em Angola. Pedindo desculpa pela insistência em alguns aspectos e esperando que nenhuma das minhas perguntas possa ter sido considerada impertinente, cumpre-me agradecer uma vez mais e muito sinceramente o valioso depoimento que V. Exa. confiou a «PRISMA», especialmente o facto de lhe ter permitido antecipar-se na revelação de notícias que não deixarão de ter a maior repercussão na opinião pública angolana.

Antes, porém, de encerrar o meu registo, gostaria de saber se V. Exa. deseja fazer ainda mais alguma declaração.

V. P. — Foi com a maior boa vontade que me prontifiquei a conceder esta entrevista e vejo agora, com grande prazer, que, através dela, a Revista «PRISMA» fica habilitada a esclarecer os portugueses de Angola sobre uma série de questões, relacionadas com a TAP, que directa ou indirectamente lhes dizem respeito.

O meu grande desejo é de que todos os portugueses de Angola fiquem completamente esclarecidos e possam devidamente apreciar o valor que já hoje representa, para todos e cada um, a existência da TAP, valor que muito mais aumentará se, como espero, a TAP puder contar com o seu apoio moral, como aliás sucede com os portugueses dos outros territórios nacionais e os que labutam em vários países estrangeiros, sempre prontos à defesa da sua Pátria e, dentro desta, da sua TAP».



COMEMORAÇÕES  
DO 480.º ANIVERSÁRIO  
DA PRIMEIRA MISSA  
CELEBRADA EM  
ANGOLA

## A GESTA QUE NÃO SE INTERROMPE!

Se se tem celebrado a Primeira Missa do Brasil — e com razões que os historiadores claramente evidenciam e as fraternas relações dos povos irmãos justificam — não menores motivos existem para que se não esqueça, antes se evoque, em termos da maior dignidade, a Primeira Missa celebrada em Angola, há 480 anos.

Foi este o pensamento da TAP, ao propor a respectiva comemoração, empreendimento acolhido prontamente, com vivo desvelo, pelas autoridades civis e eclesiais. Porém, mais completa e significativa se nos afigurou a celebração com uma cerimónia em Sagres, no mesmo dia e à mesma hora em que, no Pinda (Zaire), se rendessem graças pela gesta que trouxe aquelas terras — então incógnitas ou quase — para a Cristandade. Assim se programou, atraindo estímulos que nos cumpre agradecer e a participação de densa massa de povo.

Falemos, em primeiro, do sucedido em Sagres, onde se viam, na capela de Nossa Senhora das Graças, flores vindas propositadamente de Angola, tal como, no Pinda, as flores que aformoseavam o altar tinham, chegado, ali, idas de Lisboa, com pleno viço.

Era, pois, segundo um ensaio elaborado sobre o tema — aliás cheio de dificuldades — o 480.º aniversário da Primeira Missa em terras do Zaire. Rui de Sousa, donatário da vila de Sagres, comandou a frota nessa altura chegada ao Pinda, e daí a simultaneidade das cerimónias.

Não consente o espaço de que dispomos, infelizmente, inserir aqui uma reportagem minuciosa do sucedido em dois pontos tão distanciados, mas justo se nos afigura que assinalemos pormenores essenciais. Demais, a Imprensa da Metrópole e de Angola dedicou ao assunto um significativo relevo, documentando-o, em muitos casos, com fotos elucidativas.

Para o efeito, deslocaram-se expressamente ao Algarve várias individualidades, entre as quais o Dr. Justino Mendes de Almeida, subsecretário de Estado da Administração Escolar; o Eng. Cruz Abecasis, presidente da Junta de Investigação do Ultramar; o Prof. Dr. Silva Rego, do Instituto Superior de Ciências Sociais e Política Ultramarina e o Eng. Vaz Pinto, presidente do Conselho de Administração da TAP.

Em Sagres, juntaram-se-lhes entidades representativas do Algarve, nomeadamente o Bispo D. Júlio Tavares Rebimbas, o Sr. Raul de Bivar Weinholtz, presidente da Junta Distrital, que representava o chefe do distrito; capitão-de-fragata Cortes Carrasco, comandante do Departamento Marítimo do Sul, em representação do Ministro da Marinha; o comandante Manuel Alexandrino, director do aeroporto de Faro; o Dr. Pearce de Azevedo, presidente da Comissão Regional de Turismo, e o capitão Hermenegildo Fragoso, presidente da Câmara Municipal de Vila do Bispo.



#### EM CIMA:

Pouco antes da partida, por via aérea, para o Promontório de Sagres, o Sr. Eng. Vaz Pinto com alguns dos convidados.

#### EM CIMA, À DIREITA:

Na capela de Sagres, durante a celebração da Missa pelo Bispo do Algarve, D. Júlio Tavares Rebimbas.

#### AO LADO:

Na Missão do Pinda, no Zaire — local de excepcional significado para a obra missionária dos Portugueses em Angola — quando era rezada missa pelo Bispo de Carmona e São Salvador, D. Francisco da Mata Mourisca.



As 11 horas, na referida capela, adornada com as flores de Angola, o Bispo do Algarve celebrou missa, sendo concelebrantes os padres António Carrilho, do Secretariado Diocesano da Pastoral; Manuel Clemente, prior da Vila do Bispo e Sagres e os padres redentoristas de Santa Maria de Lagos.

O templo encontrava-se completamente cheio. Ao Evangelho, o prelado pronunciou uma homilia alusiva à efeméride. Afirmou, nomeadamente: «Aqui neste lugar histórico de Sagres, onde o apelo do mar desconhecido chamou por Portugal a caminhos 'nunca dantes navegados' e se exprimiu a vocação universal de um povo situado à ilharga da Península e da Europa, descobrindo novas terras e gentes; neste promontório que foi escola dos Descobrimentos e é símbolo do lançamento de uma dimensão pluricontinental, estamos hoje em humilde reunião eucarística, que não é atitude decorativa, nem fixação no passado, mas evocação situada de acções valorosas dos que nos precederam. Nela se comemora a primeira missa em Angola que, segundo a razão deduzida

dos dados históricos, teria sido em 5 de Abril de 1482, portanto há 480 anos, em Pinda, perto de Sazaire».

E mais adiante disse: «Serviço de Deus foi a primeira missa em Angola. Que a de hoje o seja também, pois quanto mais servimos a Deus mais temos bases seguras para servir os homens. Deus não tira nada a ninguém, mas dá, e o caminho mais directo para um verdadeiro humanismo é o que passa por Ele».

A missa teve como intenção, não só recordar esta efeméride, como pedir pela paz no Ultramar português.

Depois, no próprio «Promontório Sacro», no auditório, os convidados assistiram à projecção do filme «Henrique, o Navegador».

As cerimónias terminaram com um almoço no Hotel da Baleeira, a que presidiu o Eng. Vaz Pinto.

Ao usar da palavra, o Presidente da TAP congratulou-se pelos votos manifestados pelo prelado do Algarve, na sua homilia. Referiu-se aos elos que ficaram ainda mais fortale-

cidos entre Sagres e Angola. E recordou a figura de Rui de Sousa, donatário da Vila de Sagres e comandante da expedição que aportou aquelas terras do Pinda. Ao recordar a sua personalidade e a sua ligação a esta efemérida, descreveu a figura do valoroso navegador, que serviu três reis, comandou a expedição à foz do Zaire, fez parte da delegação portuguesa para o Tratado de Tordesilhas e, mais tarde, morreu como membro da embaixada de D. Manuel I ao Papa.

Terminou o Sr. Eng. Vaz Pinto, fazendo votos por que esta comemoração perdure.

Falou, depois, o capitão Hermenegildo Frago, presidente da Câmara Municipal de Vila do Bispo, que se referiu à honra desta celebração em Sagres, sublinhando que assim se recordavam os sacrifícios dos «arrojados navegadores que, em extraordinárias aventuras, dilataram a Fé e o Império» e encerrou a série de discursos o Dr. Justino Mendes de Almeida, que se referiu ao alto significado das comemorações e, após apresentar os seus cumprimentos às autoridades presentes, salientou o significado das comemorações às quais — acenhou — o Ministro da Educação Nacional dava todo o seu aplauso.

Entretanto, na Missão situada perto de Santo António do Zaire, a cerimónia decorria também com grande brilho. «O sol iluminava esplendorosamente o vasto adro da igreja da Missão do Pinda», onde foi armado o altar — conta «O Apostolado», de Luanda. — O Senhor D. Manuel Nunes Gabriel, ido expressamente de Luanda, presidiu à concelebração. (Concelebrantes o Bispo de Carmona-São Salvador, o Superior da Missão e mais seis sacerdotes).

O Largo da Missão encheu-se de centenas de fiéis. Muitos idos de longe. Nas primeiras filas, tomaram lugar o Secretário Provincial de Educação, Dr. Stott Howorth, que representava o Governador-Geral; o Comandante-Naval; os governadores dos distritos do Zaire, Cabinda e Uige, Comandantes Militares e duas Delegações da TAP — a de Angola e a de Moçambique.

Elementos da Marinha, do Exército e das Milícias prestavam a guarda de honra ao altar, ornamentado com os belos cravos brancos idos do Algarve. Todos os concelhos e circunscrições do distrito do Zaire estavam presentes com as suas bandeiras.

Foi, pode dizer-se, uma hora de piedoso respeito e emoção.

A primeira leitura da Liturgia da Palavra foi feita pelo Governador do Zaire, coronel Carlos Santos. Da mesa da Comunhão aproximaram-se numerosíssimos fiéis, entre os quais a Rainha do Congo, D. Isabel.

A homília da Missa coube a D. Francisco da Mata Mourisca, Bispo de Carmona e São Salvador, cuja oração foi empolgante.

— «Há datas que não morrem» disse. — São aquelas que assinalam o rumo dos Povos, os destinos da História. E pertence justamente a essa classe a data que hoje comemoramos — a da primeira Missa celebrada ao sul do Equador — feito de que são testemunhas estas afamadas, históricas e fidélgas paragens de Santo António do Zaire.

É um marco histórico essa data, porque representa o princípio da epopeia missionária levada a cabo pelos portugueses em África e na Ásia. Digo «princípio» e em dois sentidos: no tempo e na causalidade. No tempo, ela representa o alvor de quase cinco séculos carregados de história luso-cristã, por onde se escoou a vida de heróicos missionários, cujo número só Deus poderá contar. A glória dessa Missa não lhe vem de facto de haver sido a primeira, senão da circunstância de não ter sido a última. Se não houvera sido continuada por muitas segundas, nem sequer teria sido a primeira. O que lhe deu a honra de marco histórico foram as que vieram depois, entre as quais está a que hoje aqui celebramos».

Depois da Missa, o Secretário Provincial de Educação, acompanhado do Senhor Arcebispo de Luanda e restantes individualidades, procedeu à inauguração da Escola do Pungo, melhoramento há muito desejado pelos habitantes locais, pois evitou que as crianças tenham de se deslocar a grandes distâncias para receber instrução.

No acto inaugural, usou em primeiro lugar da palavra o professor Domingos Joaquim Bundi, que disse, nomeadamente:

«Faz hoje 480 anos, quase cinco séculos, que se celebrou no território português de Angola, a primeira missa mandada rezar no que hoje é a Regedoria de Quitona, onde nos encontramos. Nessa longínqua celebração estiveram por certo presentes, na humildade cristã e na grandeza de uma fé inabalável, representantes da Igreja, capitão da Armada, homens de armas, marinheiros, artesãos de bordo e um pequeno grupo, curioso e pagão de africanos.

Volvidos cinco séculos os mesmos padres, os mesmos capitães de Armada, os mesmos homens de armas, os mesmos marinheiros e artesãos estão aqui de novo presentes, impulsionados pela mesma fé e animados da mesma determinação.

Diferença saliente, apenas uma única: — o grupo curioso, expectante e pagão dos africanos de há séculos, é agora representado pelos homens, mulheres e crianças que, de corações alegres, aqui estão presentes para assistir à inauguração desta Escola».

Falou, a seguir, o Governador do Distrito do Zaire, que exaltou a ideia da comemoração e a tarefa dos Missionários, «que vinham trazer não apenas Cristandade mas também Escolaridade».

Por último, o Secretário Provincial de Educação disse da sua satisfação ante a cerimónia evocativa e a da inauguração daquela escola.

Cortada a fita simbólica, as crianças do Pungo cantaram o Hino Nacional.

A propósito da recente comemoração, por iniciativa da TAP, da primeira missa rezada há 480 anos em Angola, o Sr. Governador Geral de Angola enviou ao Sr. Eng. Vaz Pinto, Presidente do Conselho de Administração da TAP, o seguinte telegrama:

-ACORDO PROGRAMA REALIZOU-SE ONTEM PINDA DISTRITO ZAIRE COM GRANDE SOLENIDADE MISSA COMEMORATIVA PRIMEIRA MISSA REZADA AFRICA AUSTRAL 480 ANOS. HISTORICO ACONTECIMENTO FOI POSSIVEL GRACAS SUGESTÃO GRANDE INTERESSE E DEVOÇÃO PATRIOTICA VEXA PELO QUE APRESENTO RESPEITOSAS SAUDAÇÕES E HOMENAGENS PESSOAIS E POPULAÇÃO ANGOLA MELHORES CUMPRIMENTOS-.

Lisboa, 7 de Abril de 1971



# PEDRO ALVARES CABRAL

Pela nona vez, a TAP promoveu, em colaboração com a Casa das Beiras e o Elos Clube de Lisboa, a já tradicional romagem a Belmonte — com passagem por Santarém — evocando a figura e a obra de Pedro Álvares Cabral nesses dois pontos extremos da sua existência: Nasceu na referida vila da Beira Baixa e está sepultado no burgo escalabitano.

Esta romagem tem um simbolismo em permanente renovação. Cala no ânimo de quantos nela tomam parte, projecta-se no espírito das populações, mórmente numa hora em que a fraternidade luso-brasileira floresce aos olhos do Mundo com singular vigor. Ciente, aliás, desta realidade, a TAP tem prestado para isso o seu contributo, o que só nos inspira íntimo e colectivo regozijo.



Além do Sr. Eng. Vaz Pinto, presidente do Conselho de Administração da Companhia — que, como habitualmente, não quiz deixar de acompanhar os romeiros — tomaram parte na celebração muitas outras individualidades entre as quais o Embaixador do Brasil, os Bispos de Caravelas (Bahia) e da Guarda, Governadores Civis de Castelo Branco, da Guarda e de Santarém, Presidentes de Municípios e de numerosas agremiações regionalistas, representantes dos órgãos de Informação, etc., num total de 91 convidados. Encontravam-se a Casa das Beiras, o Elos Club de Lisboa, também representados, a primeira pelo Dr. Martins da Cruz, o segundo pelo presidente da sua Comissão Cultural, Dr. Hernâni Cidade. Ainda presentes, as duas crianças de Porto Seguro, que conquistaram no Brasil o «Prémio Pedro Álvares Cabral» instituído pela TAP acompanhadas pela sua professora D. Carlinda Mascarenhas Vieira.



Em cima: Chegada à Baía dos alunos de Porto Seguro e Belmonte, premiados pela TAP.

Em baixo: Aspecto da recepção concedida pelo Chefe de Estado às crianças brasileiras.

Na página seguinte: Aspectos das cerimónias em Belmonte (em cima e em baixo) e da homenagem a Pedro Álvares Cabral, no seu túmulo, em Santarém.





Foi com exuberante alegria popular que toda a população de Angola recebeu a eleição da sua jovem Maria Celmira Bauleth, conhecida na intimidade por «Riquita», como «Miss Portugal», entre concorrentes dos mais diversos territórios nacionais. E cima, vemo-la acolhida com justa simpatia. Em baixo, um pormenor das manifestações que a envolveram ao chegar ao Aeroporto de Luanda, primeira fase de uma autentica apoteose que encheu de alegria várias ruas da cidade.



# A TAP NOS CAMINHOS DO MUNDO



Com vista ao desenvolvimento turístico nacional, efectuou-se na sala do Conselho de Administração da TAP, uma reunião de empregados superiores da nossa companhia com funcionários da Direcção Geral de Turismo, assistindo o Sr. Eng. Alfredo Vaz Pinto.



Para a atribuição dos prémios ganhos por Mme. Florence Waterman, americana, e Georges Adriaens, belga, no concurso subordinado ao tema «O papel dos jovens na expansão da publicidade», efectuou-se concorrida reunião num restaurante português da capital belga, com a presença da orquestra «Avril au Portugal» e da fadista Celeste Rodrigues. Foi completo o êxito, tendo sido anunciado que os vencedores do concurso se deslocariam a Lisboa nos aviões da TAP, por ocasião do Congresso que a «International Advertising Association» — O concurso foi patrocinado por esta Associação, pela TAP e pela Associação Internacional de Publicidade. Entre as diversas personalidades presentes contava-se o Embaixador de Portugal e Esposa, o Director do Centro Português de Informação, Bryant-Jorge, representante da TAP para a Bélgica e Grande Ducado de Luxemburgo, etc.



Tonicha, a querida artista popular, foi ao Festival Internacional da Eurovisão, apresentar a canção portuguesa concorrente. Foi com expressões de carinhosa simpatia que ela se referiu ao ambiente que, a bordo dos aviões da TAP, a envolveu. Em cima, vemo-la no ponto de destino, quando se preparava para enfrentar os preliminares da prova, na qual se portou com brio. Em baixo, temo-la ao regressar a Lisboa, acolhida amistosamente pela TAP, para a qual teve palavras de vivo apreço. «Posso dizer que sou uma amiga da TAP» — disse. Não esquecemos esta afirmação e aqui lha agradecemos.





De 26 a 29 de Abril de 1971, realizou-se, em Houston, sede do Centro dos Vãos ESPACIAIS TRIPULADOS, o 42.º Congresso da Sociedade de Medicina Aeroespacial.

A Comissão de Senhoras usou, durante o almoço de recepção, os coloridos aventais da TAP, os quais foram muito admirados e solicitados.

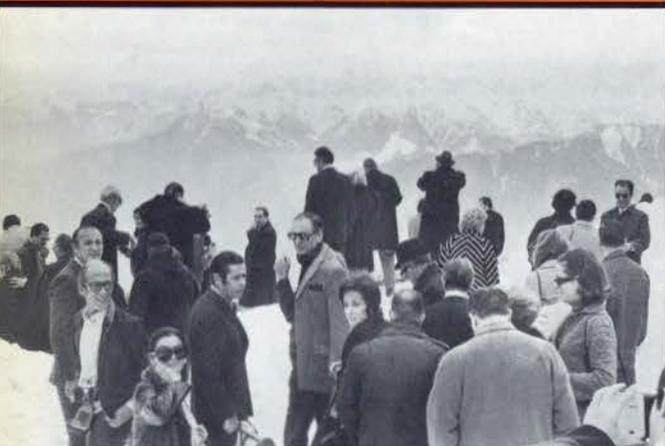
## CONFRATERNIZAÇÃO TAP LLOYDE BRASILEIRO

Demonstrando que a amizade luso-brasileira não constitui uma expressão retórica, sucedem-se — com vista à Comunidade — as manifestações promovidas por algumas das entidades mais representativas de ambos os países.

Assim, por motivo do restabelecimento das comunicações marítimas entre o Brasil e Portugal pelos navios da Lloyd Brasileiro — o Presidente da TAP ofereceu um jantar aos dirigentes dessa Companhia Marítima que se deslocaram, expressamente, a Lisboa. Esse jantar decorreu em ambiente de grande afectuosidade. Usando da palavra, o Eng. Vaz Pinto referiu-se à conveniência em incrementar, de um lado e de outro, as relações dos dois países. Afirmou ainda que, sendo o transporte marítimo complementar do transporte aéreo, a TAP sente o maior regozijo ante a iniciativa concretizada pelo Lloyd Brasileiro. Ma-

nifestou, também, o desejo de que, entre estas duas companhias, se estabeleça, por todas as formas, a colaboração julgada útil.

O Presidente da Junta Nacional da Marinha Mercante, Almirante Gomes Ramos, agradeceu o convite para assistir. Por fim, o Director-Geral Comercial do Lloyd, Comandante Flávio Reis Viana, focando o progresso, na ordem prática, da amizade luso-brasileira, agradeceu a homenagem que a recepção significava e fez votos pela intensificação de colaboração luso-brasileira no domínio dos transportes marítimos e aéreos.



1) Os convidados do voo inaugural Lisboa-Zurique e Zurique-Lisboa, em «Boeing 727», puderam apreciar, durante passeios que lhes proporcionámos, um surpreendente panorama das montanhas cobertas de neve. 2) Quando do voo inaugural Lages-Boston, o Embaixador dos Estados Unidos proferiu palavras dedicadas a pôr em relevo o significado e a importância da ligação aérea regular estabelecida pela TAP. 3) Nas Lages, durante o voo inaugural Boston-Lages, houve uma recepção que permitiu ameno contacto entre os convidados e as mais representativas individualidades locais.

# ACTIVIDADE DOS **TAL**

**TRANSPORTES AÉREOS CONTINENTAIS**

Estes serviços dispõem de uma frota diminuta e de pouco pessoal (apenas 3 pequenos aviões bimotores, 3 pilotos e uma secretária, além da colaboração do pessoal da TAP). Além disso, trata-se de um serviço longe dos hábitos adquiridos da população portuguesa. Se podemos afirmar que hoje em dia já não se nota aquela desconfiança que há ainda não muitos anos fazia com que o português olhasse com um certo receio para os aviões — hoje já quase inexistente — é bem verdade que a utilização do Táxi Aéreo não entrou por forma alguma nos nossos hábitos vulgares. E parece indiscutível que em determinados percursos e em determinadas circunstâncias o Táxi Aéreo constitui uma solução para muitos problemas.

No período decorrido entre Novembro e Abril, em Voos de Fretamento e Vãos Regulares, obtiveram-se os seguintes resultados:

Kms Comerciais Voados . . . . .	50 000
Horas Comerciais Voadas . . . . .	280
Passageiros Transportados . . . . .	530

Os Aérodromos mais utilizados nos Vãos de Fretamento, foram em número de vezes:

Faro (47 vezes), Porto (18), Lagos (14), Covilhã e Vizeu, tendo ainda sido escalados mais 14, dos 25 autorizados para exploração de serviços deste tipo.

Além disso foram escalados os Aeroportos estrangeiros, nesse período, de Gibraltar, Málaga, Sevilha, Barcelona, Madrid, Rabat e Tânger.

Os passageiros foram de variadas procedências, desde Membros do Governo, homens de negócio e de actividades relacionadas com o Turismo e turistas, efectuaram-se transportes de doentes em emergência e medicamentos de urgência, vôos de fotografia aérea, transporte de reportagens filmadas para a Televisão e lançamento do folhetos publicitários.

## do "MUNDO" da TAP



Tiveram especial expressão — e deles ficaram testemunhos perduráveis — estes instantes do vôo Lisboa-Montreal. Na primeira imagem, foca-se o momento em que o -Mayor- canadiano descerrava o padrão que oferecemos à cidade — réplica de um dos monumentos com que os navegadores portugueses assinalavam a sua presença nas terras que descobriam. Apresenta-se, ainda, o padrão. A terceira foto fixa a cerimónia — aliás singela, mas emocionante — em que o comandante Telles Grilo entregou ao director do Aeroporto de Montreal a bandeira da nossa Companhia, atitude que a referida entidade agradeceu com palavras de muito apreço.



CANADÁ

VÃO  
INAUGURAL

Estas imagens assinalam momentos de particular significado vividos no decurso do voo inaugural entre Lisboa-Montreal.

1) O Prof. Dr. Vitorino Nemésio, quando agradecia num improviso tão fluente como brilhante, em nome dos convidados, a forma como a grande e progressiva cidade canadiana soube recebe-los com gestos de verdadeira amizade luso canadiana. 2) No momento em que os nossos convidados chegavam a Montreal, após uma viagem sobre a qual manifestaram o mais expressivo agrado. 3) A presença dos nossos convidados em Lisboa coincidiu com o «dia oficial» do Canadá. Alegre foi a sua surpresa —segundo nos confessaram ao verificar que a data não passara despercebida e que a bandeira do seu país decorava o fundo da sala em que foram homenageados com um jantar, ladeada por cordeais felicitações da TAP. 4) O «Mayor» de Montreal, que se mostrou desvanecedoramente amável para a TAP e para os convidados do voo inaugural, recebeu das mãos do Sr. Eng. Mendes Barbosa, vice-presidente do Conselho de Administração da nossa empresa, a medalha comemorativa —acto sublinhado com um vigoroso aperto de mãos. 5) No decurso da recepção havida no palácio municipal da cidade, o Sr. Eng. Mendes Barbosa foi solicitado para assinar o «livro de honra». 6) Tornou-se muito significativo o contacto entre os representantes de Lisboa e Montreal, reforçando os vínculos das duas cidades. Fixou-se, nesta foto, o momento em que o vice-presidente do Município Lisboeta entregava uma lembrança ao delegado do «Mayor» do referido burgo canadiano.



GREETINGS ON  
CANADA'S  
NATIONAL DAY  
1st JULY 1971

A LE PLAISIR DE VOUS  
ACCUEILLIR POUR LE  
JOUR DE LA FÊTE  
NATIONALE DU CANADA  
1. JUILLET 1971

3

4

6

2

5

1

7

8

9

10

11

12

13

14

15

16

17

18

19

20

21

22

23

24

25

26

27

28

29

30

31

32

33

34

35

36

37

38

39

40

41

42

43

44

45

46

47

48

49

50

51

52

53

54

55

56

57

58

59

60

61

62

63

64

65

66

67

68

69

70

71

72

73

74

75

76

77

78

79

80

81

82

83

84

85

86

87

88

89

90

91

92

93

94

95

96

97

98

99

100

101

102

103

104

105

106

107

108

109

110

111

112

113

114

115

116

117

118

119

120

121

122

123

124

125

126

127

128

129

130

131

132

133

134

135

136

137

138

139

140

141

142

143

144

145

146

147

148

149

150

151

152

153

154

155

156

157

158

159

160

161

162

163

164

165

166

167

168

169

170

171

172

173

174

175

176

177

178

179

180

181

182

183

184

185

186

187

188

189

190

191

192

193

194

195

196

197

198

199

200

201

202

203

204

205

206

207

208

209

210

211

212

213

214

215

216

217

218

219

220

221

222

223

224

225

226

227

228

229

230

231

232

233

234

235

236

237

238

239

240

241

242

243

244

245

246

247

248

249

250

251

252

253

254

255

256

257

258

259

260

261

262

263

264

265

266

267

268

269

270

271

272

273

274

275

276

277

278

279

280

281

282

283

284

285

286

287

288

289

290

291

292

# PRIMEIRAS LIGAÇÕES

## LIGAÇÃO ENTRE LISBOA E PONTA DELGADA

Em 5 de Abril, dentro do esquema aprovado pelo Governo para as ligações aéreas dos Açores, tanto nas relações interinsulares (a cargo da empresa local SATA) como nas transatlânticas, entre os Açores e o Continente Português ou entre os Açores e a América do Norte (EUA e Canadá), a TAP efectuou o seu primeiro voo da ligação Lisboa/Ponta Delgada, que nessa altura teve lugar via-Funchal, devendo mais tarde fazer-se também, sem escala intermédia.

O Comandante Ferreira, que pilotava o «Boeing 727» que efectuou este primeiro voo recebeu, no Aeroporto, à partida, das mãos do Administrador da Companhia, Comandante Júlio Schulz, uma bandeira da TAP para ser entregue ao Director do Aeroporto de Ponta Delgada. Ali permanece como símbolo da nossa Companhia pelas ligações com as Ilhas Adjacentes.



## PARA FOMENTAR O TURISMO NA ILHA TERCEIRA

A TAP, em colaboração com a Comissão Regional de Turismo da Terceira, iniciou, há tempos, uma promoção turística daquela Ilha, por intermédio dos seus escritórios no Continente Português e no estrangeiro, nomeadamente em França e nos EUA e Canadá. Assim, considerando de todo o interesse as «FESTAS DA CIDADE DE ANGRA», de 19 a 27 de Junho, facilitou a divulgação de cartazes anunciadores, transmitindo à

partiu de Lisboa, às 13,25 horas do dia 7 de Abril, e regressou pelas 07,20 horas do dia 8.

Como convidado de honra, seguiu no mesmo avião o Comandante da Zona Aérea dos Açores, Brigadeiro Rui Tavares Monteiro e Esposa.

Nas Lages, o Eng. Vaz Pinto e comitiva eram aguardados pelo Governador do Distrito, Dr. Teotónio Pires, pelo Comandante da Base Aérea n.º 4, Coro-



Comissão referida o seu apreço pelo entusiasmo com que as autoridades de Angra do Heroísmo encararam a promoção turística dessa importante parcela dos Açores.

Entretanto dando execução ao já referido esquema, estabelecido no despacho ministerial que aprovou a Política Aérea dos Açores, já a TAP tinha iniciado uma nova ligação aérea regular no Atlântico Norte, que passou a fazer-se no percurso Lisboa/Lages/Boston/Lages/Lisboa.

A partir desse momento, a TAP passou a escalar regularmente três aeroportos dos Açores: Sta. Maria, Ponta Delgada e Lages.

Dada a importância desta nova ligação, o Presidente da TAP e sua Esposa, acompanhados pelo Dr. Ramiro Valadão, Presidente do Conselho de Administração da Radiotelevisão Portuguesa, tomaram parte no primeiro voo que

nel Costa Basto e pelo Comandante da Base Aérea Americana, General Warren D. Johnson, além de numerosas outras entidades civis e militares. Após uma visita às instalações da aerogare, foram mostrados aos visitantes os pontos mais importantes daquela importante Base, seguindo para o Clube de Oficiais da B. A. 4, onde foi servida uma bebida. O programa incluiu uma visita ao Palácio do Governo Civil, um passeio pela cidade de Angra, compreendendo o Monte Brasil e a Serreta, em cuja estalagem foi oferecido um beberete pela Comissão Regional de Turismo. Pelo Presidente da Comissão, Dr. Henrique Brás, foi entregue ao Eng. Vaz Pinto uma carta quinientista dos Açores, da autoria do cosmógrafo Luis Teixeira. A noite, o governador do distrito homenageou o Presidente da TAP, num jantar-recepção, no Palácio dos Capitães-Generais.



Um grupo de trinta associados da Associação Industrial Portuguesa, alguns dos quais de Angola, visitaram, demoradamente, as nossas novas instalações técnicas no aeroporto de Lisboa.

Recebidos pelos directores dos vários departamentos, os membros da Associação Industrial puderam observar a maneira como funciona o Centro de Ensaios de Motores. Prenderam-lhes especialmente as atenções o simulador de voo e o grande hangar n.º 6.

No final, realizou-se nas instalações sociais da TAP um almoço oferecido pela administração da Companhia a que presidiu o Eng. Vaz Pinto, o qual agradeceu a visita.

Meia centena de engenheiros, representantes da Ordem dos Engenheiros, visitou demoradamente as modernas instalações técnicas da TAP. Iniciaram a visita pelo Hangar número seis. Seguidamente estiveram no Centro de Motores de Aviões e percorreram outras dependências técnicas e oficinas, onde lhes foi dado apreciar o moderno equipamento com que todos aqueles serviços foram dotados.

No final a Administração da Companhia ofereceu-lhes um almoço a que presidiu o Eng. Vaz Pinto, presidente do Conselho de Administração da TAP, assistindo directores e chefes dos diversos serviços técnicos.



## CARGOS SUPERIORES

Devemos assinalar, com satisfação, que ascendeu, em Junho, ao cargo de Administrador da TAP, o Sr. Eng. José Francisco Quinteiro Fernandes da Silva que exercia, desde 1962, o cargo de director dos Serviços de Manutenção e Engenharia.



O Eng. José Quinteiro Fernandes da Silva formou-se em Engenharia Electro-técnica na Faculdade de Engenharia da Universidade do Porto em 1946. Fez parte dos quadros do Serviço Especial de Transportes Aéreos da Direcção-Geral da Aeronáutica Civil, tendo transitado para os Transportes Aéreos Portugueses por ocasião da constituição desta empresa em 1953.



Para o substituir na Direcção dos Serviços de Manutenção e Engenharia, foi nomeado o Sr. Eng. José Carlos Pinto Soromenho Viana Baptista, até agora director-adjunto dos mesmos serviços.

O Eng. Viana Baptista entrou para a TAP em 1956 e é formado em Engenharia Mecânica (Aeronáutica) pelo Instituto Superior Técnico, onde foi assistente, encarregado das cadeiras de Aerodinâmica e Aeronáutica do curso de Engenharia Mecânica.



Gravura do «Archivo Pitoresco», de 1864 — Coleção F. C.

## HÁ 107 ANOS ERA ASSIM...

OS saudosistas hão-de olhar o desenho e sentir, desde logo, que ele traduz uma «feição» pretérita. Os amadores de gravuras antigas hão-de analisá-lo, deter-se nos pormenores de cada «mancha», quase de cada traço. E todos terão, decerto, uma série de perguntas: «Que sítio é este? Que paisagem é esta?»

Vamos responder — até por não podermos deixar de justificar a inserção deste trabalho. Em primeiro lugar, diremos que o desenho se deve a um artista esquecido — injustamente esquecido — B. Lima, que muito se dedicou a fixar aspectos dos subúrbios da Lisboa do seu tempo. A gravura dá testemunho do saber e do apuro de Pedroso, notável gravador português que os entendidos decerto não ignoram. Quanto ao local reproduzido, aqui fica a explicação, por singular que se afigure aos observadores modernos: Trata-se da zona do actual Aeroporto de Lisboa, em que se levanta, hoje, o complexo da TAP.

Em primeiro plano, vemos um recorte dos terrenos em que se situa o aeroporto. Melhor dizendo, onde temos agora as instalações da TAP. Depois os campos e casarios dispersos designados genericamente, há um século, por Olivais. Eram assim, realmente, em 1864, pois a revista «Archivo Pitoresco», da qual extrairmos o desenho de B. Lima foi publicada naquela altura.

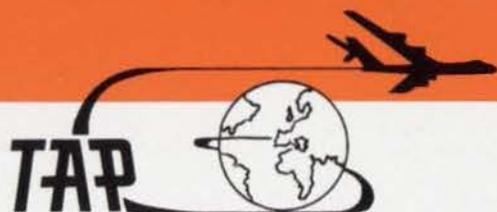
Tudo tinha, portanto, este semblante, há cento e sete anos. Se nos detivermos, com atenção, em alguns pormenores, notaremos que só algo persiste, no que se refere ao contorno da paisagem, àquela curva do rio, àqueles cômodos suaves do plano sobranceiro ao Tejo. Só isso perdura, na sua expressão um tanto bucólica. O resto transfigurou-se. Melhorou? Cada qual responderá consoante pense e sinta. Aliás, não pretendemos averiguá-lo. O nosso propósito é muito mais modesto: Oferecer um trecho do passado deste mesmo terreno em que se levantou uma obra de dimensão nacional, e onde, em cada momento, na actualidade, essa obra cresce, se torna multiforme e ganha prestígio no mundo.

Outrora, quando o caminho de ferro dava, entre nós, os primeiros sinais de vida, assim era a zona dos Olivais, vista da Portela. Hoje, é o que nós e a gente de todos os países pode ver.

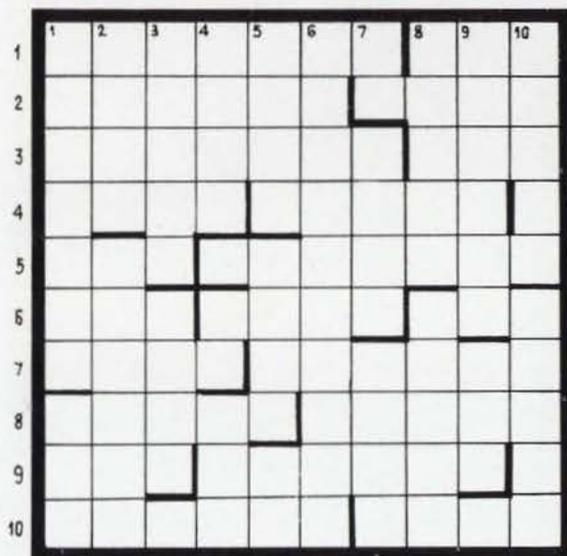
Há vantagem, por vezes, em olhar para «o que foi...» Avalia-se melhor o caminho percorrido.

Daqui a um século, alguém observará com igual curiosidade, as fotos do complexo erguido pela TAP. E achá-las-á pitorescas. E sentirá, talvez, uma vaga pontinha da nostalgia inspirada pelo que nunca teve ensejo de observar...

# PASSATEMPO



## PALAVRAS CRUZADAS



### HORIZONTAIS:

1 — Cidade da América do Sul; face inferior do pão.  
 2 — Aperfeiçoar; Folhas de planta. 3 — Aterragem falhada; Tom. 4 — Encolerizai; Causa. 5 — Articulações; relativos à Lua. 6 — Duetto; Tipo de curva fechada. 7 — Curva de abóboda; Inventora. 8 — Extraordinárias; Completo. 9 — Composição poética; asados. 10 — Dissolutos; lugares de sacrifício.

### VERTICAIS:

1 — Região de Angola; Listagem. 2 — Ave de rapina; entontecida. 3 — Pouco densas; Argila colorida por um óxido. 4 — Desuni; dormir (inf.); estão (inv.). 5 — Pendem; bagos; o lado do vento. 6 — Tipos de moluscos cefalopodes. 7 — Senhor; quase circular; integra. 8 — Raio de forte intensidade; que faz mover. 9 — Afiem; arrás. 10 — Descendências; Calamidades.

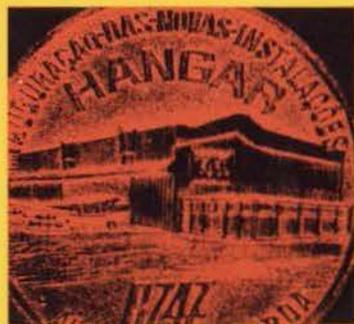


	A	
	L	
	F	
	R	
	E	
	D	
	O	
	V	
	A	
	Z	
	P	
	I	
	N	
	T	
	O	

Aniquilo  
 Cuidar de  
 Caixa forte  
 Pecados  
 Oração  
 Embuste  
 Descendência  
 Adolescente  
 Vaidoso  
 Oco  
 Barrete  
 Azedo  
 Viaduto  
 Pôr medidas  
 Sem voz

## SOLUÇÕES DO PASSATEMPO do número anterior

1 — Alitália; Do. 2 — Valete; Uvas. 3 — Orca; Eirado.  
 4 — Eva; Soror. 5 — Nanaram; Ir; I. 6 — Gnomo; B; Bato.  
 7 — Oo; Mi; Serrar. 8 — Atola; Lorpa. 9 — Talho; Hoste.  
 10 — Area; Bastar.



A inauguração oficial do novo complexo da TAP, no Aeroporto de Lisboa, constitui acontecimento de extraordinário relevo na vida portuguesa, para o que contribuíram as honrosas presenças de S. Exa. o Presidente da República, de S. E. o Cardeal Patriarca, resignatário, Senhor Dom Manuel Gonçalves Cerejeira, de membros do Governo da Nação e de inúmeras personalidades em destaque nos mais qualificados sectores oficiais e privados.

Estimuladores foram, para toda a «Família da TAP», as expressões com que o venerando Chefe do Estado manifestou a grata impressão recolhida no decurso da sua visita. E cabe sublinhar que o Senhor Almirante Américo Thomaz foi ao encontro, afectuosamente, de todas as camadas da «população activa» do nosso complexo, dirigindo-lhes palavras que muito sensibilizaram quem teve o ensejo de as escutar.

Ao retirar-se, o Senhor Presidente da República — que tudo observara, escutando minuciosos esclarecimentos, mórmente no gigantesco «Hangar n.º 6, sobre o qual proferiu calorosos elogios — formulou os melhores votos pela continuidade do desenvolvimento da TAP, considerando-o de alta conveniência para os interesses de Portugal no mundo moderno.

