

DETA E TAP "C"

T(203) 11/8/74

ONDE SE FALA DO BOICOTE E DOS MOTIVOS QUE LEVAM

A decisão recentemente tomada pelo Conselho de Trabalhadores da DETA de não prestar assistência a um avião da TAP e de, inclusivamente bloquear a sua descolagem, teve a repercussão que era de esperar, atendendo à natureza do incidente. A impossibilidade de ao assunto nos referirmos na edição anterior e o desejo de lançarmos alguma luz sobre os antecedentes que teriam, justificada ou injustificadamente, determinado aquela atitude, levaram-nos a ouvir as duas partes em litígio, de forma a que os leitores possam, face às declarações, prestadas, tirar as suas conclusões.

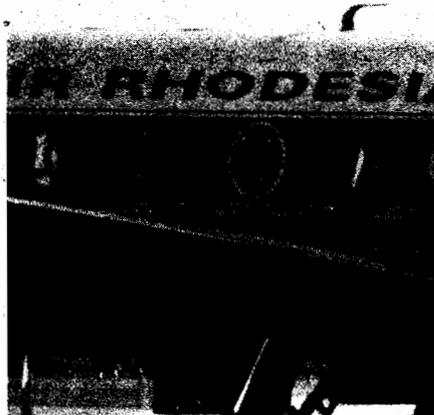
OS FACTOS APRESENTADOS PELA TAP

Ouvimos, assim, em primeiro lugar a TAP, através do seu delegado em Lourenço Marques, sr. Emilio Correia. O que se segue é o resultado das informações que nos prestou.

As negociações visando o termo do exclusivo (ou monopólio como é mais do agrado dos trabalhadores da DETA) concedido à TAP, tinham sido já iniciadas por iniciativa da transportadora metropolitana antes do dia 25 de Abril, ou seja numa altura em que ainda ninguém

sabia que o golpe de estado se preparava, com excepção dos militares nele envolvidos. As conversações, sem carácter oficial embora, efectuaram-se entre o sr. Emilio Correia e o eng. Abel de Azevedo, ao tempo director da DETA. Pretendia-se então que a TAP e a DETA participassem no capital uma da outra, passando ambas, em igualdade de posições, a explorar as carreiras aéreas a cargo da primeira.

Após o 25 de Abril e embora em novos moldes, essas negociações reiniciaram-se, ainda por iniciativa da TAP, cujo delegado em Lourenço Marques foi indústriado no



OLIDEM" EM VOO

DETE AO JUMBO E DERAM ORIGEM

sentido de auscultar a nova administração da DETA, tendo as conversações decorrido na presença do coronel Morgado, representante do Movimento das Forças Armadas junto da transportadora moçambicana, o que se verificou no dia 5 de Junho e não mais cedo, devido ao facto de a DETA estar sem administração.

Manifestou então a DETA o desejo de que a TAAG (Transportes Aéreos de Angola) participasse no acordo a estabelecer, desejo que ia ao encontro do ponto de vista da TAP. Verificando-se, que a TAAG estava na altura sem administração, foi proposto à

TAP pela DETA que ambas iniciassem imediatamente conversações em Lisboa, o que se verificou em 24 de Junho. Na altura marcou-se uma outra reunião tripartida com a TAAG em Luanda, para os dias 27 e 28 do mesmo mês, reunião que não chegou a efectuar-se, devido à TAAG se encontrar ainda sem administração.

O PRIMEIRO MEMORANDO

Durante as conversações efectuadas em Lisboa foi apoiado um memorando que serviria de base às negociações futuras, nos seguintes termos:

1. Reconhecimento dos direitos de operação das Companhias de Angola e Moçambique nas rotas de ligação com a Metrópole, terminando assim o exclusivo da TAP.
2. Reconhecimento dos direitos das Companhias de Angola e Moçambique que nas rotas internacionais servindo os respectivos territórios.
3. Necessidade duma colaboração dos três transportadores, por forma a assegurar desde já a aplicação prática dos princípios definidos em 1. e 2..
4. Estudo das fórmulas de colaboração que pareçam viáveis, basicamente reduzíveis a três hipóteses:
 - a) Consórcio;
 - b) Fretamento de capacidade com pool de receitas;
 - c) Exploração conjunta.
5. Escolha duma das hipóteses julgadas mais adequadas e seu desenvolvimento, segundo programa de trabalhos a definir.
6. Desenvolvimento de esquemas de colaboração técnica e de distribuição de tarefas entre os três



Elementos do conselho de trabalhadores da Deta. Como eles próprios explicaram, dentro do conselho não se distinguem nomes. Funciona como um todo e como tal se apresenta.

transportadores, em ordem a obter o melhor aproveitamento dos meios e possibilidades comuns e uma efectiva redução de custos.

7. Definição duma posição comum dos três transportadores em relação a todos os problemas da política aérea afectando os interesses envolvidos nos acordos de colaboração.

8. Desenvolvimento das diligências conjuntas conducentes ao reconhecimento oficial imediato dos princípios definidos em 1. e 2., e, através da publicação de legislação adequada, formalização das áreas de actividade de cada um dos transportadores, e dos direitos de tráfego a elas inerentes.

PROPOSTA NOVA REUNIAO

Ficou-se entretanto a aguardar que a TAAG resolvesse o seu problema da falta de administração, o que aconteceu em 10 de Julho, seguindo a 23 para Luanda o comandante Marques da DETA, que quiz ter uma reunião preliminar com a transportadora angolana, sem a participação da TAP.

Posteriormente aconteceu que se demite a administração da TAP, ficando esta empresa nas mesmas circunstâncias em que estiveram a

TAAG e anteriormente a DETA. Tal facto não impediu que a última insistisse pelo prosseguimento das negociações, com o que a TAP acabou por concordar, decorrendo a reunião, que girou em torno do memorando atrás transcrito, em Lisboa no dia 25 de Junho. Desejou na altura a TAP avançar com as discussões, entrando logo em pormenores relacionados com custos e receitas. Esta decisão terá sido obstruída pela DETA, que insistiu pela alteração do número um do memorando anteriormente aprovado, por entender que a sua redacção, tal como estava, não correspondia às suas pretensões de ser tratada em pé de igualdade com a TAP. Em virtude de não terem chegado a acordo quanto a este ponto, propôs a TAP nova reunião, a realizar em Luanda no dia 1 de Agosto, pelo que não tem consistência a acusação que lhe foi feita posteriormente, de pretender lançar as conversações num impasse. A ser assim, não teria, como é lógico, sugerido outra reunião.

Desde o primeiro momento que a TAP procurou que as conversações decorressem dentro do melhor espírito de cooperação, reconhecendo inclusivamente à DETA o chamado direito de quinta liberdade — que de resto nem sequer lhe contestou. Para os

que não estejam familiarizados com este termo esclarece-se que ele significa que em qualquer carreira em que a TAP tocasse Moçambique como ponto de escala, não teria direito a transportar passageiros daqui para o termo da viagem e vice-versa, a não ser pagando direitos de tráfego.

Propôs ainda a DETA que se anulasse imediatamente o regime presentemente em vigor, proposta que a TAP não pôde aceitar visto que a anulação de um regime implica a existência de outro que o substitua.

A TAP APANHADA DE SURPRESA

Pelo exposto, foi com grande surpresa que a TAP tomou conhecimento dos factos ocorridos em 28 de Julho com o seu Jumbo. Neste ponto faz questão de esclarecer que, desde o início, era seu intuito negociar com a DETA (e com a TAAG), reconhecendo-lhe iguais direitos de tráfego, pois, só em pé de igualdade as negociações se poderiam realizar num plano realístico. Com o que não concordou foi com a exigência da DETA, de que renunciasse imediatamente à sua linha de África, visto que tem um contrato com o governo e o actual regime de exploração só poder fin-

dar quando haja outro que o substitua. Ora, é esse que se está discutindo.

No aeroporto de Lourenço Marques e no dia do incidente, só após a intervenção do dr. Ferreira da Silva, secretário do Governador-Geral, é que a DETA condescendeu em retirar as bagagens dos passageiros desembarcados.

Depois de um protesto apresentado pela TAP efectuou-se uma reunião no Governo, foi satisfeita a exigência da DETA no sentido de se alterar a redacção do primeiro ponto do memorando (redacção que a mesma DETA havia aprovado em Lisboa), e ficou assente que as negociações prosseguiriam no dia 1 de Agosto, em Luanda, tal como a TAP havia proposto anteriormente.

A VERSAO DOS TRABALHADORES DA DETA

Fala o Comandante
Marques

A conversa com os representantes da DETA foi mais longa. E porque vezes houve em que se afastou do ponto central da questão (saber até que ponto se justificou ou não a atitude tomada relativamente ao Jumbo da TAP), procuraremos sintetizá-la, para não nos alongarmos demasiadamente, sem lhe al-



Comandante Marques, da comissão administrativa da Deta e que participou, em representação das Linhas Aéreas de Moçambique, nas reuniões efectuadas com a TAP em Lisboa.

terar contudo as linhas essenciais.

Começamos por ouvir o comandante Marques, da comissão administrativa da DETA e que a representou nas negociações ocorridas em Lisboa.

Referiu de entrada o que já nos havia sido dito pela TAP — a primeira reunião em Lisboa e a ausência da TAAG por falta de administração — a recusa da DETA em adiar uma outra reunião conforme pedido da TAP que entretanto ficara também sem administração, acrescentando que «como há grandes interesses em jogo e o nosso objectivo é o abreviamento das negociações apercebemos de que havia realmente vontade de protelar a coisa».

Acrescentou depois o comandante Marques que, vencidas as iniciais dificuldades surgiu uma outra, levantada pela TAP, que pôs em dúvida a igualdade de direitos da DETA e da TAAG. «A TAP dizia que sim, que podíamos discutir em igualdade de circunstâncias, mas que essa igualdade teria de ser confirmada pela nova administração. Inclusive propuzemos que o assunto fosse esclarecido junto do governo de Lisboa, ao que a TAP anuiu, considerando embora desnecessária a sua presença. Houve, portanto, uma nítida má vontade em colaborar».

P. — Nessa altura foi marcada alguma data para outra reunião ou seja a do dia 1 de Agosto?

— Tem havido uma certa especulação à volta desse assunto, porque isto passou-se no primeiro dia das reuniões. No dia seguinte tivemos outro encontro com a TAP e só então se marcou a data da nova reunião, que seria quinta-feira (dia 1 de Agosto). A segunda reunião em Lisboa, que não estava prevista, realizou-se por iniciativa da TAP que decidiu apresentar o seu programa. A TAAG esteve presente a esta reunião.

P. — Sem conselho de administração a TAP poderia efectivamente estabelecer qualquer acordo com a DETA e com a TAAG?

— Creio que podia. Mas partindo do princípio inverso note-se que não estávamos a negociar um acordo, mas sim a discutir condições de um acordo. Portanto há uma certa diferença nisso. Estávamos a discutir com técnicos da TAP, que era o que pretendíamos fazer, baseados em que já tinha ficado assente na primeira reunião a igualdade de direitos, igualdade essa que nos foi então posta em causa?

P. — Não lhe parece que

estando Moçambique em vésperas de se tornar independente e portanto de decidir o que mais lhe convém seria indiferente que a TAP pretendesse continuar numa posição de vantagem e ditar condições? Tal como a questão está a ser posta, sugere uma certa ausência de noção das realidades por parte daquela companhia, o que de facto não se afigura lógico.

— Não estou bem de acordo com isso. A declaração do Presidente da República foi feita no dia seguinte ao das negociações. Se dela tivéssemos tido conhecimento na véspera, pois provavelmente que teríamos jogado com isso. (Risos entre os presentes). Por outro lado a TAP é uma companhia que está neste momento a atravessar graves problemas económicos. Interessa-lhe portanto manter tanto quanto possível a actual situação. Neste momento regista bastantes lucros na exploração desta linha e tenta aproveitar os últimos cartuchos.

PONTOS DE VISTA DO CONSELHO DE TRABALHADORES

A alusão ao impasse a que a DETA se referia, sugeriu a pergunta seguinte, feita já aos membros do Conselho de Trabalhadores.

P. — Mas o impasse em que se mantinham as negociações, iria prosseguir na reunião de 1 de Agosto?

— Nada nos leva a supor que não.

Ele era apenas determinado pelo não reconhecimento dos mesmos direitos.

P. — O boicote ao aparelho da TAP verificou-se já depois da declaração do general Spínola de que Portugal reconhecia aos seus territórios de África o direito à independência. Portanto Moçambique, como país soberano, aceitará e concordará com o que muito bem entender. Porquê, pois, a retenção do Jumbo?

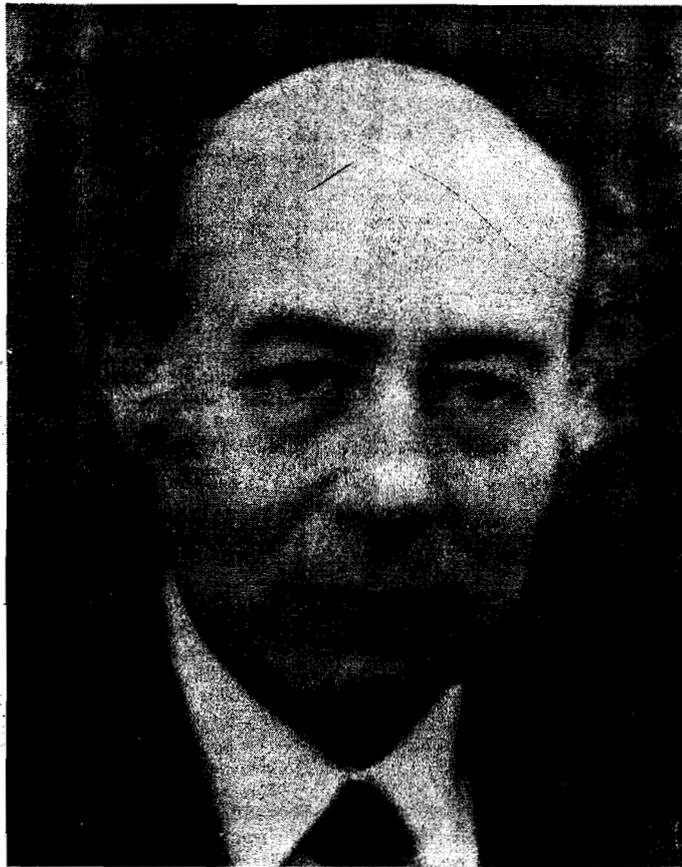
— Pura e simplesmente parecia-nos que a TAP pretendia protelar por mais um ou dois meses essa situação, e se fizermos as contas a cada avião que sai daqui, essa situação é capaz de representar à volta de um milhão de contos.

Mais adiante foi dito: o que pretendíamos era ter um documento assinado pela TAP, pela DETA e por um elemento fiscalizador, no qual a TAP reconhecesse igualdade de direitos. Este movimento (o boicote ao Jumbo), foi um movimento de definição, ou seja, do reconhecimento de um direito. Como conseguimos esse documento, atingimos o que pretendíamos. Este movimento veio a ser legitimado até pelo próprio governo e só acabou porque foi reconhecido às duas e trinta da madrugada de segunda-feira, 29 de Julho, pelo governo, a legitimidade desse movimento.

P. — Em que é que esse movimento, ou seja, a retenção do aparelho poderia vir a influenciar as negociações com a TAP?

— Já influenciou, pelo reconhecimento de totais direitos de tráfego. Anteriormente reconheciam-se apenas direitos, mas não totais, como nós pretendíamos e agora temos assegurados. Reconhecer apenas direitos de tráfego poderia significar que a DETA pudesse, por exemplo, fazer uma carreira mensal. Não era isso o que pretendíamos nem o que Angola pretende.

P. — Certo, Mas se não há dúvida nenhuma de que a TAP deixou de estar em condições de impor princípios, não é verdade que com a retenção do Jumbo ou sem ela, os resultados seriam os mesmos?



*Emílio Correia,
delegado da TAP.*

— Temos as nossas dúvidas quanto à velocidade, quanto à rapidez do êxito das negociações. Tanto assim é que, não obstante as mesmas se arrastarem há dois meses e terem sido proteladas pelas razões mais variadas, no dia 29 de Julho tínhamos a garantia de que o nosso direito fora reconhecido. Ora isso ficou a dever-se certamente ao movimento político desencadeado com o bloqueamento do avião. A partir daqui, quando a TAP se sentar à mesa das negociações fá-lo-á de igual para igual.

Mais adiante viria a ser esclarecido por um dos elementos presentes, que a TAP havia concordado com a exigência apresentada pela DETA e pela TAAAG de o acordo que vier a ser assinado ter efeitos retroactivos a partir de 26 de Abril. A TAP achou lógica e natural esta pretensão que, começando por ser condicional, isto é, dependente da forma como viessem a ser aprovadas outras alíneas, passou em dado momento a ser incondicional. Este reconhecimento verificou-se depois da retenção do Jumbo.

P. — O aprisionamento do aparelho teve por origem o não reconhecimento incondi-

cional do ponto atrás referido ou nasceu da suspeita de que na reunião de 1 de Agosto a TAP iria dificultar e tentar protelar a conclusão do acordo?

— O movimento visou sobretudo uma manifestação dos trabalhadores da DETA perante uma informação fidedigna e absoluta de que até às 18.30 horas da véspera, sábado dia 27, as negociações estavam num impasse em relação aos objectivos da DETA e de Moçambique. Aliás endurecido, de acordo com a própria fonte de informação. A nossa comissão administrativa chegou depois de termos recebido essa notícia, às 21.20 horas, e veio confirmar em absoluto que as negociações estavam num impasse. Devo esclarecer que o movimento dos trabalhadores concedeu em esperar até à chegada do avião em que viajava a nossa comissão administrativa para rever a posição das coisas, e aquela comissão perfilhou imediatamente o nosso movimento.

P. — Se a TAP sabe que Moçambique será, presumivelmente a curto prazo, um território independente, como se compreende que da sua parte possa haver a intenção de dificultar ou prorrogar as

negociações? Que tempo prevê a DETA que ainda decorra até à conclusão de um acordo definitivo com a TAP?

— Vamos pôr o problema de outra maneira: suponhamos que a TAP pressupõe que as relações ou as possibilidades de relações de tráfego aéreo no futuro com Moçambique independente, poderão terminar, por um desconhecimento real em termos políticos dos movimentos ou pelo menos da independência dos territórios. Ou que pressupõe que no futuro vai ser difícil manter esse tipo de exploração, não digo de uma forma colonialista, mas exploração de tráfego aéreo. E a TAP então, tenta por todos os meios, digamos mesmo saquear Moçambique, aproveitando este tremendo movimento de passageiros que há agora, que no futuro poderá não existir e levá-la até, à TAP, a deixar de fazer carreiras para Moçambique. Por que razão é que nós não pensamos nesta hipótese?

P. — Mas se no futuro não interessar à TAP fazer voos para Moçambique, interessará à DETA fazê-los para Portugal?

— Interessará à DETA, de imediato, pelo menos tirar proveito do tempo que vai de 26 de Abril até esse período. E nós poderíamos chegar a situação tal, que se houvesse uma protelação sistemática das negociações até à altura em que já não interessasse o tráfego, por pressuposto deles, o acordo poderia não ser então necessário, por desinteresse da TAP em voar para Moçambique.

Mais adiante, depois de ter sido afirmado que a TAP se recusava a negociar com a DETA em termos de total igualdade, argumentando que havia um decreto que lhe concedia o exclusivo das carreiras para o ultramar, surgiu a seguinte pergunta da nossa parte:

P. — Na altura em que a TAP se recusava a esse reconhecimento havia um determinado «status quo» que poderia ter justificado, como medida política, a retenção do aparelho. Mas, como esse movimento se verificou depois da declaração do Presidente da República do reconhecimento do direito à independência dos territórios ultramarinos, não é verdade que a TAP deixou de ter qualquer base para argumentar com esse decreto? E quem é que garantia à DETA que ela iria continuar com a mesma argumentação?

— Nós dissemos já que este movimento foi um movimento de pressão, tendente a levá-la de uma vez para sempre a definir essa posição. Chega de opressões. O facto de o senhor Presidente da República ter feito a declaração do reconhecimento ao direito de independência nada confirmaria. Dois meses se passaram e achamos que esse direito — total direito de tráfego — já nos devia ter sido reconhecido, mesmo com as definições de auto-determinação.

P. — Tudo indica que agora a TAP ia sem dúvida reconhecer esse direito, não é assim?

— Ia reconhecer não! Só o faria quando houvesse efectivamente a independência!

P. — Mas em que outra base poderia a TAP negociar? Não seria fugir às realidades pretender ignorar a actual situação?

— Quando um moribundo está moribundo, quando está mesmo condenado a morrer, ele diz que ainda vive! Aqui o problema é o mesmo.

P. — Mudemos agora de assunto, pois afigura-se que este está suficientemente esclarecido. Se o acordo for assinado com a TAP nos dias mais próximos, a DETA está em condições de iniciar os seu voos para Lisboa?

— Isso faz parte de estudos que já se vêm desenhando. Estamos convencidos que há várias opções em termos de acordo IATA. Consideremos: por exemplo, o caso de uma companhia de um país voar para outro que não tenha capacidade transportadora. Podem entrar num acordo de «pool», e essa companhia paga uma percentagem convencional em acordos internacionais. Foi isto o que a TAP nunca fez.

— Ora nós temos hipóteses de fretamentos. Até de fretar os aviões à TAP!

P. — Supondo que o acordo seria assinado amanhã, quanto tempo seria preciso para que a DETA iniciasse as suas operações, independentemente da modalidade a adoptar?

— É difícil responder com segurança, pois que isso depende da dimensão que se pretenda dar a esse mecanismo, ou por outra, do material que se queira pôr em acção, e portanto do tipo de serviço que se vai montar.

P. — Podemos depreender, em face do exposto, que a DETA não tem ainda esse estudo concluído?

— Cremos que está muito avançado. Trata-se, no entanto de assunto afecto à administração, fugindo deste modo ao âmbito do Conselho de Trabalhadores.

CONCLUINDO:

1.— O memorando aprovado em Lisboa na primeira reunião — e que serviria de base a todas as negociações futuras — reconhecia às transportadores de Angola e Moçambique direitos de operação nas ligações com a Metrópole. Mais tarde a DETA viria a insistir (insistência de que aliás fez cavalo de batalha) pela fórmula «reconhecimento dos totais direitos de tráfego. Ora a verdade é que, quer uma redacção quer outra têm precisamente o mesmo sentido, embora o Conselho de Trabalhadores da DETA seja de opinião diferente. O vocábulo «totais» não aparece no primeiro texto mas está lá implícito.

2 — Não se pode com inteira legitimidade falar de impasse, quando existe uma reunião marcada para cinco dias depois.

3 — A decisão do pessoal da DETA relativamente ao Jumbo da TAP (três dias antes do início da nova reunião!) assentou num mero pressuposto. De acordo com as declarações do Conselho de Trabalhadores, «parecia-lhe que», o que é bem diferente de «ter a certeza que».

É certo que esse mesmo conselho refere uma informação «fidedigna e confidencial», que teria sido a mola impulsadora da acção contra a TAP. Quer isto dizer que nos falta um elemento preciso para a justa avaliação do que se passou. No seu desconhecimento e jogando apenas com os elementos obtidos, não temos dúvidas em afirmar que o incidente com o Jumbo carece de significado.

4 — Entendemos que é absolutamente necessário acabar com todos os monopólios e colonialismos. Do monopólio da TAP contra a DETA, do monopólio da DETA contra as empresas particulares de faxis aéreos, do monopólio da navegação entregue a companhias portuguesas, em suma, de todos os monopólios. E estes podem terminar por simples decreto governamental ou por negociação entre as partes interessadas. Na segunda hipótese e como já alguém sugeriu, deveremos discutir como «adultos». E nós acrescentamos: sem recurso a demagogias fáceis, pois que não deve ser nosso intuito acirrar ódios contra ninguém.