



foram postas à nossa disposição instalações do ministério e foi determinado à CA, entretanto já demissionária, que pusesse ao nosso dispor os meios e informações de que necessitávamos para elaborar este relatório”, lê-se na espécie de relatório e contas de 1973. Neste documento ficamos ainda a saber que de Janeiro a Dezembro “o aumento médio do preço dos combustíveis” foi de 105%. Ainda assim, o ano deu 167,7 mil contos de lucro.

Já sobre o exercício de 1974 encontram-se apenas quadros de despesas e receitas da empresa. O ano foi de mais convulsão na TAP, persistindo ainda a crise petrolífera e com a companhia a registar quebras abruptas no número de passageiros, devido à situação nas ex-colónias e à redução da procura por Portugal como destino. Além disso, os custos salariais de 1973 para 1974 subiram 26,4%. Tudo somado, as contas fecharam no vermelho – 241 mil contos. Valor baixo em comparação com os prejuízos que se seguiriam.

Foi dez dias antes das primeiras eleições livres em Portugal que o IV Governo Provisório, chefiado por Vasco Gon-

çalves, decidiu nacionalizar as “indústrias-base”, a TAP e várias outras empresas. Por ora, “a indústria farmacêutica fica de fora [...] o sector farmacêutico costuma ser o último a nacionalizar numa operação de transição da economia de mercado para a economia planificada”, dizia o “Diário de Lisboa” de 16 de Abril de 1975, citando “fonte próxima do governo”. A 25 de Abril, PS (37,8%) dominaria as eleições, com o PCP a ficar-se pelos 12,4%. O I Governo Constitucional, porém, só viria a tomar posse em 1976, na sequência de novas eleições nesse ano.

No período entre 1973 e 1976, o quadro de pessoal da TAP cresceu de 8568 trabalhadores para 8946, mais 4,4%. O valor compara com a evolução dos custos salariais no mesmo período, que explodiram 109%, para mais de 2 milhões de contos. No R&C de 1976, a administração da agora empresa pública explica: “Foram revistas as tabelas salariais [...] aplicáveis aos trabalhadores da TAP, com efeitos retroactivos a Outubro de 1975.” Neste ano, o Estado foi chamado a injectar 800 mil contos na companhia, que mesmo assim registou um prejuízo de 348 mil contos.

04 Em 1961 a TAP deu o salto para a era do Jacto com a compra do seu primeiro avião a jacto, um Caravelle, da francesa Sud-Aviation, com o registo CS-TCA

05 Primeiro cartaz publicitário da Transportes Aéreos Portugueses (T.A.P.), datado de 1948, e com referência a todas as suas rotas de então

06 A Aero-Portuguesa era a única companhia a voar para o Norte de África durante a Segunda Guerra Mundial, numa rota que acabou por ficar imortalizada graças a “Casablanca”

Perfil



Medeiros e Almeida

“Foi um dos mais bem-sucedidos empresários portugueses. Esteve ligado, entre outros, ao negócio dos automóveis e ao arranque da aviação comercial em Portugal.” É assim que o catálogo da exposição biográfica sobre António de Medeiros e Almeida resume o currículo do empresário. Nasceu a 17 de Setembro de 1895, filho de pais açorianos. Em 1921 desiste do curso de Medicina para seguir a via empresarial. Depois de alguns meses na Alemanha, “para adquirir prática no comércio internacional”, regressa a Portugal em 1922 para apostar na importação de automóveis, conseguindo a representação exclusiva da Morris. Estes carros, porém, feitos para a estrada inglesa, não se adaptaram bem aos paralelepípedos em Portugal, obrigando o empresário a financiar o reforço de todos os carros vendidos. A partir daí, o negócio floresce. Em 1941 entra no grupo Bensáude, tendo participado no lançamento da SATA. Em Maio de 1948 compra a Aero-Portuguesa e em 1953 integra-a na TAP, tornando-se o maior accionista individual da companhia. É presidente da assembleia-geral da TAP entre 1955 e 1960. Foi também um dos maiores benfeitores da Colónia Balnear “O Século”. Em 1969 foi convidado por Américo Thomaz para criar e gerir a Fundação Salazar, que constrói fogos para populações carenciadas. Em 1973 avança com a sua própria fundação, começando a afastar-se do mundo dos negócios gradualmente no ano seguinte. Morre em 1986. *F.P.C.*

DE VOLTA AO ESTADO

“Vocês jornalistas, devem ter a noção do momento histórico de Portugal a que acabamos de assistir.” Foi às 21 horas de 15 de Abril de 1975 que o brigadeiro Vasco Gonçalves começava a anunciar a decisão do IV Governo Provisório de nacionalizar mais de duas dezenas de empresas em Portugal, entre elas a TAP, a CP e o complexo siderúrgico do Seixal.



O DIA MAIS NEGRO

Impossível revisitar este período sem falar em 19 de Novembro de 1977, dia em que um B727 da TAP se despista na 3ª tentativa de aterrar na Madeira, custando 131 vidas. Causa provável: “Condições meteorológicas muito desfavoráveis; existência possível de hidroplanagem” e “correção direccional brusca após toque na pista”, segundo o relatório oficial.

