

**“A Formação da TAP e os primórdios da navegação aérea em Portugal”, in *Anais / Série História*, n.º XI-XII, Lisboa, Universidade Autónoma de Lisboa, 2007, em publicação.**

### **Registo do primeiro avião em Lisboa.**

Em 1928, um acto inédito sobressai em Lisboa. Era registado o primeiro avião comercial português. Tratava-se de um *Junkers F.13*, baptizado de *Lisboa*, com capacidade para transportar seis passageiros. Fora adquirido pela SAP – Serviços Aéreos Portugueses, a primeira Companhia que, efectivamente, tentou “estabelecer e explorar linhas aéreas comerciais em Portugal”<sup>1</sup>.

### **Companhias de navegação aérea, nas décadas de 1930-40.**

Porém, seria na década de 30 que a aviação viria a ganhar maior importância, sobretudo através daquela que seria considerada a pioneira da aviação comercial, a Aero Portuguesa, criada a 22 de Junho de 1934. Tinha como principal objectivo a “exploração de linhas aéreas” e tudo o que podia “relacionar-se com a navegação aérea”<sup>2</sup>. As suas primeiras carreiras fizeram-se entre Lisboa e Tanger e Lisboa Casablanca. A Aero Portuguesa<sup>3</sup>, teve um papel determinante no decorrer da Segunda Guerra Mundial, uma vez que os seus aviões foram os únicos que nesse período asseguraram os voos entre a Europa e África.

Em 1941, passou a vigorar uma outra companhia, a SATA – Sociedade de Transportes Aéreos, com origem nos Açores. Os seus serviços asseguravam a ligação entre aquele arquipélago e o continente.

---

<sup>1</sup> Esta Companhia fora constituída na sua maioria com capital alemão. Os voos faziam as linhas Lisboa-Sevilha e Lisboa-Madrid. Apesar de estar direccionada para o correio e passageiros. Cf. *A Aviação em Portugal, Subsídios para a sua história*, TAP Air Portugal, 1981, p.10.

<sup>2</sup> Os primeiros artigos da escritura desta sociedade por cotas de responsabilidade limitada são esclarecedores quanto à sua finalidade: “1.º A sociedade adopta a denominação Aero Portuguesa, Limitada, tem a sua sede em Lisboa e domicílio provisório na rua do Alecrim, 33, 2.º andar. 2.º O seu objecto consiste na exploração de linhas aéreas e tudo o que possa relacionar-se com navegação aérea. 3.º O capital social é de 160.000\$, em dinheiro, e é dividido em cinco cotas, sendo quatro da importância de 10.000\$, de que pertence uma a cada um dos sócios Álvaro Pereira de Lacerda, João Judice de Vasconcelos, José Maria Álvares e José Pais Borges, e a quinta de 120.000\$, que pertence à Air France, sociedade anónima com sede em Paris.” Cf. *Diário do Governo*, III Série, 28 de Junho de 1934, pp.1192-93.

<sup>3</sup> Anos mais tarde esta Companhia passaria a ser gerida com capitais exclusivamente portugueses, como veremos mais adiante.

Seguiram-se os TAP – Transportes Aéreos Portugueses. Embora já existissem<sup>4</sup>, só em 1944, com a criação do Secretariado da Aeronáutica Civil, serviço dependente do Presidência do Conselho, se daria “cumprimento ao Decreto-Lei 33967” criando o “serviço denominado *Transportes Aéreos Portugueses*”<sup>5</sup>. Porém, só dois anos mais tarde, a 19 de Setembro de 1946, depois de alguns voos experimentais, para a Europa, Açores e África deram início os voos regulares. Neste dia, a primeira viagem oficial teve como destino Madrid, percurso que demoraria 2 horas<sup>6</sup>. Seguiram-se depois os voos regulares para Lourenço Marques, e restantes colónias, destinos que ficariam conhecidos como a *Linha Imperial*.

Em 1945, foi criada a CTA – Companhia de Transportes Aéreos. O seu director, o conhecido piloto Carlos Bleck conseguiu obter a concessão “a título precário, da exploração da linha Lisboa-Porto”, mas os fracos resultados advindos desta exploração e a não autorização do Governo para a abertura de outras carreiras, levariam à sua abolição em 1948.

Em 1949, os TAP conhecem novos progressos com a inclusão de S. Tomé na carreira de África, e com a inauguração dos voos para Londres. De salientar que o serviço desta companhia “dependia directamente de um departamento do Estado”, optou o Governo conferir-lhe uma maior autonomia para responder a novos desafios, e para isso a melhor estratégia passaria por transformar este serviço publico em sociedade anónima de responsabilidade limitada, passando a designar-se desde então como TAP<sup>7</sup>.

As companhias aéreas portuguesas tronaram-se casa vez mais ambiciosas, e tendo em conta que o “transporte aéreo, como industria que é, prepara e vende um produto”<sup>8</sup>.

O objectivo principal era a obtenção de lucro no transporte de pessoas e mercadorias, não só a nível nacional mas também internacional. Este facto, criou em Portugal um novo cenário, os transportes aéreos tornaram-se em fortes concorrentes às companhia de navegação marítima que, como se sabe, estavam por esta altura largamente explorados. Na realidade, foi dessa forma que passaram a ser vistas, uma vez que prometiam transportar as mercadorias de forma rápida e segura ao local de destino.

---

<sup>4</sup> A evolução desta Companhia passou por várias tutelas. Uma primeira, em 1927, ao ser criada a Repartição da Aviação Comercial, “cuja actividade foi puramente burocrática”, e dois anos depois, em 1929, a criação do Conselho Nacional do Ar, sob a chancela da Presidência do Conselho. Cf. *A Aviação em Portugal, Subsídios para a sua história*, TAP Air Portugal, 1981, p.10.

<sup>5</sup> Idem, ibidem.

<sup>6</sup> Curiosamente, esta viagem teve um único passageiro, um funcionário do Secretariado Civil.

<sup>7</sup> Alteração concretizada em Junho de 1953, com a extinção dos TAP e a criação de uma Companhia com o mesmo nome, mas agora como Sociedade Anónima, de que falaremos mais à frente.

<sup>8</sup> *O Futuro da Aviação Comercial*, Lisboa, 1953, p.4.

## **Pareceria entre a Aero Portuguesa e a Companhia Nacional de Navegação.**

Em Outubro de 1942, o Presidente da CNN, em reunião do Conselho de Administração, informava aos presentes do interesse manifestado pela a Aero Portuguesa em que a CNN “dela fizesse parte” apresentando-lhes para o efeito uma proposta<sup>9</sup>. Acrescenta, que esta seria a altura ideal para se pensar favoravelmente, pois não só considerava a proposta da Aero Portuguesa interessante, como havia que ter em atenção a concorrência no que tocava à exploração das linhas aéreas. Em seu entender, no futuro poderiam “sofrer com a exploração, cada dia mais intensiva, das linhas aereas”<sup>10</sup>. De salientar que a Aero Portuguesa vinha já há algum tempo a fazer prevalecer o seu desejo neste sentido, no entanto, da parte da CNN, o assunto foi-se arrastando sem que se deliberasse uma decisão final.

## **Interesse das companhias marítimas na criação de linhas aérea.**

A 24 de Maio de 1943, o CNA enviava um extenso parecer a Oliveira Salazar. O seu conteúdo é fundamental para avaliar a dimensão deste assunto. Percebemos desta forma que desde 1938 outras companhias já vinham manifestando interesse na criação de linhas aéreas. Seria, no entanto, a proposta apresentada pela Sociedade Geral<sup>11</sup> a levar o

---

<sup>9</sup> A proposta apresentada pela Aero Portuguesa consistia no seguinte: “a Aero-Portuguesa, Lda. seria avaliada em trezentos contos, e do seu capital - 160 contos – e restantes valores ficaria a esta Companhia trinta e sete e meio por cento pelo valor de 112.500\$00 (cento e doze mil e quinhentos escudos) 37,5% à Air-France – que manterá o acôrdo que tem com a Aero-Portuguesa, Lda. segundo a qual fornece o material e pessoal necessário à exploração das carreiras – e os restantes vinte e cinco por cento aos antigos societários da Aero-Portuguesa, Lda, senhores Júdice de Vasconcelos e Paes Borges (...)”. Cf. IAN/TT, CNN, Actas do Conselho de Administração, lv. 9950, acta n.º 1107, pág.71.

<sup>10</sup> Cf. IAN/TT, CNN, ACA, lv. 9950, acta n.º 1107, pág.71.

<sup>11</sup> Face à especificidade da proposta apresentada pela Sociedade Geral, em certos aspectos até inovadora e o pelo facto do CNA ter respondido de forma favorável, passamos a transcrever a deliberação do seu parecer: “1.º- O estabelecimento duma linha aérea portuguesa para as suas Colónias e para o Brasil no momento em que outras nações procuram posições favoráveis para a sua navegação aérea comercial, com vistas ao post-Guerra, merece todo o apoio do Conselho Nacional do Ar; 2.º - Da capacidade financeira da Sociedade Geral de Comercio, Industria e Transportes, Limitada, como fiadora da companhia de navegação aérea a formar, tem o Govêrno português perfeito conhecimento; 3.º- O Conselho Nacional do Ar considera vantajosa, sob o ponto de vista técnico, a utilização de pessoal especializado das aeronáuticas Militar e Naval. (pilotos, navegadores, engenheiros aeronáuticos, mecânicos e radiotelegrafistas); 4.º- No que respeito a material, sem duvida oferecia maiores vantagens a compra de tipos modernos de aviões, capazes de realizar grandes etapas em condições comerciais favoráveis. Mas é facil prever as dificuldades que terá uma companhia portuguesa em adquirir tais aparelhos, pelo que não vê o Conselho quaisquer inconvenientes de ordem técnica na utilização dos aviões Wellington e Hudson a

CNA a elaborar um documento mais detalhado por forma a clarificar todos os aspectos relacionados com a criação das linhas aéreas comerciais, motivo porque juntou alguns anexos explicativos, entre os quais o próprio requerimento assinado por Manuel de Mello.

Segundo este parecer, a primeira empresa a manifestar interesse a terá sido a Orey Antunes e C.<sup>a</sup>, ainda em Fevereiro de 1938. As suas condições foram apresentadas ao Ministro da Colónias<sup>12</sup>, mas o parecer do CNA seria negativo, entre outras, pela razão simples de o Estado se recusar conceder subsídios a uma empresa cujo capital era na maioria estrangeiro. Porém, a Orey Antunes e C.<sup>a</sup> não desiste, e dois anos depois, a 9 de Janeiro de 1940, voltou a renovar o pedido<sup>13</sup>, mas recebendo igualmente parecer negativo. Ainda em Novembro de 1938, o inglês T.H. Chamberlain pretendeu obter para a Aero Nacional, companhia ainda em formação os “direitos de prioridade para a exploração de uma carreira aérea entre Lisboa e Angola”, e a exclusividade para transportar correio aéreo para as colónias e União Sul Africana. Sobre este pedido foi solicitado parecer à Administração Geral dos Correios, Telégrafos e Telefones, que deliberou de forma negativa, pela mesma razão já invocada, ou seja, por se tratar de uma companhia com participação de capital estrangeiro.

Seguiu-se a Companhia Colonial de Navegação, tendo apresentado a sua proposta a 7 de Janeiro de 1941. Solicitava, entre outras coisas, o “estabelecimento de uma linha aérea comercial que ligasse Lisboa às províncias de Angola e Moçambique”, e vantagens e regalias no que se referia à aquisição de material, subsídios, ou outras modalidades ao critério do Governo. Para a CCN “estes serviços aereos seriam uma extensão da sua

---

que se refere a requerente, ou mesmo dos Ju 52 actualmente em serviço da Aeronáutica Militar, muito embora o seu raio de acção mais limitado obrigue a maior número de escalas. Porém, no, que se refere à linha do Brasil, para transporte de passageiros só deverá ser autorizada com aviões quadrimotores de grande raio de acção; 5.º- No caso da companhia conseguir montar as linhas aéreas com aparelhos modernos de grande raio de acção, as diligências a realizar pelo Govêrno português junto de outros Governos poderiam limitar-se ao espanhol e ao inglês. 6.º- No que diz respeito a garantias por parte do Govêrno português contra possíveis concorrências, julga-se razoável a concessão do exclusivo para transporte de passageiros e mercadoria durante 10 anos. O Conselho Nacional do Ar considera também razoável que seja dado á companhia portuguesa que explore as linhas imperiais, uma garantia de preferência no transporte de correio”. Cf. AOS/CO/PC – 24 A, Pasta 5, fls.318-343.

<sup>12</sup> Pretendia esta firma “estabelecer uma ligação semanal aérea entre Lisboa e Lobito”, para a qual pedia um subsidio de 220.000\$00 por viagem, com a garantia de em cada viagem transportar 50 quilos de correio. Teria esta nova companhia apoio técnico de uma empresa de navegação aérea holandesa. Cf. AOS/CO/PC – 24 A, Pasta 5, fls.318-343.

<sup>13</sup> Propunham, desta feita a “organização de uma êmpresa que realizasse o capital de 10.000.000\$00” fundamental para dar inicio à “exploração das linhas aéreas que ligassem Lisboa ao Império Colonial Português”. Pretendiam ainda do Governo a garantia de que se subscreveria em 50% do capital; garantia de lucro suficiente para de poder distribuir um dividendo de 5%, e ainda que, o Governo cobrisse eventuais prejuízos. Cf. AOS/CO/PC – 24 A, Pasta 5, fls.318-343.

actual actividade de empresa transportadora”<sup>14</sup>, e que portanto pretendia saber se o Estado estaria ou não interessado e que tipo de ajuda poderia oferecer.

A 21 de Janeiro de 1941, era a vez da Aero-Portuguesa, Lda., que se dizia interessada em “concorrer a qualquer adjudicação” que o Governo decidisse desenvolver relativamente à “exploração de uma linha aérea comercial”<sup>15</sup> entre Portugal e Angola e ainda Moçambique.

Perante as constantes solicitações que em tão curto período de tempo chegaram à Secretaria do CNA, viu-se este na necessidade de solicitar ao Presidente do Conselho um parecer por forma a resolver esta questão. Sugeria, a abertura de um concurso<sup>16</sup>, com regras específicas obrigatórias para todos os concorrentes, ou outras medidas sentido<sup>17</sup>.

### **Resposta das restantes companhias e seus desenvolvimentos.**

Não demorou muito tempo para que esta pretensão de Manuel de Mello chegasse aos ouvidos das restantes companhias de navegação marítima. A CNN apercebendo-se desta realidade e, ainda sem saber exactamente os contornos do projecto apresentado pela Sociedade Geral, discutiu o assunto na reunião do Conselho de Administração, realizada em Julho de 1943. Nesta, Guerreiro Gala, membro do Conselho Fiscal, questiona os presentes sobre a “veracidade do boato” acerca da “concessão em Portugal de carreiras aéreas à Sociedade Geral de Comércio, Indústria e Transportes, Lda, que para tal fim estaria organizando uma empresa com o capital de quatro centos mil contos”. O Presidente responde que, em seu entender, este boato não terá fundamento, já que a própria Aero-Portuguesa Lda. pretendia encontrar uma sociedade para exploração de uma concessão da qual fizessem parte as mais importantes companhias de navegação

---

<sup>14</sup> Cf. AOS/CO/PC – 24 A, Pasta 5, “Documento III”, fls.335.

<sup>15</sup> Cf. AOS/CO/PC – 24 A, Pasta 5, fls.318-343.

<sup>16</sup> A sua sugestão, seria atendida no mês seguinte, a dia 18 de Fevereiro sai um despacho assinado por Oliveira Salazar, em que este refere, de forma ainda superficial, que o Conselho iria estudar as “bases do concurso” destinado à concessão de uma linha aérea que ligasse Portugal a “todas ou a algumas das Colónias de África”. Deixava claro que, o Governo não pretendia fazer nenhuma concessão a “companhia que não seja efectivamente portuguesa pela sede, nacionalidade de sócios e administradores, e do capital e sem a menor dependência directa ou indirecta de qualquer organização estrangeira”, prometendo pronunciar-se acerca das bases do concurso assim que o CNA as tenha redigido por completo. Cf. AOS/CO/PC – 24 A, Pasta 5, “Despacho”, fl.337.

<sup>17</sup> O que veio a suceder a 20 de Março de 1941, data em que o CNA faz saber ao Presidente do Conselho que o “projecto de bases para adjudicação da ligação aerea Metropole – Angola – Moçambique” se encontrava pronto para se submeter à sua apreciação. Cf. AOS/CO/PC – 24 A, Pasta 5, “Despacho” e Projecto de Decreto-Lei”, fl.338-343.

portuguesas, rematando que “se alguma oposição existe a tal empreendimento não é da parte da Sociedade Geral que ela se tem feito sentir<sup>18</sup>”.

Independentemente das estratégias delineadas por parte das outras companhias, a CNN resolveu antecipar-se, e poucos dias depois, resolveu aceitar a proposta que a Aero-Portuguesa lhe havia dirigido ainda no ano transacto. No dia 27 de Julho de 1943, a CNN e a Air-France, parceira da Aero-Portuguesa, assinam uma escritura de constituição de uma nova Sociedade, que tinha como objectivo a “exploração das carreiras aéreas<sup>19</sup>”.

Não obstante, Júdice de Vasconcellos, um dos sócios fundadores da Aero-Portuguesa, pretendia ir mais além. No que tocava ao crescimento da recém criada Sociedade, era sua intenção obter todas as condições necessárias à criação de uma carreira aérea para Casablanca, mas não só, ambicionava a curto prazo a realização de um acordo onde estivessem presentes as companhias de navegação no sentido de se estabelecer uma Sociedade única na exploração de carreiras aéreas. Lançado o desafio, Júdice de Vasconcellos, obteve resposta, um mês depois, por parte de algumas companhias interessadas. Em Novembro de 1943, Sr. Bernardino Correia, em representação da Empresa Colonial de Navegação entendia que “lhe parecia de toda a conveniência que as companhias de navegação se encontrassem” para que em conjunto constituíssem “um pequeno consórcio”<sup>20</sup> para a exploração das carreiras aéreas. Projecto que, depois pretendiam apresentar ao Governo.

Nesse sentido, a 4 de Janeiro de 1944, o presidente da CNN, Rui Eanes Ulrich informava os restantes membros do Conselho que, o Sr. Júdice de Vasconcellos o havia procurado para lhe comunicar que já tinha prontas as bases provisórias destinadas à “formação de um consórcio composto pelas Companhias Nacional, Colonial e Aero-Portuguesa” para a exploração das carreiras aéreas. Mas como veremos, outros armadores iriam fazer parte deste consórcio, sem até ao momento se mencionar a Sociedade Geral.

Umas das cláusulas dizia respeito à cedência que a Aero-Portuguesa faria ao dito “Consórcio” relativamente ao seu material “mediante o pagamento de um aluguer para a exploração das primeiras carreiras”<sup>21</sup>. Ficava ainda explícito que caso o Governo

---

<sup>18</sup> IAN/TT, CNN, ACA, lv. 9950, acta n.º 1148, p.165.

<sup>19</sup> IAN/TT, CNN, ACA, lv. 9950, acta n.º 1149, p.171.

<sup>20</sup> IAN/TT, CNN, ACA, lv. 9951, acta n.º 1167, p.8.

<sup>21</sup> IAN/TT, CNN, ACA, lv. 9951, acta n.º 1172, p.19.

aprovasse a concessão seria objectivo principal deste “Consórcio” a organização de uma sociedade anónima para a exploração dessas mesmas linhas.

Júdice de Vasconcellos, mostrava todo o seu empenho neste projecto. Idealizava já as primeiras linhas entre Lisboa-Madrid e Porto-Lisboa, e ainda Lisboa-Tanger. Depois destas, Júdice de Vasconcellos ambicionava expandir estas ligações à América do Sul, e depois da guerra, para a Europa, e eventualmente até à América do Norte.

Da parte da CNN, tornava-se urgente a entrega deste projecto ao Governo, mas também o estabelecimento das carreiras entre Lisboa e Porto, e Lisboa – Madrid.

Rui Eanes Ulrich entendia ser esta a melhor forma de obter do Governo “a sua colaboração na carreira do Brasil”, a primeira a longo curso<sup>22</sup>. Porém, como vimos, esta ultima não era novidade, visto que a proposta apresentada pela Sociedade Geral, em 30 de Abril do ano transacto, já se referia a criação de uma carreira para o Brasil.

A 8 de Fevereiro de 1944, Rui Eanes Ulrich comunicava aos membros do Conselho de Administração da CNN que se havia realizado uma reunião onde tinham estado presentes os representantes da Companhia Colonial de Navegação, a Empresa Insulana de Navegação, a Companhia de Navegação Carregadores Açoreanos e a Aero-Portuguesa, Lda., e que todos tinham aprovado a minuta do acordo<sup>23</sup> para a formação do consórcio com fim à exploração das carreiras aéreas.

No dia 3 de Março do corrente voltaram a reunir-se os representantes de todas as companhias, para nova apreciação das bases que já haviam sido discutidas no dia 8 de Fevereiro passado, tendo as mesmas sido analisadas e mantidas, excepto a que se referia às obrigações para cada sócio teria de assumir<sup>24</sup>.

No seguimento desta resolução, os representantes das 5 companhias envolvidas enviam uma carta ao CNA, datada de 22 de Março de 1944, dando conta da constituição do

---

<sup>22</sup> IAN/TT, CNN, ACA, lv. 9951, acta n.º 1173, p.22.

<sup>23</sup> A minuta deste acordo, constituída por 11 alíneas, estabelecia que, o futuro consórcio ficaria conhecido por “Consortio Aeronáutico”. Para além das subscritas, poderiam ser admitidas outras companhias de navegação. A alínea n.º6 refere que a razão e finalidade deste consórcio é “a obtenção da concessão de montagem e exploração de carreiras aéreas entre Portugal e as Colónias e o Brasil”. Já se previa a criação de uma sociedade anónima, que arrancaria logo que fosse dado o aval do Governo, extinguindo-se para tal a primeira sociedade, isto é, o “Consórcio Aeronautico”. Cf. IAN/TT, ACA, lv. 9951, acta n.º 1177, pp.29-31.

<sup>24</sup> Nesta reunião as bases seriam novamente revistas. Destaca-se o facto de as companhias se comprometerem, caso no futuro se constituía uma sociedade anónima, a subscrever a quantia de 50.000 contos repartida da seguinte forma: “Companhia Colonial de Navegação 20.500 contos; Companhia Nacional de Navegação 20.500 contos; Empresa Insulana de Navegação 5.000 contos; Companhia de Navegação Carregadores Açoreanos 2.000 contos; Aero-Portuguesa, Lda., 2.000 contos”. Assim, as deliberações tomadas no consórcio seriam distribuídas da seguinte forma: as duas primeiras companhias com 41 votos, a terceira com 10 votos, e as duas últimas com 4 votos. Cf. IAN/TT, CNN, ACA, lv. 9951, acta n.º 1181, pp.43-44.

Consórcio<sup>25</sup>. Dois meses depois, a 26 de Maio do corrente, o CNA enviava ao Presidente do Conselho um extenso relatório sobre este assunto.

Para além de repetir a sucessão do acontecimentos desde 1938, relativos ao estabelecimento de linhas aéreas<sup>26</sup>, neste relatório o CNA apresentava ainda os motivos porque em Portugal os transportes aéreos ainda não tinham conseguido prosperar<sup>27</sup>.

Apesar do esforço por parte das concorrentes, a verdade é que havia sempre um entrave que não lhes permitia finalizar os seus projectos, entre eles o Consórcio que, apesar da sua constituição, o acordo final sobre as bases a apresentar ao Governo levou mais tempo que o previsto, e por se ter prolongado tanto tempo, acabou por assumir contornos inesperáveis. Em primeiro lugar, o acordo final entre companhias para o estabelecimento da nova Sociedade apenas se viria a verificar-se a 8 de Julho de 1947<sup>28</sup>,

---

<sup>25</sup> Representava a CCN, Bernardino Alves Correia e José Roberto Raposo; a CNN, Rui Enes Ulrich e José Gonçalves; a ISN, António Medeiros Almeida; a CNCA, Gago de Medeiros e finalmente a Aero-Portuguesa, Julio Judice de Vasconcelos. Cf. AOS/CO/PC – 24 A, Pasta 9, fls. 462-467.

<sup>26</sup> Percebemos pela leitura deste relatório que, além do “Consórcio” e das companhias anteriormente citadas, pelo menos mais 3 empresas manifestaram o seu interesse na criação de linhas aéreas, a saber: a companhia “Desenvolvimentos Aéreos, Ld.<sup>a</sup>”, como representante da firma inglesa New Consolidated Holdings, Ltd”, a “Sociedade Açoreana de Estudos Aéreos, Ld.<sup>a</sup>”, e finalmente “Emprêsa Insulana de Navegação”. Segundo este relatório, em Maio de 1944 eram ainda concorrentes as firmas Orey, Antunes, & C.<sup>a</sup> Ld.<sup>a</sup>, sendo que esta apenas pretendia “organizar e não financiar uma companhia para exploração das linhas; a Aero Nacional, que afinal nunca chegou a formar-se e o seu capital deveria ser na maioria inglês; a Sociedade Geral, que se propunha “organizar, com capitais seus, uma companhia de navegação aérea; os Desenvolvimentos Aéreos, Ld.<sup>a</sup>, “com capital inglês, na percentagem concedida pelo Estado Português”, a Sociedade Açoreana de Estudos Aéreos, Ld.<sup>a</sup>, “interessada na eventual exploração da linha Lisboa-Açores, que, a titulo precário lhe foi concedida”. Cf. AOS/CO/PC – 24 A, Pasta 9, fls. 468-471.

<sup>27</sup> Neste parecer, o CNA explicava e justificava detalhadamente porque não haviam ainda prosperado os transportes aéreos em Portugal. Entre outros, porque até ao momento nenhuma companhia o conseguiu fazer sem “o auxilio financeiro do Estado”, tendo em conta que se tratava de uma actividade onde seria necessário despende milhões. Mas por outro lado, sabiam da necessidade que havia no estabelecimento das carreiras. Portugal era um país que possuía “um vasto império colonial e com grandes interesses morais e materiais no Brasil” motivo porque se justificava “plenamente a protecção que o Estado” entendia vir a despende com a uma qualquer companhia concessionária. Segundo as suas contas, nos primeiros anos esta companhia necessitaria sempre da protecção do Estado, no caso da exploração semanal das linhas para as colónias. Refere que era necessário analisar cuidadosamente os meios técnicos que iriam servir para a aviação comercial, como por exemplo os pairadores militares que iriam certamente ser utilizados depois de terminada a guerra. Para além disto, era necessário construir aeroportos modernos nos locais do Império considerados mais importantes, não se podendo contar apenas com as infra-estruturas dos aeródromos ali existentes. Realidade que implicaria pensar por exemplo em aviões mais pesados, condições necessárias para a aviação nocturna, assistência radiofónica, e meteorológica, ou apoiar o turismo (com a construção de hotéis). No entanto, para o CNA o segredo era “a relação entre número de toneladas – quilómetro oferecidas e o número de toneladas –quilómetro utilizadas” e para o efeito dividir-se-ia o tráfego em 3 categorias: correio, passageiros e mercadorias, utilizando-se para cada qual um aparelho diferente. Havia, afinal, tantos aspectos em que pensar, porque afinal “no problema dos transportes as pequeninas coisas acabam por ter importância”. Cf. AOS/CO/PC – 24 A, Pasta 9, fls. 471-476.

<sup>28</sup> Finalmente, nesta data, acordou-se quanto às bases definitivas para a constituição da nova Companhia. Assentavam, as ditas, essencialmente em: “a) Todas as signatárias unirão os seus esforços para conseguir que seja dada a uma Companhia a constituir a concessão das linhas aéreas internas no País, entre Portugal e as suas colónias de África Ocidental e Oriental, entre Portugal e o Brasil e entre Portugal e os países da Europa e da América e outros que o Governo determinar. b) A referida Companhia terá um capital de

em segundo, tinha havido desistências e de forma inesperada a entrada de novos signatários, entre estes a Sociedade Geral. Assim, por esta altura fazia parte deste novo acordo, além desta, a Companhia de Transportes Aéreos, a Companhia Nacional de Navegação e a Aero-Portuguesa. Ressalta, desta lista, a ausência da Companhia Colonial de Navegação, a Empresa Insulana de Navegação, e a Companhia de Navegação Carregadores Açoreanos.

Verificamos, porém, que este acordo voltaria a ficar adormecido por mais um relativo período de tempo. Das companhias de navegação marítima, apenas a CNN estava ligada a uma empresa de navegação aérea. Sabemos, porém, que em Abril de 1948, a CNN pretende ceder à Air France a sua participação na Aero Portuguesa, e por sua vez a Air France desejava vender as acções que tinha naquela mesma Companhia<sup>29</sup>. A concretização do ajuste entre a CNN e a Air France deu-se a 31 de Agosto de 1948<sup>30</sup>.

Passados estes anos, só em 1952 surgiram novos desenvolvimentos, que definitivamente viriam dar outro ânimo às interessadas, cuja frustração era bem patente, após tantos anos de esforço, sem dele terem obtido qualquer fruto. A primeira boa notícia chegava 19 de Agosto de 1952. Na sessão do Conselho da CNN, o seu vice-presidente, José Victorino Branco, informava os presentes de que o Presidente desta companhia havia sido abordado pelo Ministro da Marinha, para lhe dar a conhecer a intenção do Governo em criar uma “nova companhia de navegação aérea patrocinada pelo Estado”, e da qual “ficaria muito satisfeito se a Companhia tomasse uma parte do capital”. Pretendia o Governo criar uma companhia que substituísse a dos Transportes Aéreos Portugueses. O seu capital seria de 100.000 contos, sendo 30% reservado ao Estado. Era

---

cento e cinquenta mil contos, dos quais cinquenta mil serão subscritos e pagos pelos dois primeiros signatários, cinquenta mil serão subscritos e pagos pelo terceiro, quarto e quinto e cinquenta mil serão postos à disposição do Governo para serem subscritos por êle ou pelas entidades por êle designadas. Se fôr acordado entre os signatários capital inicial diferente do que aqui é previsto, manter-se-á sempre entre êles a mesma proporção acima fixada”. c) Obtida a concessão, a Companhia a constituir absorverá o activo e passivo da Companhia de Transportes Aéreos e para ela passará também a concessão da Aero Portuguesa, Lda. e as agencias que esta tiver, dando-se-lhes em pagamento acções nas Bases que se convencionaram entre todos os sócios. d) As comunicações a dirigir ao Governo e todas as demais que forem necessárias para a consecução do mencionado fim serão assinadas, conjuntamente, pela Companhia de Transportes Aéreos como representante dos dois primeiros signatários, e pela Aéro- Portuguesa, Lda. como representante dos três últimos signatários, devendo todos trabalhar sempre no melhor acôrdo e harmonia”. Cf. IAN/TT, CNN, ACA, lv. 9953, acta n.º 1350, pp.94-95.

<sup>29</sup> Segundo esclareceu o presidente da CNN, a Empresa Insulana de Navegação estaria interessada na compra destas últimas. Não foi manifestado qualquer inconveniente nessa operação, mas ficou a ressalva de que ficariam atentos, porque caso esta não se verificasse os membros da direcção da CNN encaravam a hipótese de vir a “adquirir a quota da Air-France para evitar que elementos estranhos predominem na Aéro-Portuguesa” por forma a evitar que “venham a ter participação no Consórcio formado para a exploração das linhas de África. Cf. IAN/TT, CNN, ACA, lv. 9954, acta n.º 1788, pp.6-7.

<sup>30</sup> Neste dia foi assinada a escritura pela qual a primeira signatária cedia à segunda a cota que possuía na Aero Portuguesa pela quantia de 197.777.\$74. Cf. IAN/TT, CNN, ACA, lv. 9954, acta n.º 1808, p.60.

ainda pretensão deste, fazer interessar os “Bancos Portugueses, do Ultramar e do Brasil, e companhias de navegação” para as quais ficaria estabelecido “uma contribuição de 5% do capital, vindo a caber à CNN um quinto dessa contribuição”<sup>31</sup>.

Sete dias depois, na reunião de 26 de Agosto, José Victorino Branco, informava que se havia encontrado com o Ministro da Marinha, prometendo-lhe uma resposta para breve, o qual lhe dissera que “tinha ponderado muito no caso, antes de fazer o convite às Companhias de navegação” e que no seu entender “a CNN dentro dessa nova organização estará bem e não perderá”<sup>32</sup>.

Obviamente que todo o desenrolar deste assunto foi devidamente seguido por Manuel de Mello. Como veremos pouco tempo depois Manuel Mello entrava como sócio na TAP, e dois anos depois tornava-se Presidente da CNN.

A 3 de Fevereiro de 1953, o Presidente da CNN, informava o Conselho que, no dia anterior estivera numa reunião convocada pelo Ministro das Comunicações. Nesta, discutiu-se a formação de uma nova Companhia de Aviação, a mesma que lhe havia falado o Ministro da Marinha há 5 anos. Dissera-lhe o Ministro que “o Presidente do Conselho e o Governo encaram a constituição desta nova Companhia de maneira muito particular”<sup>33</sup>. Segundo o Governo esta nova companhia teria como objectivo a “ligação com Angola e Moçambique, com escala em S. Tomé, em Paris e Londres, numa carreira para o norte da Europa”, ficando aberta a possibilidade de ligar Portugal ao Brasil com escala nos Açores.

O Presidente da CNN revelou ainda que o Ministro das Comunicações já tinha realizado alguns estudos preliminares<sup>34</sup>, declarando que, para o Governo esta Companhia seria de “autêntico interesse nacional”<sup>35</sup>.

Caso as companhias marítimas aceitassem o seu convite em participar na nova Sociedade de aviação, seria necessário nomear um alguém que representasse todos os armadores das Companhias de navegação envolvidas, o qual teria lugar na Administração da nova Sociedade. O convite foi endereçado ao Comandante Simão

---

<sup>31</sup> Cf. IAN/TT, CNN, ACA, lv. 9959, acta n.º2024, pp.122-123.

<sup>32</sup> Cf. IAN/TT, CNN, ACA, lv. 9959, acta n.º2025, p.125.

<sup>33</sup> O Presidente da CNN informou ainda que o Governo pretendia distribuir o capital da seguinte forma: “às Companhias de Navegação 20.000 contos, quatro mil de cada uma das seguintes Companhias: Nacional, Colonial, Sociedade Geral, Soponata, e, em conjunto, Insulana e Carregadores Açoreanos”. Cf. IAN/TT, CNN, ACA, lv. 9960, acta n.º2047, p.47.

<sup>34</sup> No entender do Ministro das Comunicações a futura “Companhia necessitará de um capital máximo de 195.000” e no que tocava à distribuição de capital caberia às “Companhias de Navegação 20.000 contos, quatro mil de cada uma das seguintes Companhias: Nacional, Colonial, Sociedade Geral, Soponata, e, em conjunto, Insulana e Carregadores Açoreanos”. Cf. IAN/TT, ACA, lv. 9960, acta n.º2047, p.47.

<sup>35</sup> Cf. IAN/TT, CNN, ACA, lv. 9960, acta n.º2047, p.47.

Vaz<sup>36</sup> que entretanto recusara. Numa segunda tentativa, o cargo foi aceite pelo comandante Albano de Oliveira, oficial da marinha, e também antigo governador de Macau. Esta escolha teve a aprovação unânime de todos os armadores, e também do Ministro da Marinha<sup>37</sup>.

### **Finalmente a criação da TAP, em 7 de Maio de 1953.**

Finalmente o Governo dava luz verde para que se alterasse o estatuto jurídico dos TAP “transformando este serviço publico numa sociedade anónima de responsabilidade limitada”<sup>38</sup>, mas agora designada por TAP - Transportes Aéreos Portugueses, SARL. A escritura teve lugar no dia 7 de Maio de 1953, passando desde então a ter estatuto de companhia privada. O artigo 3.º vinculava que era seu objectivo a “exploração de transportes aéreos de passageiros, carga e correio” e estes serviços seriam autorizados pelo Governo, ou “mediante as concessões que lhe sejam outorgadas pelo Estado”<sup>39</sup>, e por tempo indeterminado. Curiosamente, neste mesmo ano desaparecia a Aero Portuguesa deixaria. O seu material e a quase totalidade do seu pessoal seria absorvida pela TAP.

Várias individualidades e instituições do país não quiseram deixar de se associar a esta prometedora Companhia. Desta extensa lista de sócios fundadores encontramos Manuel de Mello, que em nome individual obtinha 1000 acções, equivalente a mil contos, a Sociedade Geral de Comércio, Indústria e Transportes, com 4 mil acções, no valor de 4 mil contos<sup>40</sup>. Porém, quando tudo parecia correr bem, surgiam os primeiros sinais de descontentamento por parte dos armadores. Discordavam do capital que lhes havia sido reservado<sup>41</sup>. Para além deste descontentamento, em Outubro do corrente, as mesmas companhias de navegação reuniram-se porque começam a notar alguma anormalidade

---

<sup>36</sup> Então Vice-Presidente da Junta Nacional da Marinha Mercante.

<sup>37</sup> Cf. IAN/TT, CNN, ACA, lv. 9960, acta n.º2053, p. 86.

<sup>38</sup> Cf. *A Aviação em Portugal, Subsídios para a sua história*, TAP Air Portugal, 1981, p. 10.

<sup>39</sup> Cf. *Diário da Republica*, 13 de Maio de 1953, III Série, n.º113, p.1073.

<sup>40</sup> Dos 83 sócios fundadores encontravam-se algumas firmas estrangeiras, vários bancos portugueses e estrangeiros, entre eles a Casa Bancária José Henrique Totta, com mil acções. Além da Sociedade Geral, estava a Companhia Nacional de Navegação, e a Empresa Insulana de navegação cada qual com 4 mil acções, Cf. *Diário da Republica*, 13 de Maio de 1953, III Série, n.º113, p.1074.

<sup>41</sup> Na reunião do Conselho de Administração da CNN, de 20 de Maio de 1953, foi revelado que aos “armadores ficara reservado 20% do capital num total de 100.000 contos. Nesta altura contribuíram apenas 4 companhias de navegação, tendo ficado assente que à CNN caberia pagar 5.000 contos. Mais tarde passaram a ser 5 os armadores interessados, e assim a contribuição da CNN baixaria para 4.000 contos. No entanto com o decorrer do tempo foi estabelecido uma nova verba, com um capital total de 120.000 contos. Para as empresas armadoras manterem a percentagem inicial, tem cada uma que passar a entrar com mais 800 contos. Cf. IAN/TT, CNN, ACA, lv. 9960, acta n.º2065, p. 136.

no que tocava à administração da TAP. Segundo eles, o seu Presidente Melo e Castro “chamou a si todos os poderes de uma maneira absoluta”, apenas solicitando a intervenção dos restantes colegas para assinar medidas por si já tomadas. Ficou assente que as companhias interessadas voltariam a reunir-se para tratar este assunto, iniciativa corroborada por Manuel de Mello que “falou a êsse respeito” concordando na “respectiva convocação.”<sup>42</sup>

Essa reunião realizou-se, efectivamente, poucos dias depois, na sede da Sociedade Geral. Estiveram presentes os representantes das cinco companhias de navegação com interesse na empresa de navegação aérea, onde foi decidido, por unanimidade, dar plenos poderes “ao seu representante na Administração o Senhor Comandante Albano de Oliveira” para nas reuniões do Conselho da TAP defender os seus interesses. No caso de o Presidente Mello e Castro continuar com a mesma atitude de controlo absoluto, o Comandante Albano tinha instruções por parte das companhias de navegação, porque eram uma das partes mais interessadas, que comunicasse ao Sr. Mello e Castro de que não estariam “dispostas a permitir que continue a actual situação de desrespeito pelos Estatutos”<sup>43</sup>, nem que prosseguisse com a política de afastamento dos restantes Administradores, que entretanto deixaram de poder exercer as suas funções naquela Companhia.

Uns dias depois, a 27 de Outubro de 1953, o Sr. Albano de Oliveira, representante dos Armadores, após assistir à reunião do Conselho de Administração da TAP, relatou ao Presidente da CNN que o Sr. Mello e Castro se mostrou insensível ao seu discurso, mas que, com a declaração do representante de Angola, que lhe sugeriu a distribuição de pelouros, ele modificara a sua atitude, respondendo que iria pensar sobre o assunto<sup>44</sup>.

Em Novembro do corrente, a CNN recebia uma carta da TAP, que pretendia saber como desejava esta Companhia os títulos da Sociedade, se ao portador ou nominativas. No seu entender, considerava mais prático em títulos de vinte acções e algumas de dez e todas nominativas<sup>45</sup>. Porém, o ambiente dentro da Administração da TAP continuava num clima de hostilidade. A 26 de Janeiro de 1954, o Ministro da Marinha achou por bem reunir com os representantes dos armadores que tinham investido e esperavam o melhor desta Sociedade<sup>46</sup>.

---

<sup>42</sup> IAN/TT, CNN, ACA, lv. 9961, acta n.º2085, p. 15-16.

<sup>43</sup> IAN/TT, CNN, ACA, lv. 9961, acta n.º2086, p. 22.

<sup>44</sup> IAN/TT, CNN, ACA, lv. 9961, acta n.º2087, p. 26.

<sup>45</sup> IAN/TT, CNN, ACA, lv. 9961, acta n.º2090, p. 39.

<sup>46</sup> IAN/TT, CNN, ACA, lv. 9961, acta n.º2101, p. 100.

