

>> continuação da página anterior

nos aviões Super Constellation, atingindo em 1958 “uma situação deficitária de 66 967 001\$, constituída por amortizações relativas ao material Super Constellation não cobertas pelas receitas de exploração, situação essa que representava já um agravamento de 17 mil contos em relação a 1957, que, por seu turno, apresentava um agravamento do saldo negativo de 1956, e sucessivamente”, explica o R&C de 1959. Neste ano, o Estado acaba por aceitar um “débito total de 82 690 699\$, como a sua comparticipação nos encargos dos exercícios anteriores”, valor que incluía já a fatia referente a 1959. “Solucionado este problema basilar, ficaram criadas as condições para se resolverem os restantes e para preparar, em bases sólidas, o futuro desenvolvimento da companhia”, prometia a administração da TAP. Mas tal não se verificou, como se descobre no R&C de 1963.

“Resolvidos os problemas financeiros da companhia como descrito em 1959, tem subsistido, não obstante a boa vontade de todos os intervenientes, uma situação de factos pouco propícios ao normal desenvolvimento dos serviços e resultante, em parte, de atrasos na liquidação de contas com alguns organismos oficiais”, dizem as contas de 1963, ano que a TAP fechou com despesas de 577 mil contos e receitas de 571 mil contos.

Ao final de dez anos de vida, a TAP já empregava perto de 2 mil trabalhadores, dos quais 325 contavam com mais de dez anos de casa. A trajectória de crescimento continuou nos anos seguintes, em especial durante 1967-1973, quando “uma frota de oito aviões passou para 18” e o total de passageiros aumentou de 535 mil para 1,6 milhões. A barreira do milhão de passageiros foi quebrada em 1970, com 1,02 milhões. Por esta altura, a TAP era já uma empresa no verde, com lucro de 82 mil contos em 1972 e de 167,6 mil contos em 1973. Depois veio a revolução, a quebra no tráfego das colónias, o desaparecimento dos turistas e a crise petrolífera. Tudo junto, a TAP ficou com marcas que ainda hoje perduram.

TEMPESTADE PERFEITA É difícil imaginar melhor receita para deitar a baixo uma companhia aérea que a acima descrita e que a TAP enfrentou nesta altura. O aumento da pressão da sociedade sobre a ditadura começou a passar mais factura à companhia logo em 1973. “Correspondendo ao natural e necessário ajustamento dos salários à evolução do custo de vida, e por isso mesmo constituindo não só uma justa aspiração dos trabalhadores, mas também um desejo e uma



05

preocupação da administração, não pode porém deixar de se assinalar o grande peso desse encargo nas contas”, sublinha a administração nas contas de 1973.

Na génese deste aumento salarial, porém, não esteve uma negociação tranquila: “É com profundo desgosto que temos de referir os lamentáveis incidentes que ocorreram nas instalações da companhia”, diz o documento, provavelmente a propósito da greve de 12 de Julho de 1973 nas oficinas da TAP, só resolvida com cargas policiais. Segundo o R&C de 1973, os aumentos custaram “cerca de 170 mil contos no ano, um dos factos que pesaram mais significativamente na gestão”. A explosão dos custos salariais, porém, ainda só estava a começar.

A voz dos trabalhadores da TAP era uma das mais fortes e temidas nesta altura, razão pela qual “logo que eclodiu o Movimento das Forças Armadas, procurou o conselho [de administração] a Junta de Salvação Nacional [JSN] pondo-se à sua disposição e pedindo providências para salvaguarda do património e protecção para os serviços da empresa”. A 2 de Maio de 1974, a comissão sindical da transportadora entregou um caderno reivindicativo à JSN a exigir o controlo da empresa pelos trabalhadores, o saneamento da empresa e a investigação aos acontecimentos de Julho de 1973. Os trabalhadores concentram-se em frente ao edifício da administração. “Na iminência da interrupção parcial ou total do serviço”, explica o R&C de 1973 – escrito em Julho de 1974 –, “deliberou a JSN, em 7 de Maio, [...] que o Estado substituisse temporariamente a concessionária”, nomeando uma comissão administrativa (CA) para a TAP.

“Finalmente em 31 de Julho [1974], graças à interessada persistência do Sr. general Galvão de Melo, membro da JSN, [...]

CRISTO REI

A Inauguração do Cristo Rei, em Almada, a 17 de Maio de 1959, foi um evento a que a T. A. P. se associou “com grande êxito” na altura. Segundo o relatório e contas da empresa desse ano, a transportadora realizou um total de 22 voos à volta do monumento, dando oportunidade a 1000 pessoas de voar pelo Cristo Rei, sobrevoando ainda o Estuário do Tejo e Lisboa.



25 DE ABRIL DE 1974

A temperatura na TAP nos anos 70 foi bem quente. Primeiro, houve uma pré-nacionalização em Maio de 1974, quando a contestação dos sindicatos obrigou a Junta de Salvação Nacional a tomar a empresa. A administração só voltou em Julho para preparar as contas, lamentando então “os lamentáveis incidentes que ocorreram nas instalações da companhia”.

