



Universidades Lusíada

Gentil-Homem, Pedro, 1966-

Uma casa portuguesa, com certeza : design de interiores para os aviões da companhia aérea de Portugal (1945–1979)

<http://hdl.handle.net/11067/7871>

Metadata

Issue Date 2013

Abstract O contexto no qual se insere o presente artigo deriva de uma investigação para doutoramento em design (FAUL) nas áreas da História e Crítica de design sobre a companhia aérea TAP Portugal, desde a sua génese (1945) até ao ano em que alterou a designação para Air Portugal (1979). O espaço interior de um avião de uma companhia de bandeira foi sempre uma extensão territorial “encenada” para consumo interno e externo, o que justificou, no caso dos TAP, um compromisso entre a ideologia e o gosto ofic...

The context in which this article is presented derives from a Phd research in design (FAUL) covering the areas of Design History and Criticism on the airline TAP Portugal, since its beginnings (1945) until the year in which the designation changed to Air Portugal (1979). The interior of a flag carrier aircraft was always a territorial extension “staged” for inner and outer consumption, which in TAP’s case meant, a compromise between the ideology and the official taste of the Estado Novo, and the...

Publisher Instituto Politécnico de Castelo Branco

Keywords Transportes Aéreos Portugueses, 1945- - História, Aeronáutica comercial - Design - Portugal, Imagem corporativa - Design

Type article

Peer Reviewed No

Collections [ILID-CITAD] Artigos

This page was automatically generated in 2025-04-02T23:10:05Z with information provided by the Repository

“Uma casa portuguesa, com certeza”: [1] design de interiores para os aviões da companhia aérea de Portugal (1945 – 1979)

"A Portuguese house, for sure": [1] interior design for the airplanes of the airline of Portugal (1945 - 1979)

Pedro Gentil-Homem

Universidade da Lusíada de Lisboa

Faculdade de Arquitectura e Artes

Centro de Investigação em Território, Arquitectura e Design (CITAD / ULL)

/ Grupo de Investigação em Inovação, Design e Cultura (I)Material

✉ pjghcs2@sapo.pt

<https://orcid.org/0000-0002-8054-2373>

R. da Junqueira 188-198, 1349-001 Lisboa, Portugal

DOI:

ULusíada - Universidade da Lusíada de Lisboa

Retirado de: <http://convergencias.esart.ipcb.pt>

RESUMO: O contexto no qual se insere o presente artigo deriva de uma investigação para doutoramento em design (FAUL) nas áreas da História e Crítica de design sobre a companhia aérea TAP Portugal, desde a sua génese (1945) até ao ano em que alterou a designação para Air Portugal (1979). O espaço interior de um avião de uma companhia de bandeira foi sempre uma extensão territorial “encenada” para consumo interno e externo, o que justificou, no caso dos TAP, um compromisso entre a ideologia e o gosto oficial do Estado Novo e os clichés da indústria de turismo à escala internacional. “Portugal no ar”, metonímia de avião TAP, procurou transmitir a imagem de um país moderno (apenas existente “nas nuvens”). Apesar da crescente importância da tecnologia, em linha com os êxitos da engenharia aeronáutica, cada avião TAP conseguiu ser a “casa portuguesa”, onde nacionais e estrangeiros puderam antecipar a chegada a Portugal, ou guardar a última recordação do país.

PALAVRAS-CHAVE: História do Design em Portugal; Design de Interiores; Design para companhia aérea; Design e ideologia; TAP Portugal.

ABSTRACT: The context in which this article is presented derives from a Phd research in design (FAUL) covering the areas of Design History and Criticism on the airline TAP Portugal, since its beginnings (1945) until the year in which the designation changed to Air Portugal (1979). The interior of a flag carrier aircraft was always a territorial extension “staged” for inner and outer consumption, which in TAP’s case meant, a compromise between the ideology and the official taste of the Estado Novo, and the international tourism clichés. “Portugal in the air,” metonymy for a TAP airplane, sought to express the image of a modern country (only existing “in the clouds”). Despite the importance of technology, achieved by the successes of aeronautical engineering, each TAP airplane was a “Portuguese house” where nationals and foreigners anticipated the arrival in Portugal, or save the last memory from the country.

KEYWORDS: History of Design in Portugal; Interior Design; Airline Design; Design and Ideology; TAP Portugal.

1. Embarque

A *TAP*, como é conhecida pelos portugueses, construiu ao longo da sua história uma marca de valor intangível, tornando-se um claro fenómeno de identificação com o imaginário colectivo nacional. Como companhia de bandeira, a empresa soube tirar partido dessa associação simbólica, tal como os diversos regimes políticos, que a utilizaram como veículo de modernidade. A imagem corporativa e a sua extensão aos mais diversos contextos (campanhas publicitárias, interiores dos aviões, uniformes da tripulação, palamenta de bordo, etc.), consolidou uma certa ideia de Portugal nas nuvens. Um espaço cénico no qual se representou (a 35.000 pés) o retrato de um país, para consumo interno e para “*inglês ver*”. Durante os anos da ditadura, essa imagem distanciou-se em muito da realidade vivida à cota “0”. Os aviões deixavam no solo um país politicamente fechado, atrasado e rural. Nas nuvens, tudo foi possível. O avião *TAP*, como extensão do nosso território (Pinto, 2010, pp. 609, 610), mostrou noutras latitudes um país imaginário, que operava as suas rotas ao nível das suas melhores congéneres. Como conseguiu o design de interiores dos aviões consolidar essa imagem junto dos portugueses (e não só), como contribuiu para o *ethos* da companhia, que tanto sucesso alcançou, ao ponto de hoje ser uma das marcas mais prestigiadas e reconhecidas pelos portugueses? O presente artigo apresenta alguns resultados obtidos através de cruzamentos de dados: documentação relativa à aquisição dos aparelhos, documentação iconográfica, identificação e inventariação de objectos, entrevistas a testemunhas privilegiadas e análise empírica de objectos de cabina, com o intuito de reconstituir a vivência a bordo. Não só foram tratados dados relativos ao perfil geral interior (diversas classes, descrição das cabinas, e funcionalidades associadas), mas foi igualmente implementada uma apreciação crítica dos resultados em contexto social e cultural.

2. Os Douglas Dakota

Os primeiros doze aparelhos dos TAP (oito *Douglas Dakota* e quatro *Skymaster*) foram adquiridos em segunda mão (entre 1945 e 1947), provenientes do *War Surplus*, ou seja, aviões que estiveram ao serviço da aviação militar durante a Segunda Guerra Mundial[2]. Para tornar o espaço interior dos Dakota habitável, houve que os converter da função de transporte de pára-quedistas para passageiros. O aspecto geral era o de um avião acabado de sair do conflito: pintura camuflada, janelas com orifícios de disparo (*gun windows*) e bancos laterais corridos (*char-à-bancs*). A ausência de forro tornava o ruído ensurdecedor e a temperatura baixa. De igual modo, não estavam equipados com lavabos, nem copa para serviço de refeições. No entanto, foi assim que, no verão de 1945, se realizaram os primeiros voos experimentais entre Lisboa e o Porto (Espinho), ao serviço do Secretariado de Aeronáutica Civil (precursor dos Transportes Aéreos Portugueses) (Rosa, 2006, p. 32). Estas condições obviamente inviabilizavam a utilização para transporte aéreo regular.

A proveniência dos oito *Dakota* foi diversa. Dois foram “*salvados de guerra*”, aviões que pousaram de emergência em solo português durante o conflito e mais tarde foram integrados na Aeronáutica Militar (Guerreiro, 2008, pp. 272, 282). Dos restantes seis, três foram adquiridos nos EUA e convertidos no Canadá[3], e três na Europa, convertidos na Escócia[4]. A proveniência americana e europeia ditou tipologias de conversão com características distintas. Os três *Dakota* convertidos na *Canadair (Montréal)* foram alterados com base numa proposta, datada de 12 de Julho de 1945[5], da qual existe uma cópia no *SDA/MTAP* [6] (Canadair, 1945). Entrar no *Dakota* implicava algum desconforto, dada a característica inclinação do seu plano em relação ao solo. A cabina de passageiros, com capacidade para 21 lugares[7], era acedida por uma porta situada no lado esquerdo, junto à retaguarda do avião. A predominância cromática destes três primeiros aparelhos era dada em dois tons de azul com frisos em alumínio na cor natural e tecto *beige*. A reconstrução foi possível através do cruzamento entre a análise fotográfica e a memória descritiva da proposta. A opção pela cor azul, sintonizada com as cores do logótipo e respectivas aplicações em bilhetes e horários, revelou (já em 1945) preocupações de design integrado. Do espólio conservado no *SDA/MTAP*, apenas uma fotografia[8] corresponde à descrição efectuada no processo [fig. 1]. Uma antepara separava a cabina do *cockpit*. Na superfície da porta, seis placas indicavam os cinco postos de que era composta a tripulação: comandante, co-piloto; navegador; rádio telegrafista e camareiro. Por cima, o sinal luminoso “*Apertar os Cintos / Não Fumar*” bilingue e retro iluminado anunciava (tal como hoje) a descolagem, aterragem ou a passagem por uma zona de turbulência. À retaguarda, foi instalado um pequeno bar (copa, ou *galley*, como hoje é denominado) do lado bombordo e uma casa de banho no lado oposto. O bar pouco mais possuía que um balcão ao qual estava acoplado um assento para o camareiro ou assistente de bordo. Na parede lateral, foram suspensos dois recipientes verticais para servir bebidas quentes e frias. As instalações sanitárias estavam bem distantes dos parâmetros actuais (e.g. a retrete química não possuía descarga de água), existindo contudo um pequeno lavatório com espelho. Entre a parede divisória dos lavabos e a primeira fila de bancos adjacente, foi montada uma antepara fechada por uma cortina, que cumpria a função de arrumação para casacos. A temperatura ambiente era controlada, existindo pequenas unidades individuais para ar frio, que continham (à semelhança das actuais) um botão de chamada e uma luz de leitura. A climatização quente era fornecida através de condutas de ar que recuperavam o calor dos motores distribuindo-o ao nível do chão.

Fig. 1 – Interior de um Dakota da TAP convertido pela Canadair, onde predominaram duas tonalidades de azul e beige, com frisos em alumínio natural.



Fonte: Museu TAP

Os assentos estavam distribuídos em filas de três, dois a bombordo e um a estibordo (na conversão da *Canadair*). Estes foram adquiridos directamente pela fábrica à *Douglas*. Um destes assentos pode ser visto actualmente no núcleo TAP do Museu do Ar, em Sintra. A sua estrutura de alumínio quinado e rebitado, extremamente leve, possuiu originalmente um mecanismo de reclinção hidráulico,[9] accionado por um botão no apoio do braço[10]. [Fig. 2]. O revestimento actual do assento em tecido e os apoios para os braços em pele de cor azul são semelhantes à versão original.

Fig. 2 – Cadeira proveniente de um Dakota convertido pela Canadair, em exposição no Museu do Ar em Sintra.



Fonte: Museu TAP

Os três aviões convertidos em Prestwick, na Escócia, diferiram dos anteriores na disposição invertida das filas de assentos, i.e. com um lugar a bombordo e dois a estibordo [Fig. 3]. O interior continuou dominado pelos tons de azul, em sintonia com a restante frota. A conversão foi efectuada depois de analisadas duas propostas com níveis distintos de acabamentos[11]. A opção pela solução *De Luxe*, mais onerosa e com maior tempo de espera para entrega, numa altura em que o Director da TAP Humberto Delgado (1906 – 1965) se sentia pressionado a iniciar os serviços regulares, vem realçar um compromisso com a qualidade na escolha dos equipamentos (Scottish Aviation, 1946). Um destes três aparelhos[12] foi equipado com uma configuração distinta, dispondo de um interior versátil para transporte de carga. A porta de acesso à retaguarda manteve a configuração militar dupla e a zona adjacente (onde nos restantes aparelhos se situava o bar) foi transformada em zona de carga. Esta alteração obrigou à montagem do bar no lado oposto da cabina, junto aos lavabos.

Fig. 3 – Interior de um Dakota da TAP convertido pela Scottish Aviation.



Fonte: Museu TAP

Dos dois aparelhos restantes que foram resgatados aos salvados de guerra, um foi convertido[13] (à semelhança dos três anteriores) e outro em Lisboa[14], nas oficinas da Companhia de Transportes Aéreos (CTA)[15], com uma poupança substancial nos custos (Flannery, 1946). Lamentavelmente, pouco se sabe acerca do aspecto interior deste *Dakota* com incorporação de *know how* nacional. O período em que operou na TAP foi muito curto, uma vez que se despenhou num voo de treino de emergências (Soares, 1992, pp. 86-90), alguns meses após a conversão. Sabe-se contudo que o interior era semelhante a um dos modelos operado pela própria CTA (Bleck, 1946)[16].

3. Os Douglas Skymaster

Os quatro modelos *Skymaster* adquiridos pela TAP [17] no *War Surplus* foram convertidos pelo construtor holandês *Fokker Fabrieken*. Sendo quadrimotores, possuíam um raio de alcance maior e uma cabina de passageiros mais espaçosa. O maior comprimento e largura permitiu uma disposição distinta dos assentos em relação ao *Dakota*, com filas de quatro assentos (dois de cada lado), num total de 36 lugares sentados. Ao longo da fuselagem, duas filas de prateleiras corridas com travamentos proporcionavam arrumação para pequenos volumes de bagagens ou para os indispensáveis chapéus, presentes no vestuário masculino dos anos quarenta e cinquenta. Na face voltada para o passageiro, não faltaram as unidades de ventilação e iluminação individual. As cortinas que cobriam as janelas não deslizavam em calhas de alumínio expostas, mas cobertas por pequenas sanefas de formato semi-circular.

À semelhança do modelo que equipava os *Dakota*, o assento da versão original da *Fokker* pode ser observado ao seu lado no Museu do Ar [18] [fig. 4]. O facto de este também ser forrado com pele de cor azul (embora mais escura) indicia uma ambiência cromática sintonizada com a restante frota. Informação que não foi possível confirmar dada a inexistência de fontes documentais relativas à encomenda. Os assentos, de origem britânica [19], apresentavam uma funcionalidade original para a época: tabuleiros de refeições rebatíveis. Hoje tido como sistema comum, a prática na época era o encaixe da bandeja em pontos de fixação nos braços ou o mero assentamento sobre o colo do passageiro. Os tabuleiros rebatíveis nos aviões da TAP só regressariam com a introdução do *Caravelle* em 1962. No modelo instalado pela *Fokker*, os tabuleiros estão presos a um perfil tubular que contorna a cadeira. Na posição horizontal, mostra um recorte circular para a colocação de um copo. A funcionalidade pioneira do tabuleiro prejudicou a capacidade das costas para rebater, sendo as duas operações em simultâneo mal conjugadas na época.

Fig. 4 – Cadeira de fabrico britânico presente na conversão original dos Skymaster pela Fokker (1947).



Fonte: Museu TAP

A abertura da TAP ao capital privado e passagem a SARL (1953) alterou profundamente a gestão da empresa. Uma das primeiras iniciativas consistiu na introdução dos *Skymester* na carreira de África, mal as infra-estruturas da nova pista de Luanda ficaram prontas (Soares, 1992, p.306). Com intuito de aumentar a qualidade do novo serviço, no ano seguinte os interiores receberam beneficiações com a introdução de novos assentos [20] [fig. 5]. O novo modelo readoptou a função reclinável e abandonou a bandeja retráctil. As novas bandejas de encaixe passaram a ser guardadas dentro das bolsas existentes nas costas de cada assento da frente.

O ambiente cromático foi também alterado com a substituição da pele azul-escura por tecido *bordeaux*. Esta mudança de cor não terá sido alheia à terceira alteração do logótipo (1954), na qual os tons de azul deram lugar à predominância do vermelho.

Fig. 5 – Interior da cabina de passageiros de um Skymaster da TAP após a beneficiação de 1954; note-se a capacidade de reclinagem dos novos assentos.



Fonte: Museu TAP

4. Os Lockheed Super Constellation

A estratégia de expansão e melhoria de serviço, posterior a 1953, implicou também, pela primeira vez, a encomenda directa de aparelhos novos à fábrica *Lockheed* em Burbank, Califórnia. Esta mudança veio alterar o design de interiores dos aparelhos da *TAP*. Ficaram para trás as conversões de aparelhos militares, deixando de haver lugar para uma personalização total. A *TAP* foi colocada perante uma escolha entre configurações da *Lockheed*. O projecto para o interior do *Super Constellation* foi desenvolvido pela equipa de Henry Dreyfuss (1904 – 1972), chefiada por William Purcell, que montou uma filial do atelier próxima das instalações da *Lockheed* (Hauß, 2006 [2004], p. 106). Um portfolio com o título *Super Constellation Interior Arrangements*, encontrado no *SDA/MTAP*, mostra uma série de fotografias do modelo promocional à escala natural, com as especificações para a *KLM*. Nele, estão apontamentos manuscritos quanto às opções escolhidas pela *TAP*, referentes à distribuição de lugares entre Primeira Classe e Turística. O nível de acabamentos escolhido foi semelhante ao da maquete, revelando o enunciado de Dreyfuss que anulava qualquer vestígio dos tempos pioneiros da aviação, ou acabamento de aparência tecnológica [fig. 6]. Este ambiente “doméstico”, conseguido através da compartimentação visual do avião em espaços pequenos, do recurso a acabamentos em madeira, couro ou cortinas de seda plissada nas janelas, visou deliberadamente quebrar qualquer relação com a estética aeronáutica (dos parafusos visíveis, aos perfis metálicos), contraproducente à ideia “*Unairplane-like*” [21] anunciada pelo fabricante (*Lockheed Aircraft Corporation*, [1952]).

Fig. 6 – Interior da cabina de Classe Turística de um Super Constellation da TAP.



Fonte: Museu TAP

Uma brochura promocional editada para a TAP destacava as características interiores do avião, valorizando a incorporação de elementos com autoria portuguesa[22] e afirmando: “Na decoração dos aviões da TAP intervieram artistas portugueses, que deram ambiente nacional TAP ao interior do aparelho” (Lockheed Aircraft Corporation, [1955]). Para além da aplicação (nas anteparas) de um logótipo TAP inserido no interior de uma rosa-dos-ventos, não foi identificado outro elemento que permita validar a afirmação. A ser verdade, os *Super Constellation* teriam sido os primeiros aparelhos a reflectir “um ambiente nacional”.

O espaço interior de maiores dimensões permitiu a divisão em duas classes e a inclusão de uma área de descanso, que recebeu a glamourosa denominação de Starlight Lounge. Esta zona, destinada exclusivamente ao relaxamento, era dominada por dois murais de grandes dimensões representando um planisfério, da autoria de Richard Haynes (1906-1984). Do lado bombordo, existiam quatro sofás, dispostos em “T”, dois virados para a retaguarda e dois para as janelas, com mesa retráctil. Do lado oposto, quatro assentos regulares virados (face com face) em grupos de dois e igualmente separados por uma mesa retráctil. Esta área, por ser excessivamente onerosa de operar, foi posteriormente sacrificada com a introdução mais filas de lugares. O espaço entre as duas classes foi dividido pela zona da porta, *galley* e *lounge*. Na secção dianteira, ficavam dois compartimentos de Classe Turística e, na secção traseira, um de Primeira Classe. Esta última foi equipada (na versão original) com sete lugares em cadeiras totalmente reclináveis com apoio para os pés, denominadas *Sleeperettes*. Lamentavelmente, não foi encontrado qualquer exemplar preservado desses assentos, pelo que o aspecto apenas pode ser observado em fotografias de modelos semelhantes noutras companhias.

5. Os “Caravela”

O ideário nacional, presente na identidade corporativa da companhia, mostrou uma face mais cosmopolita e informal durante a década de sessenta. O design de comunicação presente nas campanhas publicitárias incluiu mesmo desenhos descomprometidos, de carácter humorístico ou cartoonesco, postura esta que se acentuou sobretudo com a entrada na era dos aviões a jacto. Em 1962, chegam os primeiros aparelhos franceses *Caravelle*, baptizados pela TAP com a designação “*Caravela*”, sob licença da *Sud Aviation*. A originalidade e carácter distintivo do *Caravelle* (janelas em forma de gota, cauda de topo semicircular, posição dos motores à retaguarda, e escadas de acesso traseiras) foram largamente usados para fins publicitários. A própria designação “*Caravela*” estimulou a colagem ao ideário nacional dos Descobrimientos. Enquanto nos restantes suportes se aligeiravam esses valores, no interior dos primeiros aviões a jacto, tentou conciliar-se duas atitudes à partida antagónicas: modernidade e tradição. O tecto, os painéis laterais e as prateleiras superiores para bagagem (abertas) foram revestidos com painéis estratificados em vinil, acrílico e alumínio na cor marfim e azul-claro. Sobre este fundo destacaram-se os padrões de xadrez dos assentos nas cores azul, amarelo e vermelho (em Primeira Classe) e vermelho (em Económica). O contraste vincou-se sobretudo na decoração das anteparas, com desenhos de caravelas e galeões de ambos os lados (mais tarde, as sancas laterais foram revestidas com outros motivos de carácter historicista e regionalista) e o padrão efusivo (de certo modo Pop) das cortinas das janelas e separação entre as cabinas, com padrão cor-de-laranja. [fig. 7]. A abertura de várias possibilidades de customização dos “*Caravela*” permitiu introduzir esses elementos decorativos de pendor nacionalista no interior dos aviões da TAP, tornando-os, definitivamente, numa “*casa portuguesa, com certeza*”.

A abertura da TAP ao capital privado e passagem a SARL (1953) alterou profundamente a gestão da empresa. Uma das primeiras iniciativas constituiu a introdução dos Skymester na carreira de África, mal as infra-estruturas da nova pista de Luanda ficaram prontas (Soares, 1992, p.306). Com intuito e aumentara qualidade do novo serviço, no ano seguinte, os interiores receberam beneficiações com a introdução de novos assentos[20] [fig.5]. O novo modelo readoptou a função reclinável e abandonou a bandeja retráctil. As novas bandejas de encaixe passaram a ser guardadas dentro das bolsas existentes nas costas de cada assento da frente.

Fig. 7 – Interior da cabina de Primeira Classe de um “*Caravela*” da TAP; destaque para os frisos decorativos regionalistas, e para a cor dos revestimentos de assentos e encostos de cabeça.



Fontes: coleção do Autor

6. Os Boeing

Com a chegada dos modelos 707-300 (1965), 727-100 (1967) e 747-200 (1972), a TAP iniciou uma fase de operações dominada por aparelhos *Boeing*. O interior desta geração de aviões foi desenvolvido pela *Walter Dorwin Teague Associates (WDTA)*, introduzindo diversas inovações que fundaram novos paradigmas de design para interiores na aviação civil. O mais visível foi a introdução da flexibilidade. Graças à existência de calhas no chão e sancas, tornou-se possível variar a dimensão de cada classe (movendo a antepara de separação) e a distância disponível para as pernas (mudando a fixação dos assentos). O alinhamento de cada lugar com uma janela deixou de ser um factor crucial, uma vez que estas eram mais pequenas e em maior número. As cortinas das janelas foram substituídas por finas películas plásticas deslizantes. Os painéis e molduras laterais (de padrão customizável) assumiram a sua aparência, como materiais sintéticos estratificados (Hauß, 2006 [2004], p. 107). Um discurso *space age* característico da corrida espacial durante o auge da Guerra Fria. As unidades *PSU (Passenger Service Unit)* colocadas sobre cada fila de assentos incorporavam diversas funcionalidades (luz de leitura, controle de ventilação, sinal avisador para apertar cintos/não fumar, identificação do número do lugar, botão de chamada) e, sobretudo, o sistema de queda automática de máscaras em caso de despressurização, com a acção de puxar/accionar para obtenção de fluxo de oxigénio, hoje comum em todos os aviões pressurizados (Winchester, 2002, p.71). A *WDTA* defendeu que o interior dos aviões devia transmitir noções de segurança baseadas no carácter inovador do meio de transporte (com uma estética *high-tech*) e não através da reprodução de ambientes domésticos, onde se impunham os tecidos e as madeiras (Hauß, 2006 [2004], pp. 107-109), i.e. operando uma clara quebra programática com o conceito “*Unairplane-like*”, de *Dreyfuss*.

Na TAP, o interior do 707 (e restante família *Boeing*) acompanhou essa estética, perdeu os temas e motivos historicistas e aderiu à lógica *high tech* da *WDTA*. Retirados esses elementos decorativos, restou uma paleta com tonalidades de cinzento-claro, creme e azul-claro: painéis das anteparas e paredes divisórias de cor creme com padrão riscado por quadricula irregular na cor cinzenta; cortinas, remates das prateleiras superiores e *plafonds* em azul-claro; e molduras das janelas com desenho de manchas rectangulares nas três cores dominantes, cinzento-claro, amarelo e azul-claro. [fig. 8]. Os assentos de Primeira Classe eram agregados em blocos de duas unidades, enquanto que os de Económica em blocos de três. Um desses assentos duplos, em exposição no Museu do Ar, apresenta um forro de cor amarelo vivo que não corresponde à versão original [fig. 9][23]. Através da análise de fotografias da época, foi possível determinar a existência de dois tipos de forro: um, texturado de tonalidade creme (provavelmente do modelo original); outro, com padrão em zig-zag, amarelo-torrado e *bordeaux*. Este último foi aplicado a outros tipos de avião (como o “*Caravela*”), o que pressupõem uma intervenção posterior. Os dois assentos são separados por uma consola central, forrada a pele preta, que engloba diversas funcionalidades: cinzeiro, pequena bandeja deslizante para apoio, alavanca para acesso ao compartimento do colete salva-vidas e, no topo, duas ranhuras para encaixe das mesas de refeição.

Fig. 8 – Ambiência cromática do interior de um Boeing 707 da TAP.

Fonte: Museu TAP

Fig. 9 – Assento duplo de Primeira Classe de um Boeing 707 da TAP.

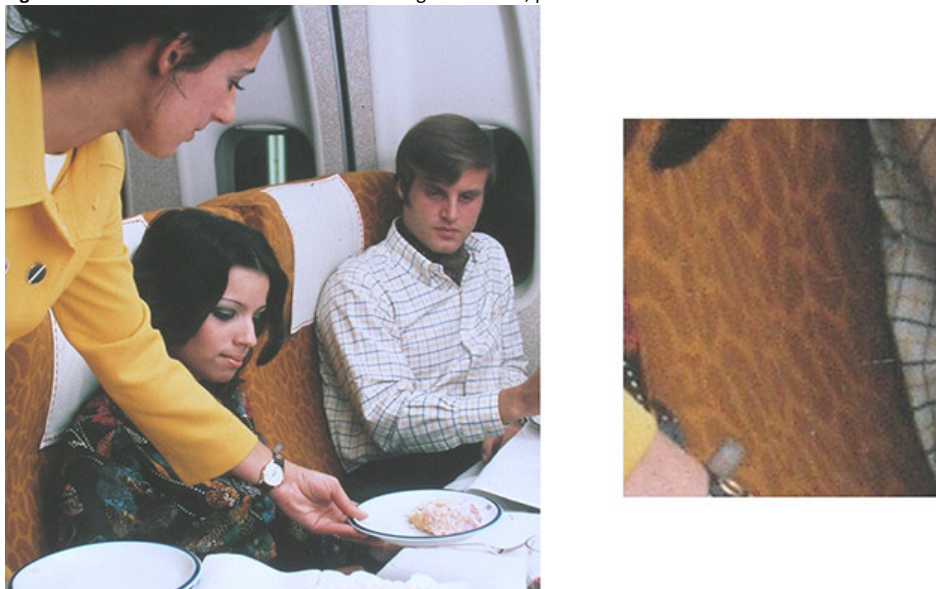
Fonte: Museu TAP

Os *Boeing 727-100* seguiram com ligeiras alterações o mesmo enunciado, distinguindo-se pontualmente pela tipologia das poltronas de Primeira Classe ou pelo posicionamento dos lavabos e das *galleys*.

Pela sua dimensão (métrica e simbólica), o *Boeing 747 Jumbo* tornou-se um modelo icónico, factor que foi aproveitado em campanhas publicitárias de grande impacto. A cabina principal (composta por dois corredores e cinco áreas divididas por módulos de apoio) e o primeiro piso apresentaram uma configuração espacial tão ampla que crismou a denominação *Wide Body*.^[24] Cada fila regular de assentos em Económica apresentou uma configuração três / quatro / dois, que permitia uma boa circulação. A colocação central dos módulos de apoio (*galleys* e lavabos) facilitava a realização do serviço de bordo, enquanto enfatizava

visualmente a noção de profundidade da cabina. A ambiência a bordo repetiu coerentemente o discurso projectual da *WDTA* para o 707 e 727, agora numa escala maior, com um pé direito visualmente ampliado pelos painéis laterais, que se elevavam à semelhança de nervuras. Numa clara assumpção da estética *Pop*, os tecidos nos assentos de Económica dos *Jumbos* da *TAP* apresentaram padrões circulares em azul e verde, alternando versões em positivo e negativo. Em Primeira, o tecido mostrou grandes flores em gradações de cor-de-laranja [fig. 10]. Esta secção estreitava junto ao “nariz” do avião, sendo o espaço central ocupado pela não menos icónica escada de caracol através da qual se acedia ao primeiro andar. No piso superior, encontrava-se o *cockpit* e o *Sky Lounge* [fig. 11], que servia da zona de relaxamento, recuperando, em plena década de setenta, os tempos glamourosos do *Super Constellation*. Foi equipado com: um balcão de bar (com acabamentos em madeira e remates em pele acolhoada) junto ao vão de escadas; dois sofás duplos ao centro (virados em direcções opostas); em redor, cadeirões pivotantes com mesa de apoio (todos os assentos possuíam cintos de segurança, incluindo os sofás); ao fundo, outro sofá, de grandes dimensões, que se destacava da parede revestida a espelhos e painéis em madeira, separados por perfis de alumínio. O que marcou inequivocamente o espaço foi o prolongamento e remate das nervuras dos painéis laterais, que davam a ilusão de um tecto abobadado. A partir da análise fotográfica, foi possível determinar a cor do forro dos cadeirões, um mesclado azul ciano e carmim.

Fig. 10 – Interior da Primeira Classe de um Boeing 747 da TAP; pormenor do revestimento dos assentos.



Fonte: Museu TAP

Fig. 11 – Sky Lounge de um Jumbo da TAP com tecto nervurado; são visíveis os sofás e poltronas pivotantes.



Fonte: Museu TAP

Um folheto da *TAP* descrevia as características do espaço interior do *Jumbo* como um espaço pensado para conforto dos passageiros, com amplo espaço para bagageiras, que permitiam arrumar toda a bagagem, um salão com um pé-direito que dava a sensação de estar numa sala de estar e um andar principal que possuía sete cozinhas, dois bares e catorze lavabos (TAP, [1972]-b).

A “*casa portuguesa*” assimilou nos *Boeing* (como vimos) a linguagem *high tech* da *WDTA*, pontuada por tecidos com padrões efusivos e de afirmação Pop. Em pleno ano revolucionário de 1975, chegou o primeiro modelo *Boeing 727-200*. Paradoxalmente (ou talvez não, uma vez que foi encomendado antes da revolução de 25 de Abril de 1974), o seu interior recuperou o carácter historicista dos Descobrimentos e introduziu padrões de azulejaria portuguesa [fig. 12]. Um padrão de azulejos (de tipo joanino) já havia sido impresso em toalhas (de linho ou papel consoante a classe) para o serviço de refeição. As anteparas dos *Boeing 727-200* retomaram a dicotomia entre o novo visual *Wide Body Look*, (agora estendido à frota de aparelhos mais pequenos) e as características visuais nacionalistas, tão eficazes, quanto estereotipadas. A partir de 1979, e ao longo da década de oitenta, este ambiente interior irá estender-se à restante frota.

Fig. 12 – Pormenor da decoração das anteparas dos Boeing 727-282 ADV da TAP; motivos náuticos nos painéis anteriores e padrão de azulejos nos posteriores.



Fonte: Museu TAP

7. Desembarque

O esforço de conjugação entre a identidade corporativa e o interior dos aviões revelou uma precoce tomada de consciência quanto à importância do englobamento de todas as áreas do design – a sintonia entre o logótipo e as tonalidades de azul das primeiras conversões de aviões, em 1946, ou a alteração para vermelho, em 1954, são exemplo do exposto. A nota mais distintiva da identidade *TAP* no interior dos aviões residiu aparentemente num paradoxo: compatibilizar a sofisticação tecnológica (essencial ao reconhecimento da fiabilidade de uma companhia aérea) com a vocação nacionalista (nalguns casos até regionalista ou “*ruralizante*”). Os “*Caravela*” e os *Boeing 727-200* foram um bom exemplo dessa simbiose. Dois anos após a introdução dos “*Caravela*”, os uniformes desenhados por Sérgio Sampaio combinaram igualmente elementos da cultura Pop, como a redução do comprimento da saia, com outros de carácter regionalista, como o chapéu redondo com duplo pom-pom alusivo à região da Nazaré (Teixeira, 1981, pp. 40-41). A extensão dessa recriação cénica não se restringiu ao discurso visual: estendeu-se ao paladar, com ementas que conciliaram cozinha tradicional e vinhos portugueses com a *haute cuisine* internacional, ou à audição de música ambiente (sobretudo fado) escutada na recepção aos passageiros.

A relação de afecto que os portugueses desenvolveram com sua companhia não se esgotou, nem se resumiu à leitura redutora desses sinais. A ética da empresa, a publicidade e, sobretudo, a segurança e qualidade do serviço construíram uma noção de identidade nacional eficaz e duradoura. De facto, o avião *TAP* tornou-se um fragmento de Portugal – uma espécie de Portugal no ar – e, nesse sentido, deixou de ser um não-lugar (cfr. Augé, 1992) para se converter num lugar de afectos, ideal para matar saudades ou para as fabricar.

Notas

[1] O título conjuga a dupla referência entre “*A Casa Portuguesa*” (1929) de Raul Lino (1879 – 1974) e o fado composto por Artur Fonseca, com letra de Reinaldo Ferreira (1922 – 1959) e Vasco Matos Sequeira “*Uma Casa Portuguesa*” (1953), imortalizado pela interpretação de Amália Rodrigues (1920 – 1999).

[2] Como aliás aconteceu com a maioria das companhias aéreas um pouco por todo o mundo. O fim do conflito proporcionou a oferta de um elevado número de aparelhos fiáveis, disponíveis a curto prazo e com um custo de conversão relativamente baixo.

[3] Matriculados CS-TDC, CS-TDD, CS-TDE.

[4] Matriculados CS-TDF, CS-TDG, CS-TDH.

[5] A proposta intitula-se “*Canadair Limited Finish Specifications for 21 Passenger Airplane Model DC-3 as Furnished Aviquipo, Inc.*” e foi abreviadamente designada por “*Finish Specification CA-22-1*”.

[6] SDA/MTAP, Sector de Documentação e Arquivo do Museu *TAP*, situado nas instalações da empresa no Aeroporto de Lisboa. Agradecemos à Dra. Adelina de Melo Arezes, Directora do Museu *TAP* toda a colaboração prestada a esta investigação.

[7] Embora a lotação destes aparelhos fosse de 21 lugares nos voos na Europa, por imperativos operacionais, nas rotas para África, muitas vezes apenas comportavam 12 ou apenas 8 lugares, sendo retiradas as cadeiras excedentes (Soares, 1992, p.102)

[8] A fotografia do interior do *Dakota* que, no entender desta investigação, corresponde à especificação CA-22-1 da *Canadair* está acessível no SDA/MTAP, N^oINV. 3942/ FOTG.

[9] O mecanismo hidráulico foi retirado, embora a informação conste na proposta de orçamento.

[10] O assento actualmente em exposição no *Museu do Ar* em Sintra não apresenta esse botão sendo o mesmo apenas visível em fotografias da época. A informação obtida de que este assento terá sofrido restauros posteriores pode ajudar a explicar o desaparecimento ou a ocultação do botão de accionamento.

[11] Orçamento 1154, especificação 46-102 denominada “*Standard*” e Orçamento 1152 especificação 46-101 denominada “*De Luxe*”.

[12] Matrícula CS-TDG.

[13] Matrícula CS-TDA.

[14] Matrícula CS-TDB.

[15] A CTA, companhia de aviação cujo principal accionista era uma empresa associada do Grupo CUF, foi fundada e gerida pelo pioneiro da aviação Carlos Eduardo Bleck (1903 – 1975).

[16] Matrícula CS-TDX.

[17] Matriculados CS-TSA, CS-TSB, CS-TSC e CS-TSD.

[18] O assento foi inventariado pelo SDA/MTAP como NºINV. 97/TECN.

[19] Cravado no perfil tubular da secção traseira da estrutura estão duas pequenas placas do fabricante em muito mau estado de conservação, tendo a oxidação levantado a tinta. Este facto não permitiu averiguar o nome do fabricante mas forneceu-nos a sua localização geográfica: Na última linha é legível "LONDON, N.W.6...". Noutra placa mais abaixo lê-se em letra cravada a referência "PART Nº ? KLM 1??" relacionando-a com a companhia aérea holandesa que vendeu estes aparelhos à TAP.

[20] O assento encontrado no hangar 4 no Aeroporto da Portela em Lisboa, referente à remodelação de 1954, está referenciado com o nº de inventário 98 / TECN.

[21] No original, o conceito "Unairplane-like" reflecte uma ambiência que se pode traduzir por "contrário a um avião" (trad. livre do autor).

[22] Esta hipótese, bem como a extensão da interferência portuguesa na configuração dos "Super" para a TAP ficou por provar, dada a inexistência de documentação escrita sobre os detalhes da encomenda.

[23] É provável que se trate de um restauro posterior.

[24] A partir do lançamento do *Boeing 747 Jumbo* todos os aparelhos com dois corredores adoptaram esta denominação.

Referências bibliográficas

AUGÉ, Marc (1992) - *Non-lieux: introduction à une anthropologie de la surmodernité*. Paris: Seuil.

BLECK, Carlos (1946) - [Ofício]. 1946-10-01. *Conversão de um avião Douglas*, Nº Ref. 366/F/JC. Original dactilografado e assinado Carlos Bleck. Lisboa. Arquivo "SDA / MTAP" Pasta Documentação Histórica - 219 - Documentação Diversa / Aviões / DC3 Dakota / DC4 Skymaster / - NºINV. 126-PROC / PE-168-PROC.

CANADAIR (1945) - [Proposta]. 1945-07-12. *Canadair Limited Finish Specification for 21 Passenger Airplane Model DC-3 as Furnished to Aviquip, Inc. Montreal*. Arquivo "SDA / MTAP" Caixa 81 - Pasta TAP / Direcção Geral da Aeronautica Civil - Processo 1321 "Material, Aviões Douglas C53, Aquisição, Conversão, e Revisão 1945-1946".

FLANNERY, Bert (1946) - [Ofício]. 1946-09-16. *Dakota Aircraft Under Alverca Repair*. Original dactilografado e assinado. Lisboa. Arquivo "SDA / MTAP" Pasta Documentação Histórica - 219 - Documentação Diversa / Aviões / DC3 Dakota / DC4 Skymaster / - NºINV. 126-PROC / PE-168-PROC.

GUERREIRO, Carlos (2008) - *Aterrem em Portugal! Aviadores e beligerantes em Portugal na II Guerra Mundial*. 1ª ed. Lisboa: Pedra da Lua.

HAUß, Barbara Fitton (2006 [2004]) - *A Trip Through Time in the Aircraft Cabin*. In Vegesack, Alexander; Eisenbrand, Jochen - *Airworld: Design and Architecture for Air Travel* 2ªed. Weil am Rhein: Vitra Design Museum. pp. 82-123.

LINO, Raul (1929) - *A Casa Portuguesa*. Lisboa: Escola Tipográfica da Imprensa Nacional.

LOCKHEED AIRCRAFT CORPORATION ([1952]) - *Super Constellation Interior Arrangements*. Burbank. Arquivo "SDA / MTAP" NºINV. 533/BROC.

_ ([1955]) - TAP - *Super G Constellation*. Burbank. Arquivo "SDA / MTAP" NºINV. 533/BROC.

PINTO, Manuel Serafim (2010) - *Transporte aéreo e poder político. Sob o signo do império*. Lisboa: Coisas de Ler.

ROSA, Frederico (2006) - *Humberto Delgado e a aviação civil*. Lisboa: Chaves Ferreira.

SCOTTISH AVIATION (1946) - [Orçamento]. 1946-01-24. *"Dakota" Air Line Conversion, Quotation* Nº1152. Cópia dactilografada. Inclui fotografias dos planos com alçados, cortes e plantas. Prestwick. Arquivo "SDA / MTAP" Caixa 81 - Pasta Presidência do Conselho / Secretariado da Aeronautica Civil - Processo 394 "Revisão, Conversão, Reparação e Beneficiação de Aviões - Ofertas de Conversão 1945-1947".

SOARES, António da Silva (Coord.) (1992) - *Histórias com Asas. Memórias dos Pilotos da TAP do Tempo do Hélice*. Lisboa: APPLA.

T.A.P. ([1972]) - *Introducing the 747-B "Navigator Jets" from TAP, The Intercontinental Airline of Portugal* [Documento icónico] Transportes Aéreos Portugueses. 1 Folheto: Quadricromia; Cor; 23.1 x 20 cm. Arquivo "SDA / MTAP" - Nº: INV. 664/FOLH.

TEIXEIRA, Madalena Braz (1981) - *A Mulher na Aeronáutica em Portugal*. In *A Aviação em Portugal: Subsídios para a sua História*. Lisboa: TAP Air Portugal. pp. 32-42.

WINCHESTER, Jim (2002) - *Boeing 707 / 720*. Shrewsbury: AirLife Publishing.

Reference According to APA Style, 5th edition:

Gentil-Homem, P. (2013) "Uma casa portuguesa, com certeza": [1] design de interiores para os aviões da companhia aérea de Portugal (1945 – 1979). *Convergências - Revista de Investigação e Ensino das Artes*, VOL VI (12)