

A Evolução do Transporte Aéreo em Portugal

A evolução do transporte aéreo resulta da concepção, do desenvolvimento de materiais de construção, tipos de motores, desenho aerodinâmico, aviónicos e demais tecnologias aplicadas nos diversos tipos de aeronaves ao longo de mais de um século, transportando passageiros, carga e correio, adaptados ou construídos de raiz para estas finalidades., sendo também impulsionado pela concorrência e pela lei da oferta e da procura deste seguro meio de transporte.

Esta evolução foi sustentada, ou mesmo antecipada, pelo desenvolvimento paralelo de infra-estruturas aeronáuticas, designadamente aeroportos, controlo de tráfego aéreo, sistemas de navegação, telecomunicações, manutenção de aeronaves, escolas e universidades de formação aeronáutica, sistemas de reservas, etc.

O transporte aéreo abrange uma vasta gama de meios, desde aviões e helicópteros a dirigíveis, planadores, balões e drones, perspectivando-se já a emergência do transporte espacial comercial.

Todas estas actividades têm sido acompanhadas por um permanente aperfeiçoamento e padronização de regulamentações local, nacional, regional e internacional com especial incidência sobre segurança operacional (*safety*), segurança/protecção contra actos ilícitos (*security*) e, mais recentemente, protecção ambiental.

Em síntese, a crescente convergência de factores operacionais, técnicos e comerciais resultou num transporte aéreo mais seguro, rápido, acessível e global.

A **nível mundial**, o transporte aéreo comercial começou a desenvolver-se após a Primeira Guerra Mundial.

Na década de 1930 começaram a operar as primeiras linhas aéreas regulares, algumas recorrendo também a dirigíveis e outras com a utilização de hidroaviões em voos transoceânicos, apostas com uma duração efémera.

O avião Douglas DC-3, que realizou os primeiros voos em 1936, transportando 21 passageiros e com uma velocidade de 320 km/h, tornou-se numa das aeronaves mais icónicas no mundo da aviação comercial, ainda com alguns exemplares a voar.

O Transporte Aéreo consolidou-se após a Segunda Guerra Mundial, tirando partido do estado de arte que os aviões militares tinham atingido.

Neste período, a indústria aeronáutica foi-se autonomizando da aviação militar e passou a conceber e produzir aviões destinados à aviação civil e comercial, apoiada por elevados investimentos em investigação e desenvolvimento.

Nas décadas seguintes, assistiu-se à proliferação natural de companhias aéreas por todo o mundo.

Não cabe no âmbito deste pequeno artigo detalhar as consequências (aumentos de custos operacionais, revisão de rotas e de tarifas, medidas de eficiência, etc.) das crises petrolíferas das últimas décadas (1973 - guerra do Yom Kippur; 1979 – revolução iraniana; alta dos preços entre 2007 e 2008), ainda que o combustível possa representar 30 a 40% dos custos de uma companhia aérea.

Tão pouco se detalham os efeitos catastróficos da redução do tráfego aéreo durante a pandemia nos anos 2020-2023, a nível global e nacional. A cadeia de toda a aviação sofreu prejuízos difíceis de calcular nas companhias aéreas, aeroportos, fabricantes, serviços de apoio em terra, manutenção de aeronaves, etc. e em todas as empresas e serviços dependentes da existência do transporte aéreo.

O transporte de mercadorias sofreu o mesmo impacto, mas tornou-se essencial para o transporte de bens essenciais, como material médico e vacinas, atenuando alguns prejuízos nas companhias de carga.

No âmbito **da Evolução do Transporte Aéreo em Portugal** serão abordadas sumariamente as companhias nacionais de maior relevo que operaram e operam a partir do território nacional, seguindo, sempre que exequível, uma ordem cronológica. Não entramos em linha de conta com dados estatísticos sobre passageiros e carga transportados, situações económicas e financeiras ou outras possíveis perspectivas. Quando relevante, far-se-á uma breve relação com a manutenção nessas empresas.

A formação de pilotos merece uma alusão a alguns períodos distintos na obtenção das licenças de voo.

Por mera curiosidade, menciona-se a criação da primeira Escola de Aviação Civil do Aeroclube de Portugal, na Granja do Marquês-Sintra, a 5 de Junho de 1930, com o primeiro avião “Gipsy Moth”. O AeCP foi fundado em Dezembro de 1909, com uma maioria de oficiais de engenharia nos primeiros 30 aderentes.

Entre 1925 e 1929, ainda na Escola Militar, foram formados os primeiros quatro pilotos civis Portugueses, Carlos Eduardo Bleck, Manuel Vasques, Sousa Santos e Maria de Lourdes Sá Teixeira, esta última a primeira mulher piloto portuguesa, que obteve o seu brevet em 1928.

Até finais da II Guerra Mundial (II GG), a actividade aeronáutica civil em Portugal era regulada e tutelada pela Aeronáutica Militar.

Após esse período e até ao ano 2000, o Estado – através da DGAC (Direcção-Geral da Aeronáutica Civil, criada em 1946, rebaptizada como Direcção-Geral de Aviação Civil em 1979) – passou a ter plena soberania regulamentar sobre a definição, regulamentação, fiscalização e emissão de licenças e certificações para pessoal aeronáutico, incluindo pilotos.

Com o tempo foram incorporadas recomendações da ICAO, mas sempre com uma grande margem de interpretação local.

As Escolas de Aviação eram reconhecidas e esporadicamente fiscalizadas pela DGAC, que fixava os exames teóricos das Licença de Piloto Privado de Aviões - PPL; Licença de Piloto Comercial - CPL(A)/(H) e Licença de Piloto de Linha Aérea - ATPL(A)/(H).

A definição das matérias e exames, com escassas actualizações, era pouco auditável e dependia mais de pessoas do que de algum sistema, o que lhe conferia menor transparência institucional.

A posterior formação dos pilotos nos diversos tipos de aviões comerciais de empresas e companhias aéreas, eram da competência de cada operadora. Nestes casos, a DGAC limitava-se a validar os processos individuais ou listagens que lhe eram enviados.

Esta Direcção foi substituída pelo Instituto Nacional de Aviação Civil (INAC) em 1998, convertido depois em Autoridade Nacional da Aviação Civil (ANAC) em 2015.

Tudo mudou em 1999, quando a *Joint Aviation Authorities* (JAA) introduziu um sistema comum de licenças de pilotos, o JAR-FCL (*Joint Aviation Requirements — Flight Crew Licensing*), harmonizando os programas de formação PPL, CPL e ATPL, bem como os respectivos exames, entre os Estados-membros europeus. Este conjunto de requisitos JAR-FCL constituiu a primeira harmonização substancial dos conteúdos e objectivos de cada disciplina e respectivos exames para licenciamento de pilotos na Europa, antecipando a regulação da EASA, que assumiu estas funções após 2003.

Finalmente, a partir de 2012, as organizações, designadamente companhias aéreas, que proporcionavam treino de pilotos para a aquisição de licenças, qualificações (*type ratings*) e certificados, passaram também a ser reconhecidas pela ANAC como ATO - *Approved Training Organisations*, com competências mais específicas, de acordo com a Regulamentação EASA Part - FCL/ORO/AR.

Como sempre, a Autoridade Nacional certifica e supervisiona as ATO, garantindo a conformidade com a regulamentação europeia.

Relevante o facto das autoridades nacionais (ANAC, etc.) terem passado a ser supervisionadas pela EASA e auditadas segundo critérios comuns.

A história do transporte aéreo em Portugal não se circunscreve à existência da SATA (1941) e da TAP (1945), apesar do seu papel preponderante.

O historial das últimas décadas, marcado pela liberalização do transporte aéreo na Europa nos anos 90 e o surgimento de diversos operadores privados, terá uma abordagem concisa, por ser de consulta acessível.

Inversamente, por ser menos conhecido e quiçá interessante, terá sido o início de um ainda incipiente transporte aéreo nas primeiras décadas a partir das I e II GG, incluindo as então colónias portuguesas (“províncias ultramarinas”, a partir de 1951) e os anos de instabilidade pós-25 de Abril de 1974.

No que respeita aos territórios ultramarinos:

- as fracas redes rodoviárias e ferroviárias com maior expressão na vastidão dos territórios de Angola e Moçambique,
- as distâncias entre as ilhas de Cabo Verde e entre as possessões indianas,
- as diminutas ligações marítimas e as grandes distâncias da Metrópole a todas as colónias e entre estas,

fizeram do desenvolvimento do transporte aéreo um símbolo de soberania nacional e um instrumento de controlo político e administrativo, com especial relevância durante a Guerra Colonial.

Neste período, o transporte aéreo de pessoas, mercadorias e correio dentro dessas regiões, entre elas e nas ligações à Metrópole, era por vezes, complementado pela aviação militar, designadamente nos aviões C-47 (1952-1976), C-54 (1952-1978), DC-6 (1961-1978), Noratlas 2500 (1960-1976) e, no final, com os dois B707 (1971-1976/78).

As pistas das ilhas de São Tomé e do Sal tiveram um papel importante no transporte aéreo, militar e civil, antes e durante a era colonial, sobretudo como pontos de escala de aviões com autonomia limitada que faziam as ligações entre a Europa, África e América do Sul.

De realçar o grande esforço na construção das necessárias e imensas infraestruturas aeronáuticas em territórios tão longínquos e dispersos.

AP – Aero portuguesa (1934- 1953)

A Aero Portuguesa foi a primeira empresa a assegurar serviços aéreos comerciais no nosso país.

Em 1934, inaugurou o transporte de passageiros entre Lisboa, Tânger e Casablanca e, em 1936, iniciou o serviço postal para o Brasil. A sua frota incluiu aeronaves como o Wibault 283-T, Junkers Ju 52, Fokker F.VII, Lockheed Lodestar e Farman.

A ligação entre Portugal e Marrocos assumiu uma importância estratégica crucial durante a Segunda Guerra Mundial, por representar a única via de comunicação regular dos Aliados com o Norte de África. Esta rota foi igualmente utilizada por inúmeros refugiados que procuravam asilo em Tânger. A mística da ligação Lisboa–Casablanca foi, aliás, imortalizada no filme *Casablanca*, protagonizado por Humphrey Bogart e Ingrid Bergman.

Devido às restrições e dificuldades impostas pelo conflito mundial, as ligações previstas para Madrid, Paris, Guiné Portuguesa, Cabo Verde, Ponta Negra e Luanda nunca chegaram a ser concretizadas.

No pós-guerra, a reactivação e expansão da companhia foram travadas pelo recém-criado Secretariado da Aeronáutica Civil. O objectivo do Estado visava a concentração de recursos numa única companhia de bandeira, a futura TAP.

Terminou a operação em 1953, com a integração dos serviços na transportadora aérea nacional.

Moçambique (1933 – 1974)

Em Moçambique nasceu, em Novembro de 1933, a Aero Colonial Lda., primeira companhia aérea autorizada pelo governo português nas colónias.

Iniciou as operações com dois pequenos biplanos da construtora inglesa *De Havilland*: um DH-60X Cirrus Moth e um PussMoth. O ambicioso projecto delineado sofreu dificuldades de vária ordem que conduziram ao seu encerramento em finais de 1935.

As grandes distâncias e a falta de comunicações alternativas compeliram o governo colonial a criar, em 1936, a DETA - Divisão de Exploração de Transportes Aéreos.

Não foi fácil fazer face à falta de pilotos, de demais pessoal qualificado e de infra-estruturas.

Começou por se adquirir um monomotor Moth DeHavilland - 87B Hornet, sendo a frota reforçada, em 1937, por um DH-90 Drangonfly e dois DH-89A Dragon Rapid. Com um destes aviões foi realizado o primeiro voo regular da companhia ligando Lourenço Marques (descolou do campo militar de Tiro na Polana) a Joanesburgo, em Dezembro de 1937. Passados alguns meses começaram os voos internos.

Continuou a aquisição de alguns aviões semelhantes, até à chegada em Junho 1938, do primeiro de 3 trimotores alemães Junkers JU.52 de 17 lugares, com a novidade de serviço a bordo assegurado por uma assistente.

A partir de 1939 continuou a aquisição dos dois últimos DH-89 Dragon Rapide e três novos bimotores Lockheed 14-H2.

Com o fim da II GG, que causou bastantes transtornos nas ligações com a África do Sul, a frota foi aumentada com bimotores Douglas DC-3 e em 1948/50 com seis novos bimotores DeHavilland DH-104 1B Dove, também usados na SATA.

A 10 de Janeiro de 1970, a DETA entra na era do jacto com a aquisição de dois Boeing 737. A empresa foi nacionalizada após a independência de Moçambique em 1975.

(Referências principais da DTA baseadas no blogue "Voa Portugal, O Portal da História da Aviação Portuguesa", de José Vilhena e Paulo Noia).

Angola (1938 – 1974)

Em Angola foi criada, em 1938, a Divisão dos Transportes Aéreos (DTA).

A operação teve início em 1940 com aviões Dragon Rapide, Klemm Kl 25 e Leopard Moth, assegurando as primeiras linhas regulares entre Luanda, Lobito e Moçâmedes e nos primeiros voos internacionais Luanda- Ponta Negra (República do Congo).

Em 1948, a frota foi reforçada com os primeiros aviões Douglas DC-3 e catorze anos depois, com o primeiro de vários aviões holandeses Fokker F-27.

Em 1973 a DTA foi transformada em sociedade de capitais mistos, adoptando a designação de TAAG - Transportes Aéreos de Angola, S.A.R.L com a exploração dos voos domésticos e rotas regionais para São Tomé e Windhoek, capital da Namíbia.

Nesta fase as rotas Luanda-Lisboa e as ligações a Lourenço Marques, Beira e Salisbúria (hoje Harare) eram asseguradas pela TAP com bandeira da TAAG.

Em 1975, após a proclamação da independência angolana, a empresa foi nacionalizada.

Açores (1947)

Por sua vez, nos Açores nasceu, em 1947, a Sociedade Açoreana de Transportes Aéreos (SATA), concretizando uma iniciativa de cinco açorianos que fundaram em 1941 a Sociedade Açoreana de Estudos Aéreos, Lda.

Nesse mesmo ano a companhia começou a operar o seu primeiro avião Beechcraft UC-45B (Beech Aircraft Corporation of Wichita, Kansas, USA) ligando as ilhas de São Miguel, Santa Maria e Terceira.

Em 1949, a frota foi reforçada com dois aviões britânicos De Havilland Dove, com capacidade para 9 passageiros e, em 1963, foi adquirido um Douglas DC-3 de 26 lugares. A expansão da frota foi impulsionada pelas inaugurações dos aeroportos de Nordela (actual Aeroporto João Paulo II) em 1969, da Horta em 1971 e das Flores em 1972.

Ainda em 1972, decidiu-se a compra efectiva dos aviões Avro 748, com capacidade para 48 passageiros, que já operavam no arquipélago desde 1969.

O primeiro choque petrolífero, em 1973, provocou um aumento acentuado no preço do combustível, gerando dificuldades financeiras à companhia. Este impacto foi agravado pela dependência das ligações aéreas entre as ilhas, o que exigiu um maior apoio público.

Em 1976, a frota recebeu dois aviões Douglas DC-6 (ex-FAP).

Entre 1981 e 1983, o Governo Regional concluiu a construção dos aeroportos nas restantes ilhas do arquipélago.

Em 1985, foram constituídas as subsidiárias **Azores Express** e **Atlântida Express** (esta última um consórcio de agências de viagens), utilizando o Airbus A310 para ligar os Açores à diáspora nos EUA e Canadá. Ambas as marcas viriam a ser extintas em 2006.

A SATA, transportadora aérea regional, adquiriu a 7 de março de 1994, a empresa de Transporte Não Regular (TNR) **Oceanair**, criada em 1991 com o objectivo de fazer voos comerciais além da operação interilhas. Em 1998 a respectiva razão social foi alterada para **SATA Internacional**.

A partir de 2015, o Grupo SATA ficou finalmente constituído pela **SATA Azores Airlines**, designação da antiga SATA Internacional e pela **SATA Air Açores** responsável pelos voos interilhas.

Actualmente a Air Açores opera aviões Dash-8 Q200/Q400 nas ligações regionais e a **Azores Airlines** utiliza aviões A320 (200 e Neo) e A321(LR e Neo) nos voos de média e longa distância para América do Norte e Europa.

Cabo Verde (1958 – 1974)

Os TACV – Transportes Aéreos de Cabo Verde começaram a fazer voos domésticos entre algumas ilhas do arquipélago em princípios de 1959, com tripulações e pequenos aviões herdados do antigo Aero Clube de Cabo Verde, como o De Havilland DH.104 Dove. Até á independência em 1975, com infra-estruturas aeroportuárias em gradual desenvolvimento nas ilhas maiores, foram utilizados aviões Beechcraft leves, De Havilland DH.89 Dragon Rapide e um Douglas Dakota / C-47 (cedido pela Força Aérea Portuguesa).

S. Tomé e Príncipe (1955-1971)

Os STA - Serviços de Transporte Aéreo, foram criados em 1949 com a construção do Aeródromo de S. Tomé, tendo operado entre 1955 e 1971. Não havia uma companhia local própria. As operações eram feitas por companhias portuguesas e, em certos períodos, por meios militares. A ligação entre as ilhas tinha uma frequência varável, com aviões ligeiros como: de Havilland Dragon Rapide, DHC-2 Beaver e Auster.

Transportes Aéreos de Timor (1958 – 1975)

Tiveram início em 1958 com pequenos aviões adaptados a pistas curtas dentro de território. Estabeleceram rotas para cidades próximas do Sudeste Asiático e da Austrália até 1975, designadamente Darwin (norte da Austrália) e Kupang (Timor Ocidental) com aviões De Havilland Dove e De Havilland Canada DHC-6 Twin Otter.

Guiné Portuguesa (1960 – 1974)

Os TAGP - Transportes Aéreos da Guiné Portuguesa foram fundados em 1960 para fazer voos dentro do território e estabelecer ligações a destinos exteriores, como Dakar no Senegal e lhas do Sal e Praia, em Cabo Verde.

Começaram a voar com um De Havilland Heron e dois De Havilland Dragon Rapide.

Em 1968 a frota constava de dois De Havilland Herons, três Dornier Do27, um Cessna 206, um Cessna 172 e um 206.

Em 1974, com a independência da Guiné, foram rebaptizados LAGB - Linhas Aéreas da Guiné-Bissau, com uma frota mais reduzida.

(Como curiosidade, em meados da década de 1980, a companhia tornou-se propriedade da OLP - Organização para a Libertação da Palestina).

Air Macau (1994 - 1999)

A criação da Air Macau em 1994, ainda sob a administração portuguesa, está diretamente ligada à construção do Aeroporto Internacional de Macau, cuja construção foi iniciada em finais de 1980.

Com a participação de capital misto, designadamente de alguns interesses portugueses, investidores de Macau e o maior contributo de entidades chinesas, os voos começaram em 1995 com aviões A321 e A320 nas rotas para o Sudeste Asiático, Taiwan e China continental.

Tratou-se de um acordo luso-chinês que culminaria na transição gradual do território para a soberania chinesa, centrada em 1999.

Portugal continental

Logo em 1922, após a I Grande Guerra, o Transporte Aéreo começou a ter interessados no nosso país, a pensar na utilização dos aviões alemães Junkers.

A Junkers Lufvverkehr A.G. iniciou contactos com a Companhia Portuguesa de Navegação Aérea Lda., para o estabelecimento de uma cooperação na prestação de serviços aéreos, mas a empresa não chegou a operar.

Finalmente em 1927 a Junkers funda a **SAP – Serviços Aéreos Portugueses**, Lda., com quatro sócios privados, sendo dois portugueses (o sócio maioritário era filho do escritor Eça de Queiroz!).

As ligações com a Espanha eram feitas em conjunto com a UEA – Union Aerea Española, outra subsidiária da Junkers, e a SAP fornecia apenas os serviços de terra em Portugal. Esta cooperação teve uma existência efémera e atribulada e a SAP tentou autonomizar-se em 1929, tendo ainda recebido o primeiro e único avião comercial civil Junkers F-13, baptizado Lisboa, com matrícula nacional.

Incertezas políticas e falta de acordo entre Portugal e Espanha sobre o tráfego aéreo, ditaram o fim da operação em 1930. A SAP continuou a fornecer serviços de terra e como agente de vendas. Acabou por ser dissolvida em 1945.

O Aeroporto de Lisboa é aberto em 1942 e o do Porto em 1944.

Companhia de Transportes Aéreos (1945 - 1949)

Em Dezembro de 1945, a **Sociedade Continental de Transportes Aéreos**, fundada por Carlos Bleck em Janeiro do mesmo ano, é transformada na **Companhia de Transportes Aéreos (CTA)**, do grupo CUF, com o objectivo de explorar linhas aéreas no território nacional ou fora dele, inicialmente a partir do Aeródromo de Espinho, antes da inauguração do novo Aeroporto de Pedras Rubras.

Foram adquiridos 3 aviões bimotores britânicos De Havilland DH com capacidade para 6 passageiros, a que se seguiram 2 Douglas C-47A. O plano de expansão previa a aquisição de 4 Douglas DC-4 e também de Douglas DC-6, aviões com maior capacidade e raio de acção.

Mas tudo se alterou, com uma nova orientação política. A CTA é encerrada em definitivo em 1949

TAP – Transportes Aéreos Portugueses (1945)

A 14 Março de 1945, o Director do Secretariado da Aeronáutica Civil, Tenente Coronel Piloto Aviador Humberto Delgado, reorganizou o Transporte Aéreo, criando os TAP – Transportes Aéreos Portugueses, com o Estado a deter 50% do capital social.

Para iniciar a operação, foram adquiridos 8 aviões Douglas DC-3 (designados C-47 Dakota na versão militar), convertidos pela companhia numa confortável versão civil de passageiros.

Os pilotos, oriundos das Aeronáuticas Militar e Naval, detinham elevada experiência e preparação técnica, embora imbuídos de uma cultura tendencialmente individualista. Como observou o Comandante Silva Soares - contemporâneo da época e autor do livro *Histórias com Asas* (Edição Coopac, 1992) - “não basta ser um bom piloto para ser bom profissional da Linha Aérea”.

Nesse sentido, os pioneiros conhecidos como os "Onze de Inglaterra" foram seleccionados para realizar o curso de qualificação na BOAC (British Overseas Airways Corporation), antecessora da British Airways. Esta iniciativa revelou-se determinante para incutir nos pilotos a sistematização de procedimentos e um maior espírito de trabalho em equipa (crew coordination).

Seguiu-se um período de expansão de rotas, inaugurado com a ligação a Madrid, que perdurou até ao último voo do Dakota ao serviço da companhia, a 31 de Janeiro de 1959. Um dos marcos mais emblemáticos foi a **Linha Aérea Imperial**, inaugurada a 31 de Dezembro de 1946. Esta era então a rota regular mais longa do mundo, ligando Lisboa a Luanda e Lourenço Marques. O trajecto compreendia 12 escalas em cada sentido, num total de 24 540 km (ida e volta) percorridos em 15 dias

Em 1947, a frota foi reforçada com quatro quadrimotores **Douglas C-54 Skymaster**, com capacidade para 44 passageiros e maior raio de acção. Estas aeronaves complementaram a operação dos Dakota na Linha Imperial e permitiram a abertura de novas rotas europeias.

Com a introdução, a partir de 1955, de seis quadrimotores **Lockheed Super Constellation** para voos de longo curso, os Skymaster foram reafectados às ligações entre Lisboa e o Porto, bem como a serviços regulares para as ilhas e para algumas capitais europeias até finais de 1960.

Os Super Constellation, com primeira classe, cabine pressurizada, radar meteorológico e motores a pistão mais potentes, voavam mais alto e com maior rapidez, tornando mais confortáveis as ligações para vários destinos africanos, para o Brasil (Voos da Amizade) e a ligação quinzenal entre Lisboa e Goa, em parceria com os TAIP (Transportes Aéreos das Índias Portuguesas).

TAIP- Transportes Aéreos da Índia Portuguesa (1955 a 1961)

Por razões cronológicas encaixa-se a empresa pública TAIP- Transportes Aéreos da Índia Portuguesa, fundada na Índia Portuguesa em 1955, com a intenção de minimizar o bloqueio a Goa, Damão e Diu por parte da União Indiana, que se preparava para a sua anexação.

O primeiro avião, o pequeno quadrimotor inglês De Havilland Heron, com capacidade para 14 passageiros e alguma mercadoria, aterrou em Goa no dia 10 de Agosto de 1955. Entretanto foram construídas rapidamente pistas em Damão e Diu para receberem este tipo de avião e os demais aviões da frota (Dois De Havilland, Dois Vickers Viking, Dois Douglas DC-4 e Dois Douglas DC-6).

Foram estabelecidas ligações a Karachi (sul do Paquistão), Beira e Lourenço Marques, com voos ocasionais ao Japão, Arábia Saudita e Timor Leste. Os planos de expansão para a África Oriental, Médio Oriente e até Lisboa foram gorados.

Pouco antes da invasão indiana do Estado Português da Índia, os TAIP foram utilizados para a evacuação de civis de Goa para Karachi.

No dia da invasão (18 de Dezembro de 1961), o aeroporto de Goa foi bombardeado pela Força Aérea Indiana. A pista foi sumariamente reparada durante a noite, permitindo que os dois aviões presentes, um DC-4 e um avião da TAP, levantassem voo com destino a Karachi, seguindo depois para Lisboa.

E assim acabaram os TAIP.

A TAP inicia a Era do Jacto

A Era do Jacto iniciou-se com a chegada do primeiro de três birreactores franceses Sud Aviation **SE 210 Caravelle**, a 16 de Julho de 1962. Este marco ocorreu após o breve aluguer, em 1961, de dois aviões Comet 4B à British European Airways (BEA) para a rota Lisboa-Londres.

Os Caravelle, equipados com motores ruidosos e de elevado consumo, substituíram progressivamente os *Super Constellation* nas rotas de médio curso e na inauguração de destinos até 3 000 km, operando o seu último voo a 31 de outubro de 1975. A tripulação técnica era composta apenas por três elementos (comandante, co-piloto e mecânico de voo), prescindindo de navegador e radiotelegrafista.

Entre 1965 e 1989, a TAP operou **12 quadrimotores Boeing 707-300** próprios, expandindo o longo curso para a Europa, África, Brasil, Buenos Aires e América do Norte, com ligações esporádicas a outros pontos do globo. A existência de unidades com porta lateral permitia a conversão rápida entre o transporte de passageiros e de carga.

Antes da entrega das primeiras encomendas, a TAP celebrou, em 1963, um acordo com a companhia belga Sabena para operar voos em regime de aluguer (incluindo avião, tripulação, manutenção e seguros), tendo o primeiro voo ocorrido entre Lisboa e Luanda, a 5 de outubro de 1963.

O investimento num simulador de voo em 1966 revelou-se fundamental para a formação das tripulações. Globalmente, o B707 afirmou-se como o modelo mais marcante e fiável da primeira geração a jacto, acabando por ser substituído devido às novas normas antipoluição e à necessidade de modelos mais rentáveis e silenciosos.

Os Caravelle foram substituídos por oito trimotores **Boeing 727-100** (operados entre 1967 e 1989), aviões mais velozes, menos poluentes e mais produtivos nas rotas europeias, ilhas e destinos africanos. Duas destas unidades eram do tipo "*Quick Change*", permitindo alternar entre carga e passageiros. Tal como nos modelos anteriores, os pilotos realizavam a sua formação base no simulador de voo instalado na companhia.

O sucesso comercial deste tipo de avião continuou com a aquisição de oito **B727-200**, (1975 -1991) com a fuselagem mais alongada em 6 metros e transportando um maior número de passageiros.

O único acidente com vítimas mortais na história da TAP ocorreu a 19 de Novembro de 1977, no Aeroporto do Funchal, com um dos dois primeiro Boeing 727-200 (Voo TAP 425), que se despenhou durante uma tentativa de aterragem em condições meteorológicas adversas, sendo o mais grave da aviação portuguesa.

A entrada ao serviço destes aviões a partir de 1975, coincidiu com um período de instabilidade política e de algum desgoverno na gestão do transporte aéreo em Portugal, após a independência das ex-províncias ultramarinas, agravado por redução de tráfego e de todos os problemas derivados da nacionalização de empresa.

A aquisição de 4 quadrimotores **B747-200 – “Jumbo”** (dois em 1972, um em 1974 e um em 1975) com capacidade para mais de 400 passageiros e um elevado nível de conforto, foi nessa época justificada para voos de longo curso que continuavam a crescer e em que o monopólio das linhas de África garantia mais de metade de receita da empresa.

Esta decisão, facilitada com a aquiescência política e protectora do Estado foi crucial, porque arrastou um período de renovações ao nível de fardamentos do PNC, na concentração de serviços numa nova sede junto ao aeroporto e na construção de um imponente hangar com características e tamanho suficiente para a manutenção do avião.

Estas circunstâncias singulares duraram pouco tempo perante as consequências do **primeiro choque do petróleo, 1973–1974**, causado pelo embargo da OPEP (Organização dos Países Exportadores de Petróleo) durante a Guerra do Yom Kippur, em que o preço do barril quadruplicou, tornando muitos voos deficitários. E como o combustível representa 20% a 40% dos custos totais, as companhias de todo o mundo, incluindo a TAP, reduziram rotas, aumentaram tarifas e adquiriram aeronaves mais eficientes.

Em simultâneo, o **Golpe Militar em 25 de Abril de 1974**, com todas as consequências políticas, laborais, militares, sociais, económicas e financeiras, e a ausência de uma política/visão de transporte aéreo durante o PREC (Processo Revolucionário em Curso, até 25 de Novembro de 1975) e anos subsequentes, ditaram a alienação de 2 destes aviões em 1976 e dos restantes 2 em 1983. A empresa foi nacionalizada em 1975 e correu-se um real risco de alienação de outros aviões.

Mas ainda desempenharam um papel preponderante, juntamente com alguns B707, na extraordinária e única ponte humanitária transportando centenas de milhares de portugueses obrigados a abandonar as terras que os viram nascer ou crescer nas então Províncias Ultramarinas. Às tripulações e todo o pessoal de terra que convergiu na realização desses voos, sem parar durante meses seguidos, nunca lhes foi prestada uma merecida homenagem por parte dos responsáveis dos governos deste país.

A instabilidade social e laboral (1978/80) pôs em causa a sobrevivência da companhia. Valeu, como recurso, a assinatura do Acordo de Saneamento Económico e Financeiro entre a TAP e o Governo (1980).

Uma das primeiras medidas foi a encomenda dos três primeiros, num total final de sete, aviões **Lockheed L-1011-500 Tristar** para voos de longo curso (1983 a 1997). A TAP não podia continuar sem aviões de longo curso face à venda dos aviões B747 e o fim das operações do B707 previsto para 1988.

Transportes Aéreos Continentais (1969-1973)

Este acordo de saneamento financeiro impôs uma redefinição da frota, num esforço de recuperação e correndo atrás dos acontecimentos e prejuízos. Optou-se pela criação da Air Atlantis e pela adequação dos Transportes Aéreos Continentais, mais tarde designados por TAP Regional.

Os TAC nasceram em 1969, como um serviço autónomo dependente da Direcção Comercial, com voos de táxi aéreo e ligações intra-regionais, operando dois aviões Britten-Norman Islander e um Piper Twin Comanche, logo substituído por um Piper Aztec.

Em 1973 a frota foi modernizada com a troca destes aviões por dois Beechcraft Baron e um Beechcraft King Air. Esta nova frota tornou-se desajustada, por força das transformações sociais a exigirem mais ligações intra-regionais em detrimento de táxi aéreo.

TAP Regional (1973 – 1979)

Assim surgiu a alteração do nome para **TAP Regional** e o início da operação na Madeira (ligações a Porto Santo) que durou até à criação da LAR.

Em 1979 deu-se nova remodelação da frota, com a introdução de dois De Havilland Twin-Otter, mas a operação terminou nesse ano.

Seguiram-se meses de grande turbulência interna, culminando na transferência da dependência hierárquica da Direcção Comercial para a Direcção de Operações de Voo. Pouco mais de um ano depois, a TAP Regional foi extinta, com os pilotos integrados na Divisão B-737 e os aviões transferidos para a LAR por aluguer ou comodato, foram depois devolvidos à TAP.

LAR – Ligações Aéreas Regionais (1985-1993)

Compreende-se, então, o aparecimento, na cidade do Porto, das **LAR – Ligações Aéreas Regionais**, criadas de raiz por quinze accionistas: municípios, empresas públicas e privadas e com aviões de maiores dimensões: três De Havilland Twin Otter, um Beachcraft King Air E90.

A degradada situação financeira da empresa conduziu ao nascimento, em 1988, de uma nova **LAR - Transregional**, com alterações de accionistas e outros aviões: quatro Hawker Siddeley 748 “Avro” de 44 passageiros, o que permitiu uma ponte aérea Lisboa-Porto com uma média de 22 voos diários.

Em finais de 1989 chegam os dois primeiros de três ATP com uma plataforma ibérica em mente e extensões até França.

Em 1992 entram em serviço dois quadrirreactores British Aerospace 146-200, com capacidade para 99 passageiros.

As rotas com menor movimentação de passageiros eram servidas com três Dornier 228-200.

A concorrência de companhias aéreas regionais espanholas, a guerra de tarifas com a Portugalia na rota de Lisboa-Porto e outros problemas de ordem gestonária, hipotecaram as hipóteses de uma eventual recuperação financeira que obrigou ao seu encerramento em 1993. Um processo que arrastou contenciosos jurídicos complexos e duradouros.

Air Altantis (1985 – 1993)

Em simultâneo, numa tentativa de travar a venda de aviões e conquistar o tráfego turístico europeu, marcadamente dos países do norte da Europa, e a exemplo de outras companhias aéreas, foi criada a **Air Atlantis**, subsidiária charter da TAP, a partir de Faro. Começou por operar inicialmente um B707 e um B737-200. Este foi substituído por dois B727-100 e o primeiro por três B727-200 (1987 a 1989). Estes três aviões foram substituídos por B737-200, todos da empresa mãe, o que não obstou ao aluguer de um B737-300 em 1988. Também foi extinta em 1993.

Voltando à TAP

A TAP manteve a sua aposta na família Boeing. Dos treze aviões **B737-200 “Advanced”**, os primeiros sete, propriedade da empresa, foram entregues no espaço de seis meses, entre Junho e Dezembro de 1983. Este foi o período de maior crescimento da empresa, permitindo aumentar frequências, inaugurar destinos na Europa, reduzir os tempos de rotação, maximizar a produtividade e iniciar a substituição dos B727.

Sem simulador na empresa, os dez instrutores formados na Boeing na primeira metade do ano foram, além dos voos de linha e base, destacados para dar instrução em simuladores de companhias de quatro países: AF, LH, BA, SAA. Uma instrução com uma nova filosofia de “two men crew” e o treino em aproximações de baixa visibilidade. Em 1986 todos os pilotos da frota e aviões estavam oficialmente certificados para operar em ILS CAT II e ILS CAT III. Foram as primeiras certificações nacionais, ombreando com as companhias europeias mais evoluídas.

Os **B737-300**, modelos mais evoluídos, já equipados com *EFIS (Electronic Flight Instrument System)* - um sistema electrónico de instrumentos de voo que substitui os instrumentos analógicos por ecrãs, geralmente LCD ou CRT, que mostram informações de voo, navegação e motor - começaram a chegar em 1988.

Dos quinze aviões adquiridos, sete foram também operados pela Air Atlantis.

Um destes aviões fez o último voo da família Boeing na companhia, em Março de 2001. Os B737-200 tiveram um historial convincente na TAP e só começaram a deixar a frota a partir de 1991 e até 1998, altura em que a companhia optou por padronizar os seus aviões nos modelos da família Airbus: A319, A320, A321.

Em Março de 1992, a TAP recebeu o seu **primeiro A320**, equipado com “*full glass cockpit*” e tecnologia *Fly By Wire (FBW)* – sistema que substitui os controlos de voo manuais por um interface electrónico na qual os “inputs” do piloto são convertidos em sinais electrónicos processados por computadores que actuam as superfícies de controlo de voo (*ailerons, rudders, elevators e flaps*).

Esta aposta na construtora Airbus sucedeu à renovação da frota de longo curso operada pelos trimotor Lockheed L-1011-500 Tristar. A escolha do bimotor **A310-300**, mais económico para as rotas de longo curso, coincidiu com a adesão de Portugal na Comunidade Económica Europeia em 1986. As primeiras três unidades, dum total de oito, foram adquiridas em Abril de 1987.

O acesso a fundos estruturais exigia contrapartidas, privilegiando a aquisição de bens, serviços, tecnologias e programas de origem europeia. Este modelo realizou o último voo em outubro de 2007.

Posteriormente, entre Dezembro de 1994 e Maio de 1995 a frota foi reforçada com quatro quadrimotores **A340-300** para rotas de África e do Brasil, permitindo ainda a inauguração da primeira linha de longo curso para a Ásia em 1996. Estes aviões voaram até 2019, sendo substituídos pelos birreactores A330-900neo.

Em Outubro de 2000, a gestão da TAP é entregue a uma equipa de quatro profissionais de aviação, brasileiros, liderados pelo Eng. Fernando Pinto, também piloto particular de aviões.

Distinguindo-se de antecessores, quase sempre nomeados por critérios político-partidários, estes gestores detinham um bom conhecimento do mercado. Implementaram uma nova visão estratégica para as rotas na Europa, África e Américas, além de modernizarem os serviços de terra e de bordo. A aposta no mercado brasileiro, com a abertura de novos destinos e o aumento de frequências, revelou-se crucial para o crescimento da empresa.

Igualmente relevante a adesão da TAP à Star Alliance, em 2005, coincidindo com o 60º aniversário da companhia

Actualmente, a TAP tem 86 aviões Airbus, distribuídos pelos seguintes modelos: 16xA320, 3xA319, 4xA321, 3xA332, 19xA330-900Neo, 20xA320Neo, 23xA321Neo. De acordo com a Regulamentação EASA Part- FCL/ORO/AR, foi credenciada pela ANAC como ATO - *Approved Training Organisations* para os pilotos dos aviões das frotas. O historial da TAP e dos diferentes modelos dos aviões Boeing e Airbus está descrito no livro “VOAR É PRECISO, 80 anos TAP AIR PORTUGAL”, Contraponto Editores, 2025, da autoria de Rita Tamagnini e Gianfranco Beting.

Voltemos à década de 90, da **liberalização do transporte aéreo** e desregulamentação do mercado aéreo europeu, isto é, a abertura à livre concorrência. Esta alteração obrigou a TAP a rever o modelo de negócio e de destinos para poder competir com as outras empresas. As agressivas “low cost” passaram a disputar alguns destinos da TAP.

Alianças Estratégicas

Floresceram os acordos de “codeshare”, co-participações, aquisições parciais, fusões, Alianças de Marketing, Alianças Estratégicas, etc.

A configuração e contornos de tais acordos e Alianças são diversificados e, muitas vezes, interpenetram-se, criando um complexo emaranhado de situações e de ligações; isto ocorre porque as exigências do mercado, os interesses comerciais e a agressividade da concorrência, se sobrepõem à delimitada lealdade entre parceiros dum mesmo grupo. Neste contexto surgiram as Alianças Estratégicas e *joint ventures*, recorrendo à partilha de códigos (*code-share*), para expandir redes, reduzir custos, fidelizar clientes, aceder a novos mercados.

Em 1997, a TAP entrou para o Qualiflyer Group, liderado pela Swissair e que incluía várias companhias como a Sabena, a Austrian Airlines, a Turkish Airlines, entre outras. Na minha opinião, revelou-se uma aliança apressada e ruínosa, marcada pela migração crítica do sistema de reservas da TAP¹ para a plataforma da Swissair. Em 2000 a Swissair e Sabena entraram em falência.

Das três Alianças Estratégicas (*Star Alliance*, *Oneworld*, *Sky Team*), a TAP viria a juntar-se, como já vimos, em 2005, à Star Alliance. Fundado em 1997, este Grupo reunia já mais de uma dezena de empresas de referência, entre as quais a Lufthansa, a SAS, a United Airlines, a Air Canada e a ANA.

Entretanto, em Portugal, e antecipando este cenário de liberalização, surgiu a primeira iniciativa privada de relevo: a Aerocondor.

¹ Um exemplo: pedi para realizar um voo a Genève num dia em que voavam a TAP e Swissair com um intervalo de uma hora. Na véspera, como um cliente normal, tentei marcar uma reserva no voo da TAP. Fui informado que já estava cheio e sugerida a marcação na Swissair. No dia seguinte, como comandante do voo, constatei que o meu voo tinha cerca de 20 passageiros e a Swissair havia descolado com lotação completa. No regresso, a Swissair descolou novamente lotada e o meu voo muito vazio, mas com alguns funcionários da Swissair com bilhetes gratuitos e “upgrade” para classe executiva! O delegado da TAP já tinha reportado estas situações anómalas e habituais. De nada valeu ter dado conhecimento pessoal desta situação a um dos elementos da Administração que subscreveu esta aliança.

Aerocondor (1975 – 2008)

A ATA - Aerocondor Transportes Aéreos Lda., baseada em Cascais, teve um início audaz em 1975, enquanto empresa privada certificada para o transporte de passageiros e carga, operando inicialmente em regime não regular e de táxi aéreo.

Em 1980 fundou a EAA-Escola de Aviação Aerocondor, lançando o CIPLAA (Curso Integrado de Piloto de Linha Aérea de Avião) e o CPCH/VPI (Curso de Piloto Comercial de Helicóptero com Qualificação de Voo por Instrumentos), estabelecendo-se como uma instituição de prestígio.

A partir de 1984, a operadora expandiu a sua actividade para voos regulares até Bragança e Vila Real, alargando progressivamente a sua rede à Madeira e a voos *charter* na Europa, Médio Oriente e África. A sua frota integrou diversos tipos de bimotores, tais como: Piper Chieftain (táxi aéreo), ATR 42-300, Shorts 360 e Dornier Do 228.

Contudo, dificuldades financeiras ditaram o encerramento da ATA em 2008.

Já a Escola de Aviação seguiu um percurso distinto. Foi renomeada, em 2007, G Air - Gestair Flying Academy, sob as directrizes do grupo espanhol Gestair, então accionista da EAA.

Em 2017, já sediada em Ponte de Sor, a Academia foi adquirida pela americana L3Harris Technologies, que a alienou, em 2022, ao Grupo Sevenair Academy.

Heli Portugal (1982)

É uma empresa privada de helicópteros, sediada no Aeródromo Municipal de Cascais (Tires).

Operou uma diversificada frota de helicópteros (AS350B2, Kamov KA-32A11BC AW139, Dauphin N3), oferecendo vários serviços: transporte de passageiros em voos executivos e turísticos, combate a fogos florestais, operações *offshore*, trabalho em alta tensão, heli-ambulância e filmagens aéreas.

Manutenção a cargo da subsidiária Helisuporte.

OMNI Aviation (1988)

Localizada em Alfragide e inicialmente criada como empresa de transporte aéreo com helicópteros, a OMNI só começou as operações aéreas em 1991, por entraves burocráticos.

Inicialmente com quatro helicópteros ligeiros (dois Bell 205, Bell Long Ranger, Jet Ranger) para combater incêndios, expandiu gradualmente a frota e as actividades, incluindo a operação de Bombardier Canadair 215 em apenas três anos.

O primeiro avião da frota de asa fixa para voos charter e táxi aéreo, em 1996, foi o turbo hélice Aero Comander 690BA, seguindo-se um Beechcraft King Air B200 para a rota de Bragança operado até 2003. Na aviação executiva operaram inicialmente os Learjet 31 e 45 e posteriormente um Falcon 900B e um Challenger 300.

A OMNI Aviation Training Center (OATC) foi criada em 1998 para a formação de pilotos com licenças de voo Comercial e de Linha Aérea. Em 2003 e 2005 chegou a ter cerca de 170 alunos divididos por várias turmas em horários diurnos e pós-laboral.

Em 2001, a internacionalização no Brasil, com a OMNI Táxi Aéreo, foi uma iniciativa de sucesso.

A partir de 2000 foi incorporando, conforme as exigências do mercado, vários tipos de aviões (Airbus A320, ATR 72, Boeing 737, Boeing 777).

Em 2006 o Grupo OMNI Aviação SGPS, SA passou a agregar as subsidiárias OMNI Aviação e Tecnologia, Aeromec, OMNI Aviation Training Center – OATC, White, OMNI Handling, a Aeroservices e OMNI Taxi Aéreo no Brasil.

Um contrato com a Portugália obrigou à aquisição de dois aviões Beechcraft 1900D até 2014, sendo substituídos por ATR42-600 operados pela White Airways depois da compra da Portugália pela TAP.

Yes-Linhas Aéreas Charter (2000 – 2004)

Resultou de uma parceria *joint venture*, criada em 2000, com 51% da TAP e 49% da Agência de viagens Abreu. Iniciou a operação com um Lockheed L-1011-500, seguindo-se o aluguer posterior de mais um A320-220, ex-TAP, um segundo L-1011 e um B767-300ER para destinos turísticos no Brasil, Grécia e Punta Cana.

Esta frota, pequena e heterogénea de aviões em segunda mão, com uma gestão sofrível, foi acumulando prejuízos desde o início até ser substituída pela White Airways em finais de 2004.

White Airways (2004)

Com o mesmo objectivo de complementar os serviços da TAP nos mercados charter, a estrutura accionista da nova entidade foi mantida, com a TAP a deter 75,5% das acções e a agência de viagens com 24,5%.

O voo de apresentação entre Lisboa e Funchal, em Junho de 2005, foi operado com um A310-300, ex-TAP.

Em Setembro de 2006, a TAP vendeu a sua participação à Omni Aviation SGPS que iniciou a expansão da frota, passando a dedicar-se ao arrendamento de aeronaves em sistema *ACMI/Wetlease* para todo o mundo, operando uma diversidade de aviões Airbus e Boeing (A319 ACJ Executivo, A330-200, A310-300, A319-LR, A320-200, B737-800, B777-200LR).

De 2016 até 2023 operou 8 turbo hélice ATR72-600 ao serviço da TAP Express nos voos da Ponte Aérea Lisboa-Porto e de alguns destinos espanhóis.

Actualmente tem basicamente um A320-200 activo.

Portugália Airlines (PGA) (1990 – 2007)

Foi criada em Julho de 1988, mas só começou com voos regulares dois anos mais tarde, devido ao atraso no processo de liberalização da exploração do transporte aéreo em Portugal!

Nasceu para operar voos regulares entre cidades portuguesas e europeias, preenchendo essa lacuna no mercado regional. A aposta deste modelo de companhia regional teve bastante sucesso com a utilização de aviões menores e com maiores frequências, inicialmente Embraer EMB 120 e Fokker 100.

Os voos internacionais só descolaram em Junho de 1992, já livre da ruinosa concorrência da LAR nos voos domésticos.

Em 1995 já contava com seis jactos Fokker 100, a que se juntaram oito jactos Embraer 145 no final da década.

De 2001 a 2006 foi eleita pela britânica Skytrax como a Melhor Companhia Aérea Regional da Europa.

Em finais de 2006 foi adquirida pela TAP à Espírito Santo International.

Deixou de operar autonomamente no mercado regional, passando a actuar como subsidiária alimentadora (*feeder*) dos voos da TAP, com voos regulares para dúzia e meia de cidades em Portugal, Espanha, França, Itália e Suíça.

TAP Express (2016)

Em 2016 a designação da PGA – Portugal Airlines foi extinta, sendo substituída pela identidade **TAP Express** que iniciou a renovação rápida da frota com aviões mais avançados como os Embraer 190 e 195.

Com esta renovação de aviões e de imagem foi lançada a Ponte Aérea entre Lisboa e Porto com 16 voos diários, operada em conjunto com os ATR-72-600 registados e operados pela White Airways.

Actualmente a frota da TAP Express é composta por doze Embraer 190 e sete Embraer 195.

Air Luxor (1988 -2006)

Com sede em Lisboa, inicialmente dedicada à aviação executiva, manteve uma frota de aviões executivos e jactos privados (Cessna, Falcon, Hawker, Dassault) para voos personalizados e de negócios, até ao acordo final com a NetJets Europa em 2001.

A companhia rapidamente expandiu o transporte comercial de passageiros e carga, com uma frota moderna e diversificada de A320 e A330 em rotas de médio e longo cursos, com voos comerciais, charter ou fretados.

Chegou a oferecer mais de 40 destinos, regulares (Lisboa, Porto, Funchal, Paris, Bruxelas, São Tomé, Guiné-Bissau) e sazonais (Nova Iorque, Cancún, Fortaleza, Phuket, Palma de Maiorca, Salvador ou Varadero), em parceria com operadores turísticos nacionais e internacionais.

Foi membro efectivo da IATA em 2003 e a primeira companhia na Europa (e quarta no mundo) certificada para operações ETOPS com o A320 e também o A330.

Alcançou um êxito notável, mas temporário, até ao encerramento das operações em 2006.

Hi Fly (2005)

É líder especialista mundial em *wet lease e charter* com aviões comerciais Airbus (A320, A330, A340 e A380).

Certificada pela EASA e IOSA e aprovada pela FAA, com Certificados de Operador Aéreo (AOC) em Portugal e Malta, a Hi Fly está licenciada para operar globalmente no transporte de passageiros e carga, em contratos de curto, médio e longo prazo, servindo clientes como companhias aéreas, governos, operadores turísticos, empresas de logística, particulares e entidades militares.

De acordo com a Regulamentação EASA Part - FCL/ORO/AR, foi credenciada pela ANAC como ATO - *Approved Training Organisations*, com a designação de *Springjet, SA*, para os pilotos dos aviões das frotas, podendo também ministrar formação a pilotos exteriores à empresa.

Foi a primeira companhia a aterrar o Airbus A380 em Portugal, em 2018, no Aeroporto de Beja. Esta aeronave emblemática, pintada com a campanha ambiental “Save the Coral Reefs” da Mirpuri Foundation, tornou-se um ícone global da aviação sustentável, operando em 53 aeroportos de 33 países em quatro continentes.

A partir de 1 de Janeiro 2020, foi pioneira na adopção de práticas mais sustentáveis na Aviação, em particular no serviço a bordo, tornando-se a primeira companhia aérea do mundo a operar todos os seus voos sem plásticos descartáveis, substituídos por materiais compostáveis ou renováveis.

Destacou-se também em 2021, com a primeira aterragem (Cte Carlos Mirpuri) de um Airbus A340-313HGW na Antártida, sendo o maior avião comercial a aterrar no continente branco, na pista de gelo azul de Wolf's Fang, com partida de Cidade do Cabo. Uma operação, repetida anualmente, de demonstração da capacidade técnica e operacional da companhia, este ano com um o A330-302.

Já em 2025, a companhia recebeu o prémio "Gold Winner" no World Luxury Awards, na categoria "Jet Service & Airlines" pelo seu website, consolidando a presença digital e imagem de marca da companhia.

Air Columbus (1989 – 1995)

Sedeada em Lisboa, detinha uma participação de 34% da companhia dinamarquesa Sterling Airways, e era destinada a voos charter turísticos principalmente do Norte da Europa. Começou a operar um B727-200 na rota Faro - Gatwick em finais de 1989.

Nos três anos seguintes a frota foi reforçada com outro B727-200 e dois B737-300, com a operação de verão mais centrada em Faro e, no inverno, com mais frequências a partir da Madeira.

Terminou a operação em 1995 após uma situação financeira complicada resultante em grande parte da falência da companhia dinamarquesa e de uma agência de viagens alemã que eram os clientes principais.

Euro Atlantic Airways (1993)

Fundada em 1993 como **Air Madeira**, recebeu o nome actual em 2000.

Tem voos regulares para a Guiné-Bissau, foi autorizada a operar para o Brasil a partir de 2025. E oferece voos não regulares (*charter, lease, ACMI, Ad-Hoc*) para todo o mundo. Iniciou a operação com um Lockheed L-1011 TriStar até 2010 e, gradualmente, foi alargando a frota com vários tipos de aviões Boeing.

Em 2019 foi vendida ao Luxembourg Group Imperial Jet.

Actualmente tem no seu activo três B767300ER e dois B777-200ER.

NetJet Europa (1996)

NetJets Europe, com sede em Oeiras, nasceu em 1996 no seio da Air Luxor e tornou-se autónoma por volta de 2001.

Pertence ao império Berkshire Hathaway (Warren Buffet) que adquiriu a NetJet Inc global em 1998, o maior operador privado de mais de 700 aviões a jacto de táxi aéreo e executivos em todo o mundo.

A NetJets Europe controla uma frota de aproximadamente 100 aviões e ambas oferecem propriedade fraccionada e aluguer de vários modelos, desde o Phenom 300/E de 6 pax. até ao Bombardier Global 6000 de 13 pax.

Tem uma operação independente da americana NetJet Inc, mas estão alinhadas em produto, qualidade e gestão de frota.

Agroar – Trabalhos Aéreos, Lda. (1992 -2011)

Com sede em Évora e inicialmente vocacionada para aviação agrícola, expandiu a actividade para transporte de carga aérea com pelo menos um Convair CV-440 cargueiro, a partir de Lisboa e para vários destinos europeus e até africanos, até 2002. Entre 2006 a 2008 operou com um B737-300 da congénere espanhola Flyan.

A empresa encerrou definitivamente as suas actividades em 2011, após declarar falência.

Luzair - Transportes Aéreos, S.A. (1997-2011)

Sediada em Lisboa e especializada no aluguer e voos charter, iniciou as operações com um Short 330-200 operado pela Air Luxor em regime de *wet lease*.

A partir de 2004, já oficialmente certificada, a empresa passou a operar um Lockheed L-1001 TriStar e, em 2009, incorporou um B767-300ER na sua frota.

Suspendeu as operações em 2011.

Aeronorte – Transportes Aéreos, S.A. (1993 – 2012)

Baseada em Braga, a empresa focou-se em voos executivos nacionais e internacionais com o Learjet 45.

Operou temporariamente (Abril a Outubro de 2008) a rota Bragança–Lisboa via Vila Real, de 4 voos diários com um L410 alugado, de 16 lugares, após a suspensão dos voos pela Aerocondor. A adjudicação final desta rota pertenceu à empresa AeroVip.

Prestou também serviços de combate de incêndios com o monomotor polaco PZL M18 Dromader e helicópteros Ecureuil AS350 B2.

A licença de transporte aéreo foi revogada, em Fevereiro de 2012.

Sevenair SA (1998)

Com sede no Aeródromo de Tires, a empresa resultou da consolidação de várias empresas (AeroVip, GFS Global Flight School, Leávia, Sevenair Academy, etc.), operando como Sevenair Air Services (companhia aérea regional) em rotas subsidiadas (Bragança – Vila Real – Viseu – Cascais – Portimão).

Oferece também serviços adicionais e operações não regulares em países terceiros.

Opera uma frota variada consoante a actividade (formação de pilotos, operações especiais, voos acrobáticos, helicópteros para formação e trabalhos aéreos), destinando o Dornier DO 228 e Jetsteam 32 ao transporte aéreo.

A Sevenair Academy, para a formação de Pilotos Comerciais e de Linha Aérea, adquiriu em 2022, a totalidade da operação portuguesa da norte-americana L3Harris Technologies em Ponte de Sor, com o objectivo de ser a maior escola de aviação da Europa e de reabrir o Campus de Ponte Sor.

Por sua vez, a L3Harris, como European Airline Academy, tinha adquirido em 2017 a G Air, herdeira em parte da Aerocondor, mas encerrou a operação portuguesa em 2022. Foi finalmente seleccionada pela Airbus para integrar a rede internacional da Airbus Flight Academy.

Airjetsul, Sociedade de Meios Aéreos, Lda. (1999 - 2022)

Constituída em finais de 1999, com sede no Aeródromo de Cascais, especializou-se em aviação executiva.

Chegou a dispor de 3 jactos: Learjet 45, Citation CJ3 e Citation VII. A licença de transporte aéreo foi declarada caduca em outubro de 2022.

AeroVip (2000 - 2018)

Esta Companhia de Transportes e Serviços Aéreos, S.A, com sede no Alvor, tinha por finalidade vista o transporte aéreo regional, voos turísticos, aluguer de aeronaves, etc. Operou duas aeronaves Dornier 228, de 18 lugares, na rota Bragança–Vila Real–Lisboa, de Dezembro de 2008 a Novembro de 2012.

Nos primeiros cinco meses de 2014 operou provisoriamente a ligação da Madeira ao Porto Santo em substituição da SATA.

Passou oficialmente a integrar o Grupo Sevenair em 2018

Orbest (2007 - 2020)

Foi fundada em Lisboa como companhia aérea portuguesa, embora fizesse parte na altura do grupo espanhol Orizona.

Começou por oferecer voos charter com aeronaves A320 e A330, partindo de Lisboa e Porto para destinos da Europa, de África e das Américas.

A partir de 2021 adoptou a designação Iberojet (resultante da fusão Orbest e Evelop) acrescentando aviões Airbus A330-900neo na sua frota

Everjet-Aviação Executiva SA (2011-2020)

Sediada no Porto, foi direccionada inicialmente para a aviação executiva com um avião Embraer Phenom 300 e um helicóptero Eurocopter AS365.

Em 2015 expandiu a acção para *charter*, serviços ACMI e voos regulares entre a Madeira e Continente (Lisboa e Porto) com um A320.

Neste mesmo começou a operar uma frota de helicópteros Kamov Ka-32 e AS350 no combate a incêndios.

Dificuldades financeiras conduziram ao cancelamento da licença de transporte aéreo em finais de 2020.

World2Fly Portugal (2021)

Companhia charter, subsidiária da mesma empresa espanhola, pertença do Grupo Iberostar, opera um A330-300 para destinos nas Caraíbas.

Escolas de Aviação

Ao longo de duas décadas, o recrutamento de pilotos para a Aviação Comercial (aviões e helicópteros) assentou maioritariamente nos pilotos militares milicianos e alguns do quadro permanente que se foram desvinculando da Força Aérea Portuguesa.

A partir de 1968, a TAP enviou dezenas de candidatos a pilotos, num total de nove cursos *ab initio* para a *Flight Safety Academy*, em Vero Beach, Florida, para obterem a licença de piloto comercial.

Com a liberalização do transporte aéreo e para além das escolas já mencionadas integradas em companhias de aviação, floresceram diversas escolas privadas de formação de pilotos nacionais e estrangeiros, para a obtenção de Licenças de Voo Comercial e de Linha Aérea em Portugal.

A partir de 2000 as Escolas foram compelidas a substituir as normas internas da ex-DGAC, passando a obedecer à regulamentação europeia - EASA/PART-FCL, mediante a

autorização do INAC, posteriormente designado por ANAC (Autoridade Nacional da Aviação Civil).

Algumas Escolas de Aviação encerraram actividades e outras foram absorvidas por congéneres:

- EAA-Escola de Aviação Aerocondor (1980-2008) mudou de nome para G Air - Gestair Flying Academy, depois adquirida pela americana L3Harris Technologies, que a vendeu em 2022 à Sevenair Academy.
- Leávia – Escola de Aviação Civil, S.A, em Cascais - Tires, (1998 – 2015), foi absorvida pela Sevenair
- Academia Aeronáutica de Évora (AAE), no Aeródromo de Évora (1999 – 2010), ffoi a primeira escola a implementar a regulamentação europeia, com uns anos iniciais auspiciosos. Foi encerrada pela proprietária, a empresa canadiana Canadian Aviation Electronics (CAE), alegadamente por motivos estratégicos e de mercado.

Actualmente, as ATO (*Approved Training Organisations*) englobam as antigas Escolas para a obtenção de Licenças de Pilotos Comerciais e de Linha Aérea, bem como as Organizações e Companhias que conferem a qualificação (*type rating*) para pilotos da aviação comercial.

Apresenta-se a lista actualizada (2023) de ATO para a formação de pilotos (avião e helicóptero), com certificados emitidos pela ANAC.

- Heliportugal – Trabalhos e Transportes Aéreos, Lda. – Cascais, desde 1982
- Nortávia, Transportes Aéreos, Lda., na Maia - Porto, desde 1989
- Helibravo, Aviação, Lda., em Cascais, desde 1992
- HTA Helicópteros, em Almancil, desde 1996
- OMNI Aviation Training Center, Lda. (OATC), em Cascais, desde 1998
- Sevenair Academy, S.A., em Cascais, desde 1998
- NetJets – Transportes Aéreos, S.A. - em Paço de Arcos, desde 2001
- Springjet, S.A. (ex-Hi Fly), em Lisboa, desde 2005
- AWA - Aeronautical Web Academy, Lda., em Prior Velho, desde 2008.
- Avincis Aviation Portugal, em Loures, desde 2009
- International Flight Academy (IFA), em S. Domingos de Rana, desde 2010.
- Air Dream College, em Viana do Alentejo, desde 2020.
- Pull Up Fly, Lda., em Bragança, desde 2023
- SATA Internacional – Azores Airlines, S.A. em Ponta Delgada
- Portugalia – Companhia Portuguesa de Transportes Aéreos, S.A. em Lisboa
- Transportes Aéreos Portugueses, S.A. - Lisboa

Posteriormente a 2023:

- Flying Academy, baseada no Aeródromo Municipal de Portimão, aguarda certificação de ATO.

Os cursos e qualificações oferecidos por cada ATO podem ser facilmente consultados na internet e no site da ANAC.

Referências, além das notas inseridas no texto:

- *Consulta de sites variados e documentação online*
- *Contactos com responsáveis de algumas empresas*
- *Vivência e artigos pessoais*

- *OMNI Aviation, 25 anos operando em Portugal, edição da Contra a Corrente, Lda.*
- *Biografias do Prémios Carlos Bleck, edição APPLA*

Agradecimentos:

- *Cte Carlos Mirpuri (Air Luxor / Hi Fly).*
- *Cte Miguel Costa (OMNI / White Airways).*
- *Cte Artur Álvaro Pereira, pelo trabalho de revisão.*

Lisboa, Dezembro de 2025.

(este documento foi escrito de acordo com a antiga ortografia)