

TAP Air Portugal

# Un clásico moderno

La compañía estatal portuguesa vuela ya desde hace 62 años. Con una historia interesante pero con suerte cambiante, ahora, a la aerolínea se le presentan buenas perspectivas de continuar la expansión en los próximos años y de lograr un balance positivo.

Ya de lejos, durante la aproximación de noche al aeropuerto de Lisboa, desde la cabina de un A320-200 de TAP Portugal se ven brillar las luces del puente Vasco da Gama sobre el estuario de Lisboa. El puente lleva el nombre del célebre navegante y descubridor del siglo XVI, que buscó el camino por mar a la India, y es con una longitud de 17 kilómetros el más largo de Europa. El bimotor describe una amplia curva sobre el mar ayudado por el sistema de aterrizaje instrumental (ILS) y se aproxima a la "35", la más larga de las dos pistas del aeropuerto de Portela. Su nombre viene de la parroquia cercana

al aeropuerto, que hoy día se encuentra en medio de la aglomeración urbana. En la Segunda Guerra Mundial estaban estacionados aquí aviones británicos junto a aparatos alemanes. Portugal se había declarado neutral y en la encrucijada de Lisboa florecía el tráfico de seres humanos.

Hoy día, de las cuatro pistas originarias sólo quedan dos y el aeropuerto, debido también al apretado horario de vuelos de TAP, está a punto de no dar para más. Lisboa ha dejado de ser un lugar conocido sólo por algunos iniciados, y el turismo se ha desarrollado considerablemente. La ciudad a orillas del Tajo es una de las metrópolis más fascinantes de Europa.

29 de 35 compañías aéreas de bajo coste vuelan a Portugal; en especial, naturalmente, a los grandes centros turísticos del Algarve, tales como Faro o también a Funchal, en la isla de Madeira. Pero también la capital, situada en el centro del país, es al mismo tiempo meta y nudo de comunicaciones. 50 kilómetros al norte, cerca de Ota, se planea un gran aeropuerto para Lisboa. Hasta su inau-

## Todo empezó con dos Douglas DC-3.

guración, allá por el año 2017, continuarán la modernización y la ampliación del aeropuerto actual. Incluso se prevé construir, hasta 2010, una segunda terminal con nuevas puertas de embarque y posiciones de estacionamiento. Por su parte, Air Portugal proyecta edificar allí un nuevo hangar de mantenimiento, aunque sólo sea para una década.

### ► 1945: La fundación

La fundación de TAP, la línea aérea estatal de Portugal, data de 1945. No fue la primera compañía del país. Aero Portuguesa, propiedad de Air France en un 50%, se había creado ya antes de la guerra y cubría una ruta a Tanger hasta que sus actividades cesaron en 1953.

El servicio de TAP arranca con dos Douglas DC-3 Dakota, el 19 de septiembre de 1946, para cubrir los 500 kilómetros de Lisboa a Madrid. Ya el 31 de diciembre del mismo año comienzan los vuelos en la que por entonces la ruta de un DC-3 más larga del



La época de los reactores llegó para TAP en 1962 con el Caravelle.

mundo: más de 12.000 kilómetros. El vuelo de ida y vuelta a la capital de Mozambique, Lourenço Marques, la actual Maputo, dura quince días y los Dakota, tienen que hacer doce escalas hasta llegar a su meta.

Antes de finalizar los años cuarenta, TAP ofrece vuelos de línea a París y Londres en el nuevo Douglas DC-4 "Skymaster" y amplía la red del DC-3 hasta Sevilla. También en 1948 se inaugura en Lisboa la primera oficina de venta de billetes. Lo interesante e inédito es que la nueva aerolínea apuesta primero por los enlaces internacionales antes de establecer conexiones nacionales. En 1947, TAP se hace

cargo de los vuelos de la pequeña CTA (*Companhia de Transportes Aéreos*) de Lisboa a Oporto, en el norte del país.

La nueva compañía pronto tiene que aumentar su capital social para mantener y ampliar la red, por lo que el Gobierno privatiza TAP, en parte, en 1953, posibilitando así las inversiones de bancos y empresas de transporte y comerciales. En el mismo año se establecen enlaces con Tanger y Casablanca en Marruecos. Para los vuelos al sur de África se emplean los recién comprados Douglas C-54 Skymaster, que debido a su mayor alcance pueden sobrevolar el Sahara de una vez, acor-

tando esencialmente los vuelos. En noviembre de 1955, un Lockheed L-1049G Super Constellation vuela por primera vez en la "Línea Imperial". Pero aún así es largo el trayecto hasta Mozambique: también con estos cuatrimotores, los más modernos de entonces, el viaje a Lourenço Marques dura 22 horas. Dos años más tarde los Super Constellation de TAP vuelan asimismo a Londres y a París.

En 1959 le llega el fin a los DC-3 de TAP. Tres Douglas DC-4, tres DC-6 y cinco Lockheed Super Constellation componen la flota a principios de los años 60, de modo que TAP sigue siendo así una compañía



Un Airbus A330-200 de TAP Portugal despegando del aeropuerto de Lisboa.



Hasta el "D-check". TAP Maintenance & Engineering tiene conocimientos y recursos suficientes para una amplia gama de aviones.

**TAP** Tipos de avión

En el transcurso de sus 62 años de historia, TAP ha explotado los siguientes tipos de avión:

- Douglas DC-3
- Douglas DC-4
- Douglas C-54 Skymaster
- DeHavilland Comet 4B
- Lockheed L-1049G Super Constellation
- Sud Aviation Caravelle VI-R
- Boeing 707-320B
- Boeing 747-200
- Boeing 727-200
- Lockheed L-1011/500 Tristar
- Boeing 737-300

la Amistad" a Brasil, pero este servicio se abandona en 1967.

Cuando el trimotor "Europa" 727 llega a TAP, en marzo de 1967, la aerolínea es la primera en disponer en Europa de una flota íntegramente de reactores. En la red se incluyen otros destinos, tales como Zúrich, Copenhague, Recife, Buenos Aires y Salisbury y, en el mismo año, se instala el primer ordenador electrónico para programas de gestión.

Entre 1968 y 1975, continúa el crecimiento de TAP con enlaces a Amsterdam, Fráncfort y Sao Paulo, así como con la inauguración de una nave de mantenimiento de motores. La compañía explota asimismo simuladores del 707, recibe otros modelos de Boeing, inaugura en 1969 el servicio de taxi aéreo Transportes Aéreos Continentais (que deja en 1985) y participa en la aerolínea SATA radicada en las Azores. En 1971 crea en el



Nave de motores del departamento de Mantenimiento de TAP Portugal.

**TAP** La flota de TAP

TAP explota en la actualidad una flota integrada únicamente por aviones de Airbus (48 aparatos). Hasta el año 2015 se prevé sustituir los tipos A330 y A340 por el A350.

A319-100	17
A320-200	15
A321-200	3
A310-300	6
A330-200	3
A340-300	4

aeropuerto de Lisboa otras instalaciones, entre ellas la nueva central de la compañía, un nuevo hangar de mantenimiento y un centro de formación.

Uno de sus objetivos siguientes es la ruta a Montreal en Canadá. Los primeros Boeing 747 llegan a TAP en 1972. Desde ese mismo año, la línea aérea se hace cargo del mantenimiento de los motores JT 9D del jumbo, siendo la única compañía europea técnicamente capaz de hacerlo.

En 1975, vuelve a ser compañía estatal y completa su flota con más Boeing 727. En 1976, amplía la red con vuelos a Caracas,

Venezuela, y a Milán, así como a la capital africana Kinshasa.

Un año más tarde ocurre el único accidente de mayor envergadura con trágico desenlace sufrido en la historia de la compañía. Un 727 sale disparado de la pista mojada por la lluvia del aeropuerto de Funchal. 131 personas pierden la vida. A pesar de ello, en 1978, se le concede en Lyon el *Technical Management Award*.

La dirección de la empresa resuelve, en 1979, remozar su identidad corporativa, convirtiendo su razón social en TAP Air Portugal. A principios de los años 80 comienza a retirar

bastante pequeña, con una cuota de mercado en Europa que no pasa del uno por ciento.

A partir de 1960 ofrece también un enlace a Brasil, la antigua colonia portuguesa. Lo hace con ayuda de la brasileña Panair y le da el nombre de "Vuelo de la Amistad".

Con la llegada del nuevo decenio amanece también en TAP la era de los reactores. Cuatro Comet 4B alquilados a British European Airways (BEA) cubren la ruta de Lisboa a Londres.

Pero, ya en 1962, la compañía cambia y dispone de una pequeña flota de Caravelle que presta servicio entre Lisboa y Madrid, así como más tarde en las nuevas rutas a Fráncfort y Múnich. TAP instala también, poco después, un simulador de Caravelle. El mismo año, cursa el pedido de aviones Boeing 707. Las entregas de empiezan en 1965 y a partir de

entonces estos aparatos vuelan a Johannesburgo, mientras que los Caravelle lo hacen de Lisboa a Bruselas.

El 19 de junio de 1964, a los 18 años del primer despegue, TAP recibe a bordo al pasajero que hace el millón y crea un servicio a Funchal, aparte de otras rutas. Pero la era de

**En 1962 llegan los primeros Caravelle.**

los reactores realmente capaces de cubrir largas distancias no llega hasta 1965 con la entrega del primer 707. TAP abre con él, el 17 de junio, el servicio a Río de Janeiro. Es todo un hito para

la compañía. El primer aterrizaje en la urbe brasileña tiene lugar a las cinco y media de la tarde, exactamente a los 44 años del amaraje del hidroavión de los pioneros Cabral y Coutinho en el año 1922. Poco después se ponen en marcha los vuelos del 707 en el trayecto de Lisboa a Nueva York. Además, el clásico cuatrimotor cubre por poco tiempo el "Vuelo de



Muy probado: el A310-300 de TAP Portugal.

Un A320 de TAP aterriza en Lisboa. 50 kilómetros al norte de la capital se proyecta un nuevo gran aeropuerto.



El futuro: Para su flota de larga distancia, TAP apuesta sólo por el A350 XWB.

## Entrevista Fernando Pinto, CEO de TAP Portugal

¿Qué opina de la decisión tomada por Airbus de desarrollar completamente de nuevo el A350?

**Fernando Pinto:** La familia A320, que es la espina dorsal de Airbus, ocupa una excelente posición en el mercado. Pero también el A330 era el soberano en él, nadie tenía en este sector un avión tan bueno. El 787 desarrollado por Boeing es un avión muy bueno, que ofrece gran comodidad a los pasajeros y en lo referente a la economía es, naturalmente, mucho mejor que el A330. Por tanto, Airbus tenía que jugar su baza. Siendo consciente de que el A350 no sería mejor, sino muy parecido al 787, Airbus ha revisado enteramente el proyecto.

**PAS:** TAP era uno de los primeros clientes del A350. ¿Ha pensado en algún momento optar mejor por el 787?

**F. Pinto:** Sí, lo hemos pensado. En un primer momento, cuando llegó la hora de decidir la compra de un nuevo modelo de avión, tomamos ambos tipos en consideración. Pero tuvimos que decidirnos por el mejor, ya que en su día deberá reemplazar completamente a toda nuestra flota de A340 y A330.



Fernando Pinto

**PAS:** ¿Entonces, para usted, el 350 XWB es el mejor?

**F. Pinto:** Está claro que esto no se puede juzgar definitivamente porque desconocemos cómo será el avión acabado. Pero lo que sí sabemos es que, desde el punto de vista económico, el A350 XWB y el Boeing 787 serán comparables. En lo referente a la comodidad de los pasajeros, el A350 XWB podrá ser mejor, ya que tiene el mayor diámetro de fuselaje. Con el nuevo desarrollo se ha logrado

no consumir más combustible, a pesar de que, en realidad, de la mayor anchura del fuselaje resulta mayor resistencia aerodinámica y por tanto mayor consumo. Con sus alas de flecha más pronunciada, el A350 vuela tan veloz como el 787 sin que el fuselaje más ancho sea obstáculo. El A350 XWB ofrecerá también una excelente comodidad en la cabina. Va a ser un avión muy bueno.

**PAS:** ¿Significa eso que TAP continuará explotando una flota sólo de Airbus?

**F. Pinto:** Tal y como parece hoy día, sí. Hemos firmado el contrato y pensamos que en el futuro tendremos dos familias de aviones: los modelos A320, así como las variantes 800- y 900 del A350 XWB.

avc

del servicio los tradicionales modelos Boeing 707 y 727.

Los sustituye por B737 y Lockheed L-1011 Tristar. Se deshace de sus Boeing 747, dado que por ser estos aviones jumbo demasiado grandes no aprovecha del todo su capacidad. Aparte de que, en ese año, empieza a explorar nuevos campos de actividad. Firma un contrato con Federal Express para la revisión completa de 35 aparatos del tipo Boeing 727. Y los vuelos aumentan. En 1984, la compañía transporta ya a más de dos millones de pasajeros.

El capítulo de Airbus empieza para TAP en 1987. Cursa el pedido de sus primeros A310 que destina a múltiples rutas nuevas (por ejemplo, Atenas, Toronto, Newark y Abidjan). A esto se añaden los dos primeros A340 en 1989. En 1990, la aerolínea traspasa la barrera de tres millones de pasajeros. Sin embargo, a principios de la década de los noventa, se hace sentir la crisis económica mundial que tan difícil hace la supervivencia, sobre todo, de las compañías aéreas. Las pérdidas de TAP superan en estos años los cien mil millones de escudos (500 millones de euros). En vista de que el alquiler de 35 aparatos le cuesta quince mil millones de escudos (75 millones de euros) en el año 1993, anula un pedido de cuatro A340. Además, cierra Air Atlantis, la compañía filial de vuelos chárter creada en 1985.

En 1995, cuando TAP cumple 50 años, pone en servicio el tercer y cuarto A340. Se prepara, por otro lado, para los retos del futu-

ro poniendo en marcha el programa "TAP 2000". Un año más tarde, la dirección de la compañía decide la compra de 22 aparatos de la familia A320 por un valor superior a 450 millones de dólares. A lo que se añade el simulador del A319/320/321 destinado al centro de formación de Lisboa. 1997 es, desde hacía mucho tiempo, el primer año en el que TAP cosecha beneficios: su balance arroja un superávit de ocho millones de dólares y eso que desde principios de los años noventa había acumulado pérdidas por una cantidad de 730 millones de dólares.

Las medidas de reestructuración continúan hasta 1998 y TAP contrata otros Airbus de pasillo único. Ya sólo en 1999 despegan seis nuevos Airbus bajo los colores de la aerolínea. En 2000 presenta el proyecto "Modernización de la Organización" (MOP), según el cual la compañía se estructura en los departamentos Compañía, Gestión y Mantenimiento. Aparte de eso, crea en enero de 2000 las "Linha Aéreas Charter" en asociación con la agencia de viajes y transportes Viagens Abreu. Cinco millones de pasajeros vuelan en ese año en aviones de TAP.

Fernando Pinto, antiguo presidente de la brasileña Varig, dirige la compañía, que aún es estatal, desde el año 2000.

En 2001 fracasó un intento de privatización debido a que uno de los socios, el Sair-Group, desistió del negocio. Pero el presidente se propone ocuparse pronto del tema con mayor intensidad. En la actualidad se están desarrollando algunos estudios y ahora las perspectivas de encontrar socios solventes no son malas del todo.

Después de que en los libros de cuentas se constatará en 2005 un saldo negativo de 9,5 millones de euros, Pinto espera que los resultados del ejercicio de 2006 sean positivos. Un crecimiento del 50 por ciento en cifra de negocio y operaciones ha atraído a algunos inversores potenciales. Asimismo está a punto de efectuarse la compra de la compañía de vuelos regionales Portugalia. Se prevé cerrar el acuerdo y firmar el contrato antes de finales de marzo. En comparación con el año 2000, la plantilla se ha reducido en un diez por ciento, sobre todo en el sector administrativo, y cuenta ahora con 8.500 personas. Por el contrario, el número de pilotos y el personal de cabina han aumentado. Y tampoco en TAP saben de momento cómo cubrir la enorme demanda de tripulaciones calificadas que aumenta día a día.

Alexis von Croy

Rita Lopes, comandante del A319, en el vuelo TP557 de Múnic a Lisboa.



Images: AVC, TAP Portugal, Airbus