

UNIVERSIDADE DE LISBOA

FACULDADE DE LETRAS



**Imagens de Portugal:
o serviço de bordo da TAP
(das origens a 2017)**

Virgílio da Luz Belo

Tese orientada pela Prof.^a Doutora Isabel M. R. Mendes Drumond Braga,
especialmente elaborada para a obtenção do grau de Mestre em História,
especialidade História Moderna e Contemporânea

2019

Índice

Resumo	5
Abstract	5
Agradecimentos	7
Introdução	9
1 – Objetivos e metodologia	11
2 – Estado da arte	15

Parte I

Servir uma necessidade e projetar o país

1 – No princípio era o aventureirismo...	19
2 – A fundação e a evolução da TAP, como a companhia aérea nacional	23

Parte II

O serviço de bordo e as imagens de Portugal

1 – As refeições	39
2 – Os estojos de higiene	91
3 – As revistas de bordo	93

Conclusão	105
Anexos	111
Anexo I – Frota da TAP: do início à atualidade	113
Anexo II – Frota da TAP Express e da PGA	123
Anexo III – Ementas servidas a bordo	125
Fontes e bibliografia	237
Fontes orais	239
Fontes manuscritas	239
Fontes impressas	239
Catálogos, repertórios e outras obras de referência	241
Estudos	241
Registos fílmicos	245
Páginas na Internet	246

Resumo

A TAP, mais precisamente a Secção de Transportes Aéreos, iniciou a sua atividade em 14 de março de 1945 e a 19 de setembro do ano seguinte, foi inaugurada a primeira linha aérea comercial, ligando as capitais Lisboa e Madrid. Ao longo de mais de sete décadas, a companhia aérea nacional cresceu e acompanhou o desenvolvimento da aviação comercial mantendo, ainda hoje, características que a diferenciam de outras. O serviço de refeições a bordo, malgrado as naturais vicissitudes, é uma delas.

No decorrer desta dissertação, procedeu-se ao estudo do serviço de bordo, e em especial, à inventariação e ao estudo das ementas relativas às refeições servidas aos passageiros da TAP, bem como à sua evolução desde o início da companhia aérea de bandeira, até aos dias de hoje. A metodologia utilizada passou por privilegiar a investigação de fontes documentais disponíveis no acervo do Museu TAP, bem como de outras que fazem parte da coleção particular do autor, para além dos testemunhos de pessoas ligadas a esta área da aviação, em particular. Foram também efetuadas visitas ao Museu da Vista Alegre, ao Museu do Ar, às instalações da Cateringpor (TAP, LSG Sky Chefs) e da KCS (Subsidiária da KLM).

Palavras-Chave: TAP, Ementas de bordo, Serviço de bordo.

Abstract

The Secção de Transportes Aéreos (TAP) was founded on 14th March 1945, with their first commercial route, from Lisbon to Madrid, taking off on 19th September the following year. Throughout the seven decades since its inception TAP has strived to create unique features that differentiate it from other airlines, whilst still maintaining common practices. TAP's high regard for quality on-board meal service is a feature that makes them stand above competitors who have seen a steady decline in this area over the years.

This study will analyze the evolution of TAP's on-board service throughout their history and menus found in their museum collection, the author's private collection and testimonies from relevant parties provide ample evidence of this. Furthermore, visits to the Museu da Vista Alegre and the catering facilities of TAP, (LSG Skychefs) and

KLM provided first-hand experience to the author of how TAP make themselves stand out to potential consumers.

Keywords: TAP: On-board Menus, On-board service.

Agradecimentos

Só foi possível concretizar um trabalho desta natureza com a ajuda desinteressada de um conjunto de pessoas e de entidades que desde o primeiro momento me incentivaram e apoiaram de forma extraordinária.

Começo por agradecer à minha orientadora, Professora Doutora Isabel Drumond Braga, ter-me proposto, um dia, este desafio que aceitei, sem ter consciência das dificuldades que me esperavam. No final, foi muito grato trabalhar sob a orientação de alguém que alia exigência e rigor, com disponibilidade, permitindo dessa forma que eu pudesse ultrapassar algumas difíceis contrariedades e alcançar este meu objetivo de vida. Ficar-lhe-ei ainda eternamente reconhecido, pela amizade com que me privilegiou.

Ao Professor Doutor Paulo Drumond Braga, seu marido, pela disponibilidade e boa disposição ao longo das diversas fases de trabalho.

À TAP Air Portugal, nomeadamente às áreas de Relações Públicas e Marketing e sobretudo ao Museu da TAP, onde destaco a Alexandra Martins e o Diogo Nascimento, sempre incansáveis e disponíveis. À Vista Alegre na pessoa da Filipa Quatorze. Ao Pedro Gentil Homem, professor e investigador da Faculdade de Arquitetura e Artes da Universidade Lusíada de Lisboa, e ao Paulo Pereira Nóia da ANAC, pela cedência de material, conselhos e orientação, de extraordinária importância.

Quero ainda agradecer às seguintes pessoas: Adelina Arezes – TAP Air Portugal, António Campos Batista – antigo diretor executivo da revista de bordo *Atlantis*, Albertina Martins – TAP Air Portugal, Artur Pereira – TAP Air Portugal, Carlos Falcato – TAP Air Portugal, Carlos Mouzaco – TAP Air Portugal, Eunice Santos – TAP Air Portugal, Isabel Alves – TAP Air Portugal, Jim Davies – British Airways, Joana Silva – TAP Air Portugal, Joel Fragata – TAP Air Portugal, Lars Verweij – KCS, Lina Alves – Air France-KLM, Luis Sousa – Cateringpor, Marlies van Kessel – KLM, Natasha Dias – Cateringpor, Paul Wiggins – British Airways, Paula Canada - TAP Air Portugal, Paula Ribeiro – diretora da revista *Up – Ouse sonhar mais alto*, Rita Pereira – TAP Air Portugal, Roel Verwiel – KLM, Simonetta Luz Afonso – antiga diretora da revista de bordo *Atlantis* e Teresa Leal – TAP Air Portugal.

À NAV Portugal, minha empregadora, onde sublinho o nome dos meus colegas Maria João Velez, Manuel GPS Lopes, Luis de Sousa, Alfredo Castro e António Trancoso que, de forma diversa, contribuíram para a finalização deste trabalho.

À Lúcia.

Aos meus pais, que num contexto político e social muito difícil, não regatearam esforços e sacrifícios para me garantirem uma educação e um futuro diferente do que herdaram.

À minha irmã, a quem a vida (quase) nunca sorriu, mas cujos raros momentos de felicidade também passam – qual exercício dos sentidos – pelos meus sucessos.

Aos meus filhos e aos meus netos, para que nunca desistam de lutar pela prossecução dos objetivos que traçarem ao longo das suas vidas. Que este trabalho seja uma referência e uma prova de que a motivação e o esforço compensam.

Dentro de nós há uma coisa que não tem nome, essa coisa é o que somos.

José Saramago

Introdução

1. Objetivos e metodologia

“Desejaríamos poder pegar na mão de todos os passageiros de aviões – especialmente daqueles que ainda dizem: ‘pelo ar, só em caso de força maior’ - e levá-los connosco nessa peregrinação que fizemos através dos departamentos dos T.A.P. que servem as suas linhas de África, para Luanda e Lourenço Marques, de Madrid, de Sevilha e do Porto.

Tem sido, de facto, uma obra magnífica, realizada com uma tenacidade e uma competência que merecem relevo muito especial, até porque houve que lutar com os tremendos embaraços criados pela última guerra à aquisição do material indispensável. E, é preciso acrescentar que tudo se fez com pessoal português, embora algum tivesse sido preparado em longos estágios no estrangeiro...

Sente-se bem instalado? Vamos, aperte o cinto. Olhe que tem essa correia ao contrário... Agora sim... Isso mesmo. Não quer algodão para os ouvidos? Quanto a nós faz muitíssimo bem, que também detestamos essa prática anti sónica. Repare, antes, na fita negra da pista a correr vertiginosamente, nesse berço maravilhoso que a ciência ofereceu às crianças de todas as idades”¹.

O excerto que abre a introdução, retirado de um artigo do jornal *O Século*, de 1948, pode ser considerado uma ode à aviação portuguesa. Escrito três anos após a fundação da companhia aérea nacional, durante o Estado Novo, pretende, por um lado, encorajar as pessoas a voar, desmistificando o novo meio de transporte, aproveitando, por outro, para exacerbar os sentimentos nacionalistas mais profundos.

Dez anos mais tarde, em julho de 1958, num suplemento especial do *Diário de Lisboa* dedicado ao turismo, cuja capa, a cores, apresentava um avião *Super Constellation* estilizado e destinos TAP (Lisboa, Porto, Luanda, Lourenço Marques, Madrid, Paris, Londres, Bruxelas, Tânger, Casablanca, Kano e Leopoldville), promoviam-se a TAP, o turismo nacional e as virtudes do transporte aéreo que, aparentemente, já conquistara o seu espaço. No artigo, lia-se:

“Vinte e uma companhias de navegação aérea, incluindo as portuguesas T.A.P. e T.A.I.P.,² põem Portugal em contacto com todos os continentes e todos os países. De todos os países, também, pode dizer-se que todos os dias chegam a Portugal gentes de todas as raças e línguas, pelo simples gosto de nos conhecer. Um país que só agora – quando o mundo devassado parece

¹ “Transportes Aéreos Portugueses – Impressões de um jornalista”, *O Século*, ano 68.º, n.º 23.795, Lisboa, 25 de junho de 1948, p. 21. O mesmo texto foi publicado em brochura homónima *Transportes Aéreos Portugueses – Impressões de um jornalista publicadas no jornal O Século* de 25 de junho de 1948, [s.l.], [s.n], [s.d.], p. 2.

² T.A.I.P – Transportes Aéreos da Índia Portuguesa, que operaram a partir do Estado Português da Índia entre 1955 e 1961.

não oferecer já surpresas ao viajante – abre as suas portas ao grande turismo internacional não podia deixar de surpreender pelo que há nele de diferente, folclórico, histórico e monumental. E assim se justifica a curiosidade com que o estrangeiro – e até o Português, até há pouco dado ao gosto de viajar – vai descobrindo as graças da nossa terra.

Aqueles que nos buscam de avião e depois de cansar a vista nos pedregosos Pirenéus ou na terra safara do Norte peninsular, aqui vão descendo os olhos, depressa sentirão o grato contraste da terra portuguesa. Os campos vão-se verdescendo, as serras cobrindo de árvores, os burgos têm já um aconchego diferente. Depois, sobrevoando Lisboa, o turista terá a surpreendente visão de uma cidade vetusta, monumental, trepando e descendo colinas, em contraste com outra, mais moderna, mais atenta aos males do coração, por isso que se espraia em terrenos de serenidade campestre...

Através dos aviões das vinte e uma companhias nacionais e estrangeiras, desembarcaram o ano passado, muitos milhares de passageiros...

Essas carreiras, todas com escala por Lisboa, põem rapidamente o mundo em contacto com Portugal e fazem de Portugal uma das grandes encruzilhadas do mundo.

O Aeroporto de Lisboa é, indiscutivelmente, um dos mais bonitos da Europa e o que tem acesso através de um caminho mais pitoresco, decorativo, verdadeiro cartaz de Lisboa”³.

Décadas mais tarde, escolher como título de uma dissertação de mestrado em História Moderna e Contemporânea, *Imagens de Portugal: o serviço de bordo da TAP (das origens a 2017)* pode parecer algo inusitado. Porém, a minha carreira profissional e a exposição que o MUDE – Museu do Design e da Moda levou a efeito em 2015, subordinada ao tema: *Tap Portugal: a imagem de um povo. Identidade e design da companhia aérea nacional 1945-2015*, permitiram aceitar o desafio lançado.

Este meu trabalho é o resultado das pesquisas que levei a cabo, e através das quais pretendo analisar e interpretar as formas como, ao longo do ciclo de vida da transportadora aérea nacional, evoluiu o serviço de bordo e que relação tiveram essas alterações nas imagens que se pretendeu dar do país, em cada momento, sem perder de vista que a identidade da TAP sofreu naturais alterações, fruto da elevada dinâmica do sector aeronáutico, bem como dos contextos social, económico e político nacionais e internacionais.

Deste modo, nesta dissertação, os objetivos que pretendo atingir são os seguintes: tentar estabelecer a posição da TAP, durante os diferentes contextos sociopolíticos e económicos, para perceber a forma como a companhia aérea nacional transportou aos cinco cantos mundo, através, em especial, da gastronomia servida a

³ *Diário de Lisboa*, Suplemento especial dedicado ao turismo, julho de 1958, pp. 33-34.

bordo, a imagem e a identidade de Portugal; avaliar até que ponto as ementas servidas a bordo não foram fruto do acaso, mas constituíram-se como parte de uma arrojada estratégia comercial que, através da gastronomia, visou mostrar Portugal ao mundo e comparar a gastronomia da TAP, relativamente à de outras companhias aéreas internacionais.

Os limites temporais escolhidos, das origens a 2017, têm fundamento. Isto é, compreendem a fundação da empresa, em 1945, e não as datas em que a companhia aérea foi mudando de designação: de TAP para TAP Air Portugal, em 1979, e desta para TAP Portugal, em 2005. Porém, se 2017 é uma data que reflete uma clara mudança de paradigma no serviço de refeições a bordo com o início do programa *Taste the stars*, e com novo *rebranding* da marca, isto é, de novo TAP Air Portugal, decidimos avançar pontualmente um pouco mais, para perceber os primeiros resultados desta mudança. Por outro lado, o serviço de bordo não se limita às refeições servidas, compreende igualmente os estojos de higiene e o entretenimento, designadamente a leitura das revistas de bordo, a música, primeiro enquanto de ambiente, depois individualizada, o cinema e os documentários, alguns deles sobre o país – história, locais de interesse, paisagens, gastronomia – e até as vendas a bordo. Por uma questão de disponibilidade de fontes, optou-se pelo estudo das ementas, secundado por breves referências aos estojos de higiene e às revistas.

Apraz-me sublinhar que as fontes consultadas localizaram-se, em especial, nos museus, sem esquecer recursos como artigos da imprensa da época e fontes orais. Assim, quer o Museu da TAP (inaugurado em 14 de março de 1985, na celebração do 40.º aniversário da companhia, e que conserva o acervo documental da vida da transportadora aérea), quer o Museu do Ar (cujas novas instalações em Sintra abriram ao público em 2010, em resultado de uma parceria TAP, ANA e FAP), quer ainda o Museu da Vista Alegre, em Ílhavo, foram locais onde foi possível – mediante as indispensáveis autorizações – efetuar uma pesquisa profunda desta temática. Principalmente no primeiro, encontram-se muitas das ementas que “embarcaram” a bordo da TAP, da mesma forma que também se preservou alguma publicidade associada à operação.

Visitei o British Airways Speedbird Centre Heritage Collection, em London Heathrow, no dia 9 de fevereiro de 2017, que existe desde a formação da companhia aérea inglesa de bandeira, com o objetivo de preservar os registos, artefactos, modelos de aeronaves, uniformes, fotografias, ou seja a história da companhia e das suas

predecessoras: BOAC, BEA, BSAA e a Imperial Airways, que existiu antes da II Guerra Mundial, tendo tido Jim Davies por meu interlocutor. Contudo, apesar de ter sido possível consultar a documentação com o intuito de fazer comparações, na prática tal não aconteceu uma vez que o material disponibilizado não o permitia. Bem mais profícuas foram as visitas efetuadas aos *caterings* de Lisboa (Cateringpor) e de Amesterdão (KCS), que se revelaram particularmente úteis no que se refere à observação de vários procedimentos e à recolha de informação.

Finalmente, existe uma fonte documental que reputo muito importante, e da qual me socorri bastas vezes: as pessoas. As entrevistas realizadas ao chef Vítor Sobral, às assistentes de bordo Rita Pereira e Joana Silva, a Roel Verwiel, gestor da área de alimentação e bebidas da KLM, de entre outros, significam que, durante a minha pesquisa, tive o privilégio de privar com muita gente que me forneceu um elevado número de informações relevantes para o desenvolver deste trabalho, pelo que não se estranhe que este texto inclua intencionalmente muitas citações e transcrições de testemunhos, todos devidamente identificados.

No que se refere especificamente à TAP, conheci pessoas extraordinárias que, desinteressadamente, com admirável espontaneidade, partilharam um manancial de histórias e vivências, quantas vezes, pedaços da sua própria história pessoal. É também – ou acima de tudo – com elas, que a TAP construiu a sua própria História.

2. Estado da Arte

A TAP, enquanto objeto de estudo, tem despertado a curiosidade e o interesse de investigadores com formações diversificadas. No âmbito desta dissertação de mestrado, importa, mais do que fazer o levantamento exaustivo da bibliografia produzida sobre a história da companhia aérea portuguesa, ressaltar os títulos que diretamente se relacionam com a ligação entre a comida servida a bordo e as imagens de Portugal que, ao longo das décadas, foram sendo promovidas pela empresa. Não obstante, e dada a sua relevância para o estudo da formação e dos primeiros anos da TAP, vale a pena salientar os trabalhos de Frederico Delgado Rosa acerca do papel desempenhado por Humberto Delgado relativamente à aviação civil⁴.

Mais diretamente ligado ao tema desta dissertação saliente-se a tese de doutoramento, ainda inédita, da autoria de Pedro Gentil-Homem sobre o *design* da companhia aérea, desde a sua fundação até 1979. Neste volumoso trabalho foram estudados, entre outros tópicos, os objetos utilizados pela TAP para, a bordo, os viajantes terem “Portugal no ar”, na expressão do autor⁵. Anos depois, em 2015, por ocasião dos 70 anos da empresa, e com a colaboração de diversas pessoas e instituições, foi realizada em Lisboa, no Mude, a exposição *Tap Portugal: imagem de um povo: identidade e design da companhia aérea nacional (1945-2015)*, patente ao público entre 15 de julho e 15 de novembro daquele ano. Na ocasião foi publicado um catálogo homónimo⁶, igualmente com informações relevantes para esta dissertação.

Se tivermos em conta estudos sobre as ementas servidas nos meios de transporte, designadamente barcos, comboios e aviões, a bibliografia nacional é praticamente nula⁷ e a internacional só lhe dedicou páginas pontuais, tais são os casos das obras de Jean-Robert Pitte⁸ e de Paul Gerbot⁹. Já as ementas propriamente ditas têm merecido

⁴ Frederico Rosa, *Humberto Delgado e a aviação civil*, Lisboa, Chaves Ferreira, 2006; Frederico Delgado Rosa, *Humberto Delgado: biografia do general sem medo*, Lisboa, A Esfera dos Livros, 2008.

⁵ Pedro José Gentil-Homem Correia da Silva, *Sobre as nuvens: design para a companhia aérea de Portugal (1945-1979)*, Lisboa, Tese de doutoramento apresentada à Faculdade de Arquitetura da Universidade de Lisboa, 2013, exemplar mimeografado.

⁶ *TAP Portugal: Imagem de um povo: identidade e design da companhia aérea nacional, Catálogo da exposição* – MUDE, Lisboa, Câmara Municipal de Lisboa, Mude, Coleção Francisco Capelo, TAP Portugal e Arranha-Céus, 2015.

⁷ Uma exceção relativamente aos comboios, e apenas em relação a um momento específico, é o texto de Isabel Drumond Braga, “A Restauração Ferroviária na Inauguração da Linha da Beira Alta em 1882”, no prelo.

⁸ Jean-Robert Pitte, *Gastronomie française: histoire et géographie d'une passion*, Paris, Fayard, 1991.

interesse por parte de historiadores nacionais e estrangeiros, de entre os quais se salientam as obras de Zeev Gourarier¹⁰, Barbara K. Wheaton¹¹, Francisco Lellis e André Bossato¹² e, para Portugal, Isabel Drumond Braga¹³. Face ao exposto, a abordagem proposta, isto é, o estudo do serviço de bordo e, especialmente das ementas da TAP, revela-se original e metodologicamente fundamentada.

⁹ Paul Gerbot, *La Restauration hors foyer en Europe ; du Moyen Âge a nos jours*, Paris, Honoré Champion Éditeur, 2000.

¹⁰ Zeev Gourarier, “L’histoire du menu”, *La sociabilité a table : commensalité et convivialité à travers les ages. Actes du Colloque de Rouen*, direção de Martin Aurell, Olivier Dumoulin e Françoise Thelamon, Rouen, Université de Rouen, 1992, pp. 307-313.

¹¹ Barbara K. Wheaton, “Le menu dans le Paris du XIX^e siècle”, *La Table au XIX^e siècle*, Paris, Musée d’Orsay, Flammarion, 2001, pp. 90-101.

¹² Francisco Lellis, André Bossato, *Os Banquetes do Imperador: menus colecionados por Dom Pedro II*, São Paulo, Senac, 2013.

¹³ Isabel Drumond Braga, *Os menus em Portugal: para uma história das artes de servir à mesa*. Lisboa: Chaves Ferreira Publicações, 2006.

Parte I

Servir uma necessidade e projetar o país

1 – No princípio era o aventureirismo...

Neste capítulo procuramos apresentar um breve panorama da maneira como a comida foi introduzida a bordo dos aviões comerciais. Efetivamente, longe vão os tempos das primeiras viagens aéreas: atribuladas, aos saltos pelos céus, onde a vontade de comer seria das últimas coisas que vinham à ideia dos passageiros, não vendo o tempo passar e desejosos de chegarem sãos e salvos aos seus destinos. Na verdade, a ideia de fornecer e tomar refeições a bordo enquanto se viajava, iniciou-se com os navios transatlânticos e foi posteriormente transposta para os caminhos-de-ferro americanos, onde foi usada pela primeira vez, em 1838, na linha Filadélfia-Baltimore. Mais tarde, em 1867, George Pullman, introduziu as carruagens-cama na linha canadiana Great Western, um conceito complementado com o serviço de refeições frescas a bordo¹⁴. Mas já antes tinha sido tomada uma refeição a bordo de uma aeronave tripulada, mais precisamente um balão de ar quente:

“One of the first meals eaten in the air took place in 1785 above English soil. Vincenzo Lunardi, an aeronautical adventurer, brought a roast chicken, cheese, salads and wine with him on his hot air balloon, along with a cat as a flight companion. Unfortunately, the sand used to ballast the balloon scattered all over his picnic, but he managed to save a chicken drumstick and the wine. He gave the rest to the cat before throwing the cutlery, bottle and food overboard without worrying about where the rubbish would land”¹⁵.

Os precursores da aviação comercial não transportavam consigo algo a que possamos chamar uma refeição decente. Com efeito, os primeiros voos eram muito básicos, não dispendo de cintos, quanto mais de refeições. Por exemplo, em 1927, quando do seu primeiro voo transcontinental, Charles Lindbergh alimentou-se de sandes, ao passo que Amelia Earhart já transportou um frasco de molho de tomate para adicionar às suas¹⁶.

¹⁴ Jean-Robert Pitte, *Gastronomie française: histoire et géographie d'une passion*, Paris, Fayard, 1991, pp. 177-178 ; Paul Gerbot, *La Restauration hors foyer en Europe: du Moyen Âge à nos jours*, Paris, Honoré Champion Éditeur, 2000, p. 72.

¹⁵ “In-flight catering”, <<http://www.travelweekly.com/Travel-News/Airline-News/Etihad-In-Flight-Chefs-cook-up-fine-dining-while-airborne>> (consultado em 02-11-2016).

¹⁶ Stephanie Butler, “Airplane food, from sandwiches to smoked salmon: the story of airplane food in many ways parallels that of commercial aviation itself”, <<https://www.history.com/news/airplane-food-from-sandwiches-to-smoke-salmon>> (consultado em 30-09-2018).

No entanto, foi em agosto de 1919, num voo entre Londres e Paris, operado pela empresa Handley-Page Transport, que se serviu aquela que se convencionou ter sido a primeira refeição a bordo de uma aeronave de transporte comercial de passageiros, e que consistia em chá, scones e um prato de caça¹⁷. Foi na Europa dos anos vinte do século passado, que surgiu a ideia de um “restaurante aéreo” e, em 1927, a dezena de passageiros a bordo do voo que efetuava a ligação entre o aeroporto francês de Le Bourget e o de Croydon, na Inglaterra, foram obsequiados com uma bebida¹⁸.

Data de 26 de maio de 1928, o registo do fornecimento da primeira refeição a bordo de uma aeronave norte americana, mais precisamente num voo que efetuava a ligação entre São Francisco e Los Angeles. Servida pelo copiloto, tratou-se de uma refeição simples, composta por frango frito, salada e batatas¹⁹. Foi também nesse ano, que a Lufthansa serviu a bordo duma aeronave com capacidade para transportar 15 passageiros entre Berlim e Paris, a primeira refeição quente, mas uma vez que ainda não dispunha de cozinha a bordo, as comidas foram colocadas em contentores²⁰.

Foi necessário esperar pelo ano de 1936, quando, e também pela primeira vez na história da aviação internacional, a United Airlines instalou cozinhas a bordo das suas aeronaves, possibilitando, desta forma, fornecer refeições quentes aos seus passageiros. Já dois anos antes, tinha sido esta mesma companhia que, numa ação de *marketing* para angariar passageiros ao mesmo tempo que lhes mitigava a fome e os ajudava a passar o tempo, instalou uma cozinha própria em cada aeroporto para onde operava, e levava para dentro do avião os pratos já prontos para serem servidos. Mas, uma vez que as aeronaves da altura, também apresentavam fragilidades ao nível da energia elétrica, houve que utilizar recipientes térmicos para manter a temperatura dos produtos, servidos em bandejas apoiadas num travesseiro colocado no colo dos passageiros²¹. Os tabuleiros retrácteis só mais tarde, na era do jacto, farão o seu aparecimento.

No ano seguinte, John Mariott, que na altura explorava um bar num aeródromo perto de Washington, mais precisamente em Hoover, manifestou interesse na restauração a bordo dos aviões, pelo que, em 1938, assinou um contrato com a Eastern

¹⁷ Peter Jones, *Flight catering*, Oxford, Elsevier, 2004.

¹⁸ Paul Gerbot, *La Restauration ... cit.*, p. 73.

¹⁹ Paul Gerbot, *La Restauration... cit.*, p.73.

²⁰ Barri Segal, “If you think you hate airline food today, take a look at its surprising history”, <<https://www.cheatsheet.com/culture/if-you-think-you-hate-airline-food-today-take-a-look-at-its-surprising-history.html/>> (consultado em 18-11-2018).

²¹ Marcelo Duarte, “Quando as companhias aéreas começaram a servir refeições”, <<http://guiadoscuriosos.uol.com.br/blog/2012/03/21/a-comida-na-historia-da-aviacao>> (consultado em 10-10-2017).

Air Lines para fornecimento regular de uma refeição aos seus passageiros, composta por sandes, salada e batatas, sendo que no ano seguinte já fornecia 22 voos diários, o que obrigou ao reforço da mão-de-obra. Em 1940, o construtor norte-americano Douglas esboçou a primeira cozinha de bordo, e nos anos seguintes, muito em resultado dos voos militares, passou-se da conceção ao desenvolvimento e fabrico do *catering* de bordo²².

Mas já num artigo de 1938, G. Thomas French, a responsável pelas questões alimentares, pormenorizava a forma como geria o programa gastronómico do aeroporto de Newark, sublinhando orgulhosamente que produziam as suas próprias refeições, incluindo o pão e as sobremesas, e, porque conhecia os passageiros frequentes, não queria que repetissem a mesma ementa, variando as ofertas semanais²³.

Corria o ano de 1945, quando a Pan Am instalou a bordo das suas aeronaves fornos de convecção, que tinham a particularidade de fazer circular ar aquecido por meio de um ventilador, e no ano seguinte, cometeu a proeza de servir a primeira refeição (composta por carne, batatas e vegetais) feita a bordo com comida congelada. Em 1948, com a introdução dos fornos de micro-ondas, resolveu-se, em definitivo, o problema de aquecimento das refeições de bordo²⁴.

Antes da Segunda Guerra Mundial, as aeronaves dispunham de pouca autonomia, voavam a baixas altitudes e o tempo meteorológico constituía um obstáculo difícil de superar, provocando naturais enjoos, e pouca disposição para ingerir fosse o que fosse. Num artigo, Gianfranco Beting, atualmente CEO na Jetgroup, referiu: “Os mais antigos se lembram do odor de desinfetante usado para tentar apagar das cabines aquele perfume característico. Era comum subir numa aeronave e já ficar enjoado só de senti-lo”²⁵. Terminadas as hostilidades, assistiu-se ao *boom* da aviação civil, em grande parte fruto dos conhecimentos adquiridos com a aviação militar. Foi neste ambiente que surgiu a TAP.

Os anos de 1950 foram conhecidos como a era de ouro da aviação civil, e no final da década, mais precisamente em 1958, coincidindo com o início dos voos transatlânticos diários entre Nova Iorque e a Europa, a companhia norte-americana PAN

²² Paul Gerbot, *La Restauration hors...cit.*, p.74.

²³ Stephanie Butler, “Airplane food, from sandwiches to smoked salmon: the story of airplane food in many ways parallels that of commercial aviation itself”, <<https://www.history.com/news/airplane-food-from-sandwiches-to-smoke-salmon>> (consultado em 30-09-2018).

²⁴ Marcelo Duarte, “Quando as companhias aéreas começaram a servir refeições”, <<http://guiadoscuriosos.uol.com.br/blog/2012/03/21/a-comida-na-historia-da-aviacao>> (consultado em 10-10-2017).

²⁵ Gianfranco Beting, “Catering: um mundo fascinante”, <http://www.aviacaocomercial.net/jetsite/reportagens_cartering.htm> (consultado em 02-08-2018).

AM, introduziu um serviço requintado a bordo, onde surgiram novidades como toalhas de mesa e talheres de prata, serviços de porcelana fina para servir as refeições e bules de prata para o café²⁶.

Dos inícios difíceis e conturbados da aviação civil, em que as companhias aéreas pretendiam conquistar passageiros transmitindo imagens de rapidez, segurança e qualidade nos cartazes e nos anúncios, passava-se, já no período pós II Guerra Mundial, para a época do *glamour* do serviço de bordo.

²⁶ “Pan American catering items”, <<http://www.everythingpanam.com/1946 - 1960.html>> (consultado em 18-11-2018).

2 – A fundação e evolução da TAP, como a companhia aérea nacional

A experiência em aviação civil e comercial antes da criação da TAP foi limitada e anterior à II Guerra Mundial. Em 1929, foram criados os Serviços Aéreos Portugueses – SAP, que asseguravam a ligação entre Lisboa, Madrid e Sevilha. Alguns problemas entre Portugal e Espanha, relativamente ao tráfego aéreo, ditaram dificuldades em 1930 e, em 1945, depois de diversas vicissitudes, a companhia conheceu o seu fim²⁷.

A TAP, uma das marcas mais fortes da nossa identidade nacional, foi fundada em 14 de março de 1945, durante o Estado Novo. Humberto Delgado foi nomeado Secretário da Aeronáutica Civil como resultado da tomada de consciência de Salazar, então presidente do Conselho de Ministros, da desvantagem estratégica, material e de prestígio em que se encontrava o país, na medida em que era a única potência com territórios em vários continentes e sem uma linha aérea de bandeira que os ligasse à metrópole²⁸. Esta posição foi ao arripio da política conhecida pela sua expressão “orgulhosamente sós”. Abrir Portugal ao mundo constituía uma contrariedade, que a existência de uma companhia aérea iria potencializar²⁹. A escolha de Humberto Delgado terá sido o resultado de três razões, a saber: a sua capacidade de trabalho, que permitiria recuperar o atraso face a outros países; a dependência direta do Secretariado da Aeronáutica Civil do Presidente do Conselho, que atenuaria o ressentimento do escolhido, em virtude de uma não progressão na carreira militar; e, finalmente, o desvio de Humberto Delgado de um comando militar, que Salazar, a todo o custo, pretendia evitar³⁰.

Com a criação do Secretariado da Aeronáutica Civil, não um Ministério do Ar, como Humberto Delgado havia sugerido no II Congresso da União Nacional, em maio de 1944, antes de supor que iria ser nomeado para criar a transportadora aérea nacional³¹, estava dado o primeiro passo para se iniciarem os preparativos para o estudo das linhas aéreas nacionais, o recrutamento e preparação do pessoal e a execução dos

²⁷ Alexandre Coutinho, Alda Rocha, André Garcez, *TAP Air Portugal: a história da companhia aérea (1945-2013)*, Lisboa, Contra-Corrente, 2013, p. 8.

²⁸ Frederico Delgado Rosa, *Humberto Delgado: biografia do general sem medo*, Lisboa, A Esfera dos Livros, 2008, p. 372.

²⁹ António Monteiro, “TAP, a companhia de Portugal”, *TAP Portugal: Imagem de um povo: identidade e design da companhia aérea nacional, Catálogo da exposição* – MUDE, Lisboa, Câmara Municipal de Lisboa, Mude, Coleção Francisco Capelo, TAP Portugal e Arranha-Céus, 2015, pp. 23-33.

³⁰ Frederico Delgado Rosa, *Humberto Delgado: biografia...cit.*, p. 374.

³¹ Frederico Rosa, *Humberto Delgado e a aviação civil*, Lisboa, Chaves Ferreira, 2006, p. 15.

voos preparatórios. Era o que o mais tarde designado “general sem medo” entendia ser a “linda causa da aviação civil”³². Inicialmente a funcionar na rua do Arsenal, partilhando espaço com os alunos da Escola Náutica e sem condições adequadas de trabalho, o secretariado passou, em 8 de julho de 1945, a ocupar um palacete na avenida da Liberdade, na esquina da rua Barata Salgueiro³³.

Abro aqui um parêntesis para referir que Salazar nunca teve qualquer apreço pelas viagens aéreas³⁴, utilizando uma única vez o transporte aéreo, no dia 27 de maio de 1966, no voo TAP104, que efetuou a ligação entre Lisboa e o Porto (um *Super Constellation*, L1049, batizado *Mouzinho de Albuquerque*), quando se dirigiu a Braga para as comemorações do 40.º aniversário do movimento militar do 28 de maio de 1926. No final da viagem, desabafou ao piloto comandante, António Abel Rodrigues Mano: “Não gostei”³⁵. Regressou a Lisboa de comboio.



Fig. 1 – Imagens de Salazar junto do *Super Constellation Mouzinho de Albuquerque*. “Restos de coleção”, <<http://restosdecolecao.blogspot.com/search/label/TAP>> (consultado em 15-03-2018).

A publicação da ordem de serviço n.º 7, do SAC – Secretariado da Aeronáutica Civil, assinada por Humberto Delgado, formalizou a criação dos Transportes Aéreos Portugueses, no dia 14 de março de 1945³⁶. No entanto, o arranque oficial da TAP só viria a acontecer cerca de dois anos mais tarde, mais precisamente em 19 de setembro

³² Frederico Delgado Rosa, *Humberto Delgado: biografia...cit.*, p. 374.

³³ Frederico Delgado Rosa, *Humberto Delgado: biografia...cit.*, pp. 374-375; Idem, *Humberto Delgado e a aviação civil...cit.*, pp. 21-22.

³⁴ Frederico Delgado Rosa, *Humberto Delgado: biografia...cit.*, pp. 383-390.

³⁵ “Restos de coleção”, <<http://restosdecolecao.blogspot.com/search/label/TAP>> (consultado em 15-03-2018).

³⁶ Lisboa, Museu da TAP Air Portugal, *Ordem de serviço*, n.º 7, de 14 de março de 1945. Inventário n.º 2696/7.

de 1946, operação levada a cabo num Dakota DC-3, matrícula CS-TDF³⁷, que ligou as cidades de Lisboa a Madrid, tendo como comandante Abel Rodrigues Mano e como copiloto Eduardo Viegas Ferreira de Almeida, assistidos por um radiotelegrafista e um mecânico de voo, e cuja duração foi de uma hora e cinquenta e seis minutos³⁸. Curiosamente, para uns só transportou um passageiro a bordo, “pois para que nesse primeiro voo o aparelho não fosse vazio, o Secretariado da Aeronáutica Civil destacara um dos seus funcionários, que se converteu deste modo, no passageiro n.º 1 da TAP”³⁹. Porém, para outros, foram transportadas 11 pessoas⁴⁰.

Por razões ideológicas e estratégicas, o continente africano era a grande aposta nacional e, desse modo, em 31 de dezembro de 1946, foi a vez da abertura da chamada *Linha Aérea Imperial*, designação inspirada na *Imperial Airways*, da companhia inglesa⁴¹. A TAP possuía agora uma frota adequada, com três Douglas Dakota, aviões militares bimotores, adquiridos aos Estados Unidos da América, em maio de 1945, que foram convertidos à aviação civil pela *Canadair* e chegaram a Lisboa em 1946, que se juntaram a dois outros cedidos pela aeronáutica militar, não sem muitos esforços e contratempos⁴².

Para a *Linha Aérea Imperial* e para chefe dos pilotos da TAP, Humberto Delgado convidou o comandante Manuel Maria Rocha, um piloto civil moçambicano

³⁷ Sobre as características do *design* da frota da TAP ao longo dos tempos, cf. Pedro José Gentil-Homem Correia da Silva, *Sobre as nuvens: design para a companhia aérea de Portugal (1945-1979)*, Lisboa, Tese de doutoramento apresentada à Faculdade de Arquitetura da Universidade de Lisboa, 2013, exemplar mimeografado, pp. 304-361.

³⁸ “Primeira linha comercial da TAP abriu há 70 anos”, *TAP news 01-02-2016*, <<https://jornal.tap.pt/pages/edicao125/primeira-linha-comercial-da-tap-abriu-h%C3%81-70-anos-.aspx>> (consultado em 20-11-2018).

³⁹ *A Aviação em Portugal: subsídios para a sua história: TAP Air Portugal*, [Lisboa], TAP, [D.L. 1982], pp. 11-12.

⁴⁰ Segundo informações da própria companhia aérea, no sítio institucional e em publicação própria em papel, existe informação contraditória. Cf. “Bem vindo a bordo...”, <<https://www.tapairportugal.com/pt/a-nossa-historia/cronologia>> (consultado em 27-11-2018), refere 11 passageiros; *TAP Air Portugal: vida e expansão (1944-1981)*, [Lisboa], TAP, [D.L. 1982] p. 6, refere um passageiro.

⁴¹ Frederico Delgado Rosa, *Humberto Delgado: biografia...cit.*, p. 371. Sobre outras linhas aéreas imperiais, cf. Manuel Serafim Fontes Santos Pinto, *Transportes aéreos e poder político, sob o signo do império: uma análise sociológica sobre o transporte aéreo até à nacionalização da TAP*, Lisboa, Tese de doutoramento apresentada à Faculdade de Ciências Sociais e Humanas da Universidade Nova de Lisboa, 2007, exemplar mimeografado, pp. 367-377.

⁴² Frederico Delgado Rosa, *Humberto Delgado: biografia...cit.*, pp. 395, 397; Idem, *Humberto Delgado e a aviação civil... cit.*, pp. 28-29, 67-70. Sobre a conversão dos aparelhos ao uso civil, cf. também Pedro Gentil-Homem, “ ‘Uma casa portuguesa, com certeza’: design de interiores para os aviões da companhia aérea de Portugal (1945-1979)”, *Convergências: Revista de Investigação e Ensino das Artes*, vol. 6, n.º 12, Castelo Branco, 2013, pp. 1-11. URL: <<http://convergencias.ipcb.pt>>. Consultado em 08-04-2019.

que trabalhava na *Sabena*⁴³ e fazia viagens entre a Europa e o Congo Belga. Os primeiros outros 11 pilotos portugueses, com prática na aviação militar, foram formados na *British Overseas*, e não ficaram agradados com a nomeação de um piloto civil⁴⁴. Chegadas os aviões, foi designada a primeira tripulação da nova linha que ligaria a metrópole às colónias: Manuel Maria Rocha, comandante; Rui de Barros Brito, segundo piloto; Abel Rodrigues Mano, navegador.

Após nove meses e três viagens experimentais, contra 12 que alguns preconizavam, deu-se a inauguração da longa carreira regular de uma companhia ainda em formação. Contou com o apoio e o entusiasmo de Marcelo Caetano, então na pasta das Colónias, e implicou a tomada de decisões técnicas nem todas consensuais, designadamente, começou com um Dakota DC-3, porque era o único modelo que a TAP dispunha; implicou prescindir de viagens experimentais pelo deserto, entendidas como desperdício de recursos; e suprimiu escalas intermédias em aeródromos das colónias portuguesas, pois só Luanda e Lourenço Marques tinham condições para acolher bimotores durante todo o ano⁴⁵.

A *Linha Aérea Imperial* era uma rota que durante 15 dias (ida e volta), através de 12 escalas, cobria os cerca de 25.000 quilómetros que separam Lisboa de Lourenço Marques, a bordo duma aeronave DC-3, com capacidade para transportar 21 passageiros. Porém, dificuldades técnicas levavam a que só pudessem embarcar 12. Um depoimento do comandante Alberto Silva Pereira referiu: “metade do aparelho seguia vazio por razões de equilíbrio de peso com o combustível... para África só podia levar 12 passageiros... Não podia ir muita gente à frente, porque o avião era pequenino e podia-se desequilibrar por causa da gravidade”⁴⁶.

⁴³ A designação das companhias aéreas não escapou ao humor português. Um testemunho de quem trabalhou na TAP durante décadas referiu que a Sabena era “such a bad experience never again”, a BOAC, “better on a camel” e a TAP “try another plain”. Cf. Henrique Cayatte, “ADN TAP”, *TAP Portugal: Imagem de um povo: identidade e design da companhia aérea nacional, Catálogo da exposição* – MUDE, Lisboa, Câmara Municipal de Lisboa, Mude, Coleção Francisco Capelo, TAP Portugal e Arranha-Céus, 2015, p. 82.

⁴⁴ A referência à formação no exterior foi notada por um jornalista. Cf. *Transportes Aéreos Portugueses – Impressões de um jornalista...cit.*, p. 4; Frederico Delgado Rosa, *Humberto Delgado: biografia...cit.*, p. 396; Idem, *Humberto Delgado e a aviação civil...*, cit., p. 88-111; Alexandre Coutinho, Alda Rocha, André Garcez, *TAP Air Portugal... cit.*, p. 18.

⁴⁵ Frederico Delgado Rosa, *Humberto Delgado: biografia...cit.*, pp. 400-401.

⁴⁶ Inês Sequeira, “Nos primeiros anos a TAP, voar era uma autêntica aventura”, *Público-Economia*, n.º 6024, Lisboa, 24-09-2006, p.49.



Fig. 2 – Tripulação da *Linha Aérea Imperial*, durante uma escala.
“Vintage aero club: dar asas aos sonhos”, <<https://grupodakotatap.wordpress.com/>>
(consultado em 01-08-2018).

A TAP inaugurava deste modo, a rota mais longa do mundo, operada por uma aeronave bimotor, com a matrícula CS-TDE. De entre todas as curiosidades associadas a esta viagem épica, saliente-se o facto de as diferentes e extremas condições climáticas obrigarem ao uso de uniformes específicos, compostos por calções, saias e camisas em sarja caqui. Descolou de Lisboa no dia 31 de dezembro de 1946, com destino a Lourenço Marques. A viagem teve a duração de seis dias, que obrigaram a cinco pernoitas em terra. Mesmo assim, constituiu-se como uma grande economia em tempo, tendo em conta que a viagem marítima de Portugal até à costa oriental de África durava nada menos do que um mês. Pelo caminho várias paragens, como Casablanca – Vila Cisneros – Bathurst – Robertsville – Accra – Libreville – Luanda – Leopoldville – Luluabourg – Elizabethville – Salisbury e finalmente o destino, Lourenço Marques⁴⁷.

O voo inaugural da *Linha Aérea Imperial* regressou a Lisboa, na quinta-feira, dia 16 de janeiro, tendo a efeméride sido registada em documento oficial do município de Lisboa: “Regressou ao continente o avião “DAKOTA” dos T.A.P., da linha aérea imperial, que em 31/12/46 havia saído de Lisboa na inauguração daquela linha, para Luanda e Lourenço Marques”⁴⁸. Paralelamente à viagem inaugural, Humberto Delgado pediu a exoneração do cargo, uma vez que Salazar acabara de extinguir o Secretariado da Aeronáutica Civil e criado a Direção Geral da Aeronáutica Civil, o que foi visto pelo futuro general como uma forma de despromoção⁴⁹.

Na atualidade, tornou-se claro que “A *Linha Imperial*, tal como era operada de início, estava condenada a ser deficitária, tanto mais que, por razões de ordem técnica e

⁴⁷ Frederico Delgado Rosa, *Humberto Delgado: biografia...cit.*, p. 401.

⁴⁸ *Anais do Município de Lisboa*, Lisboa, Câmara Municipal de Lisboa, 1947, p. 376.

⁴⁹ Frederico Delgado Rosa, *Humberto Delgado: biografia...cit.*, p. 402.

operacional, os Dakota não podiam transportar a sua lotação normal de 21 passageiros, mas apenas de oito a dez pessoas”⁵⁰. Um quarto de século depois de aquela linha ter começado a operar, Humberto Delgado, tentava explicar esse facto: “Os primeiros tempos da carreira foram economicamente mal sucedidos. A maledicência nacional não perdoava as insuficiências da exploração. Não estava nos hábitos da generalidade das pessoas viajar de avião: só os arrojados se afoitavam. Era difícil recrutar pessoal qualificado. As infraestruturas não satisfaziam”⁵¹.

Ainda nesse ano de 1947, data da inauguração da primeira linha doméstica, a ligar as cidades de Lisboa e Porto, bem como das linhas de Londres e Paris a partir da capital portuguesa, a frota foi reforçada com uma aeronave Dakota DC-4 Skymaster (quadrimotor, turbo-hélice), que iria operar a *Linha Aérea Imperial* reduzindo substancialmente o tempo de voo entre Lisboa e Luanda para 17 horas. Como se depreende do atrás referido, a TAP foi-se adequando ao mercado e sempre pugnou por equipar a sua frota com as mais recentes tecnologias, disponíveis em cada momento, na indústria aeronáutica.

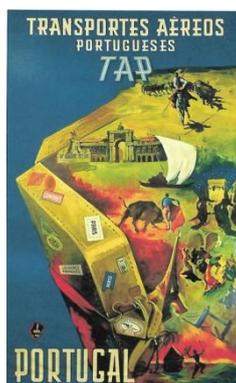


Fig. 3 – Cartaz da TAP com a indicação dos destinos da companhia (1948).
Lisboa, Museu da TAP.

A introdução dos Lockheed Super Constellation (quadrimotor) na *Linha Aérea Imperial*, em novembro de 1955, permitiu reduzir o tempo de viagem entre Lisboa e Lourenço Marques, para 22 horas, um recorde extraordinário para a época. Foi também neste ano que a TAP, operando um DC4 Skymaster, efetuou um voo experimental entre Lisboa e o Rio de Janeiro, e contou com um passageiro de vulto, o almirante Gago Coutinho⁵².

⁵⁰ *A Aviação em Portugal...cit.*, pp. 12-13.

⁵¹ “O chefe do governo nas comemorações do 25.º aniversário dos voos intercontinentais da TAP”, *Notícias de Portugal*, Suplemento ao número 1288, Lisboa, 08-01-72, p.10.

⁵² “Bem vindo a bordo...”, < <https://www.tapairportugal.com/pt/a-nossa-historia/cronologia> > (consultado em 1-08-2018).



Fig. 4 – Almirante Gago Coutinho no voo experimental Lisboa – Rio de Janeiro num DC4 *Skymaster*, em 1955.

<<http://restosdecoleccion.blogspot.com/2012/06/tap-noutros-tempos-4.html>> (consultado em 01-08-2018).

O voo que iria ligar regularmente Portugal e o Brasil – *Voo da Amizade* – inaugurou-se formalmente em 1961, com duas escalas: Sal e Recife⁵³. No mesmo ano, foi efetuado o primeiro voo entre Lisboa e Goa, num total de 19 horas e com cinco escalas técnicas. Esse ano marcou ainda a saída da TAP da última aeronave DC4-Skymaster⁵⁴.

Em 1962, dez anos após o primeiro voo comercial a jacto, numa aeronave Comet da operadora britânica BOAC, ligando Londres a Joanesburgo, a TAP estreou-se na era do jacto, utilizando uma aeronave de fabrico francês, Caravelle, que foi, excecionalmente, autorizada a utilizar a nomenclatura de Caravela, em homenagem ao tipo de embarcação associado aos Descobrimentos portugueses. A designação foi colocada, exteriormente, nos reatores. Foram adquiridos três destes aparelhos, batizados de *Goa*, *Damão* e *Diu*, em homenagem às últimas possessões portuguesas na Índia, numa época em que a União Indiana ocupara aqueles territórios.

Entretanto, com o início da Guerra Colonial, em 1961, a TAP teve que dar resposta à necessidade de ligar com mais rapidez a metrópole aos territórios africanos de Angola, Guiné e Moçambique. Era então presidente da companhia Alfredo Vaz Pinto⁵⁵. Este tráfego só diminuirá após a revolução de 1974, com a retirada dos militares e o regresso da população civil, os então chamados retornados. A TAP teve, então, que procurar destinos alternativos, servindo os emigrantes e, cada vez mais, os turistas.

⁵³ “Bem vindo a bordo...”, <<https://www.tapairportugal.com/pt/a-nossa-historia/cronologia>> (consultado em 1-08-2018).

⁵⁴ “Bem vindo a bordo...”, <<https://www.tapairportugal.com/pt/a-nossa-historia/cronologia>> (consultada em 1-08-2018).

⁵⁵ António Monteiro, “TAP, a companhia de Portugal”, *TAP Portugal: Imagem de um povo...cit.*, p. 28.



Fig. 5 – Contrato de aquisição das aeronaves *Caravelle*, assinado em 30 de novembro de 1961 entre a TAP e a Sud-Aviation. Lisboa, Museu da TAP.

Em 1967, aquando da visita do Papa Paulo VI ao Santuário de Fátima, o avião utilizado foi um Caravelle da TAP cujo interior foi devidamente decorado e adaptado às circunstâncias. Ou não fosse essa a primeira vez que um Sumo Pontífice utilizava nas suas deslocações uma aeronave comercial de transporte de passageiros. Como curiosidade, o facto de na mesma ter sido colocada uma placa que assinalava o acontecimento, e mais tarde, quando a TAP vendeu o aparelho a uma companhia de transporte aéreo equatoriana que se designava SAN, esta operadora conservou a dita placa para que os seus passageiros soubessem que estavam a voar no mesmo avião que um dia transportou o Papa de Roma até ao santuário de Fátima, no longínquo Portugal⁵⁶.

Em 1965, a TAP recebeu o primeiro B707 – aeronave quadrimotor, a jacto – batizado de *Santa Cruz*⁵⁷ e, dois anos mais tarde, conseguia a proeza de ser a primeira companhia aérea no espaço europeu a utilizar exclusivamente aeronaves a jacto⁵⁸. No decorrer do ano de 1972, com a receção de dois B747-200, tornou-se na segunda companhia aérea mundial a utilizar aeronaves Jumbo nas suas rotas.

Na sequência do movimento do 25 de abril de 1974, a TAP foi nacionalizada, Na altura, passou por momentos de enorme turbulência social, uma vez que a revolução marcou profundamente a companhia de bandeira nacional. A política de expansão da empresa viu-se subitamente interrompida e, aparentemente, comprometida. Num texto da própria companhia aérea, pode ler-se:

⁵⁶ *A Aviação em Portugal ... cit.*, p.19.

⁵⁷ *TAP Air Portugal: Vida e Expansão... cit.*, p. 13.

⁵⁸ *A Aviação em Portugal ..., cit.*, p. 21.

“A situação, todavia, alterara-se – quer política quer economicamente, e tanto a nível interno como internacional. No plano internacional, a crise, ainda e sempre ligada aos preços das ramas de petróleo, mantinha-se e aumentava. A nível nacional, a TAP sofria, tal como todas as outras estruturas da vida económica, social e política portuguesa, o abalo provocado pela revolução de Abril. Ora, numa revolução, por muito boas que sejam as intenções, nunca é possível transformar o “status quo” de um dia para o outro sem quebras, hesitações ou erros. Basicamente, os problemas que a TAP enfrentou em 1974 e 1975 não eram problemas específicos, mas apenas o reflexo inevitável da crise nacional”⁵⁹.

Para sobreviver, a TAP teve que repensar a sua estratégia e, pouco depois, perdeu a sua fonte principal de receitas: as rotas de África. Por isso, vendeu os dois Jumbos à companhia aérea do Paquistão e procedeu a uma reconversão da sua frota, adaptando-a à sua nova realidade de serviços, utilizando aeronaves de menores dimensões, mas substancialmente mais rentáveis, em termos económicos. Desta forma, pôde virar-se para outros mercados, mais consentâneos com a sua posição geoestratégica, optar por uma maior integração no espaço europeu, ao mesmo tempo que reforçava a sua posição nos mercados americanos, passando a oferecer serviços de melhor conforto e comodidade à diáspora portuguesa no mundo. Com estas alterações substanciais conseguiu reduzir significativamente os enormes prejuízos acumulados.

No decorrer da década de 1990, a União Europeia – à semelhança do que já acontecia na América do Norte – procedeu à desregulamentação da indústria de transporte aéreo e o nosso país, de forma acrítica, não questionou as orientações emanadas por Bruxelas, “acreditando ingenuamente que poderia privatizar rapidamente a TAP, dado que gigantes como a British Airways e a Lufthansa também foram privatizadas de forma rápida”⁶⁰. A TAP, no entanto, tinha que deixar de ser uma empresa de origem e destino, porque era fundamental para a sua sobrevivência como companhia aérea independente, disputar concorrencialmente o mercado internacional.

Em 1998, a TAP tornou-se membro da Qualiflyer, uma aliança internacional de companhias aéreas, focada no passageiro frequente, fundada em 1992 pelas [Austrian Airlines](#), [Crossair](#) and [Swissair](#), a qual teve vida curta, pois terminou em 2002, devido à falência da Swissair. Talvez por isso, em 2005, e na mesma altura em que adotou a designação de TAP Portugal, integrou formalmente uma das maiores alianças globais de companhias aéreas, a Star Alliance. O intuito terá sido o de fazer parte, como membro

⁵⁹ *TAP Air Portugal ...*, cit., p. 15.

⁶⁰ Pedro A. Santos, “O futuro da companhia aérea. Onde vai aterrar?”, *O Diabo*, n.º 1982, Lisboa, 23 de dezembro de 2014, p. 5.

de pleno direito, da maior aliança da aviação comercial, o que lhe permitiria reduzir custos, conquistar novas franjas de mercado e proporcionar aos seus clientes, um maior leque opcional de voos.

No ano de 2006, a TAP comprou a PGA – Portugália Airlines que se tornou assim, numa sua subsidiária. Dez anos mais tarde, em 2016, nasceu a TAP Express, que substituiu a marca PGA – Portugália Airlines, e deu início à ponte aérea que liga as duas maiores cidades nacionais: Lisboa e Porto. No ano de 2017, no decorrer da celebração do 72.º aniversário, a TAP reintroduziu a imagem corporativa mais emblemática da companhia, através da pintura “retro” num Airbus A330, batizado de *Portugal*⁶¹. A título de mera curiosidade, refira-se que o primeiro avião a ostentar esta pintura clássica, foi o Lockheed Super Constellation, desde que se estreou ao serviço da TAP em 1955, batizado de *Vasco da Gama* e com a matrícula CS-TLA, e o último, um B727-200, em finais dos anos de 1970.



Fig. 6 – Avião A330, *Portugal*, com pintura retro.
Postal emitido pela TAP, por ocasião dos 70 anos da companhia.
Coleção particular.

O voo inaugural ligou Lisboa a Toronto, em 14 de julho, e foi cuidadosamente preparado para recriar uma viagem da década de 1970. Nada foi deixado ao acaso, desde a farda da tripulação às refeições passando pelas ofertas de entretenimento ao *necessaire*, o estojo de higiene. A tripulação envergou uma farda desenhada pelo estilista francês Louis Féraud, uma das mais emblemáticas da companhia, os passageiros puderam degustar uma ementa afim à que era utilizada na referida década e constituída por salada de camarão, terrina de faisão, bacalhau à Zé do Pipo, bife do lombo à portuguesa e *parfait* de banana com chocolate. Foram servidos vinhos tintos e

⁶¹ Recorde-se que o primeiro avião nacional a receber o nome *Portugal*, foi um B747 da TAP, (CS-TJA), em fevereiro de 1972.

brancos, amêndoas caramelizadas com caril e bombons de chocolate. A *Coca-Cola* e a *Sagres* associaram-se a esta iniciativa de regresso ao passado, apresentando os produtos com embalagens retro. Para entreter os mais novos, a fábrica de chocolates *Regina* recuperou a célebre caixa de furos com chocolates e a *Majora* ofereceu o jogo *O Sabichão*, com perguntas sobre a companhia aérea. Filmes e música da década de 1970 ficaram à disposição dos passageiros. Também o *Diário de Notícias* se associou ao evento, distribuindo a bordo uma edição especialmente impressa para o voo. O *necessaire* incluiu colónia de lavanda *Ach. Brito*, creme de mãos *Benamôr*, pasta dentífrica *Couto*, e ainda um pijama⁶².



Fig. 7 – Tripulação posando junto ao avião *Portugal*, que efetuou o voo inaugural retro.
Up, n.º 119, Lisboa, 2017, p. 160.

Dias depois, em 2 de agosto, a experiência repetiu-se no mesmo avião, desta feita, numa viagem que ligou as cidades do Porto e de São Paulo. Entre as diferenças contam-se a origem e o destino do voo e a presença da antiga atleta Rosa Mota e do chef Rui Paula, o qual elaborou uma ementa especial para esta ocasião, composta por sela de cordeiro com puré de queijo de cabra, além de salada de camarão, terrina de lebre e bacalhau à Zé do Pipo⁶³.

⁶² “O histórico primeiro voo retro”, *Up*, n.º 119, Lisboa, 2017, p. 160.

⁶³ “Viagem retro com pronúncia do Norte”, *Up*, n.º 120, Lisboa, 2017, p. 148.



Fig. 8 – Rosa Mota e Rui Paula, a bordo do voo retro que ligou o Porto a São Paulo.
Up, n.º 120, Lisboa, 2017, p. 148.

O batismo dos aviões tem sido utilizado pela companhia aérea portuguesa como uma forma de dar a conhecer ao mundo imagens de Portugal⁶⁴. Se bem que nem todos tenham recebido nome, a maioria ostentou-o dando a conhecer, até 1974, figuras de navegadores e homens ligados aos Descobrimentos, tais como o infante D. Henrique, D. João de Castro, Pedro Álvares Cabral, Pedro Nunes e Vasco da Gama; a par de heróis da aviação nacional, como Gago Coutinho; de cidades do antigo Estado Português da Índia, isto é, Goa, Damão e Diu, além de antigas colónias, como Moçambique, ou cidades dessas possessões, caso de Lourenço Marques. Açores, Madeira, Santa Cruz e Santa Maria foram igualmente nomes escolhidos. Após 1974, mantiveram-se os nomes dos navegadores e de homens ligados aos Descobrimentos, com repetições de nomes de aviões anteriores, como o infante D. Henrique, D. João de Castro, Pedro Álvares Cabral, Pedro Nunes e Vasco da Gama, a que se juntaram os de Bartolomeu Dias, D. Francisco de Almeida, Garcia d’Orta, Pero da Covilhã e Pero Vaz de Caminha, mas alargou-se o espetro de opções. A saber, muitas cidades portuguesas e zonas como o Algarve ou a Costa do Estoril, numa relação direta com o turismo de vilegiatura, uma única referência ao estrangeiro, como o avião Brasil, nomes de pássaros da ornitologia nacional, escritores e poetas do passado e do século XX, tais como Almeida Garrett, Antero de Quental, Aquilino Ribeiro, Eça de Queiroz, Fernando Pessoa, Fernão Lopes, Fernão Mendes Pinto, Florbela Espanca, Gil Vicente, Luís de Camões, Miguel Torga, Natália Correia, Sá de Miranda, Teófilo Braga e Vitorino Nemésio, pintores como Almada Negreiros, Amadeo de Souza Cardoso, Grão Vasco, Josefa d’Óbidos e Maria Helena Vieira da Silva; historiadores, como Alexandre Herculano e Jaime Cortesão, homens ligados à aviação nacional, isto é, Gago Coutinho e Humberto Delgado, o único

⁶⁴ Cf. anexos I e II: Frota da TAP: do início à atualidade e Frota da TAP Express e PGA, respetivamente.

papa português, João XXI; e figuras particularmente conhecidas dentro e fora de Portugal, tais como a fadista Amália Rodrigues, o jogador de futebol Eusébio e, o único estrangeiro, Calouste Gulbenkian.

Desde 2015 que a TAP é privatizada, detida em 50% pelo Estado Português, 45% por um consórcio privado – *Atlantic Gateway* – e 5% do capital nas mãos dos trabalhadores. Dispõe atualmente ao seu serviço de 108 aeronaves (entre Airbus, Embraer e ATR). Hoje em dia, não se limita a voar para os destinos da diáspora nacional. Pode transportar canadianos para a Holanda, brasileiros para África, americanos para as áreas mais recônditas da Europa.

Parte II

O serviço de bordo e as imagens de Portugal

1 – As refeições

Para qualquer companhia aérea, e independentemente do orçamento disponível, que não é questão de menor importância, servir refeições a bordo constitui um desafio. Implica uma logística complexa e, como qualquer anfitriã, deseja agradar a um conjunto elevado e muito heterogéneo de pessoas, de idades, nacionalidades, religiões, estados de saúde e culturas muito diferentes. Por isso mesmo, na atualidade, cada vez mais há preocupações em servir comida de acordo com as necessidades e gostos dos passageiros. Assim, a par da ementa comum, as companhias disponibilizam, em especial nos voos de longo curso, e previamente encomendadas, refeições para bebés e crianças, para quem padece de determinadas intolerâncias alimentares, para vegetarianos e ainda comida *halal* e *kosher*. A TAP prevê ainda, nesse caso cobrando o serviço, bolo de aniversário ou de casamento e espumante⁶⁵.

No que se refere à logística atual, as refeições após terem sido cozinhadas são ultracongeladas e entregues próximo da partida, de acordo com o manifesto de voo. As da classe executiva são empratadas a bordo, ao contrário das que são servidas na classe económica, em que os tabuleiros de plástico embarcam já preparados, cabendo à tripulação aquecer o prato principal que deverá ser servido em seguida. No final, importa proceder à separação dos utensílios, entre os que são reciclados e os que vão ser reutilizados, caso dos tabuleiros e dos talheres. Como era no passado?

A primeira referência ao serviço de comidas e bebidas para os tripulantes e para os passageiros nas saídas de Lisboa, aparece numa informação do adjunto delegado, Humberto Cruz, dirigida ao diretor, e data de 26 de julho de 1946. Nela se esclarece que, em Lisboa, havia que criar uma messe, a cargo do almoxarife, para as refeições do pessoal, enquanto os almoços seriam servidos pela Fundação Nacional para Alegria no Trabalho (FNAT), uma instituição inspirada nos modelos italiano e alemão, *Dopolavoro* e *Kraft durch Freude*, respetivamente. A FNAT tinha como objetivo fomentar o turismo social e ocupação dos tempos livres. Nada é referido acerca do que se serviria. Já na provisão do armazém, dependente da contabilidade, havia que ter sempre quinino, sabonetes, copos de papel, papel higiénico, desinfetante e toalhas e guardanapos⁶⁶.

⁶⁵ TAP Air Portugal: *Refeições a bordo*. <<https://www.flytap.com/pt-lu/a-bordo/refeicoes-a-bordo?v=t>>, consultado em 05-04-2019).

⁶⁶ Lisboa, Museu da TAP, *Informação* n.º 143/T, de 26 de julho de 1946.

As impressões do jornalista Manuel Rodrigues, do jornal *Diário de Notícias*, por ocasião da inauguração da *Linha Aérea Imperial*, foram esclarecedoras acerca do serviço das refeições a bordo e da atividade da hospedeira Lourdes Martins⁶⁷. No seu testemunho pode ler-se:

“Quando se aproxima a hora da refeição, a nossa hospedeira atarefa-se em torno das suas prateleiras, armários e cacifos situados na parte posterior da cabina. É interessante observá-la, porque a sua atividade tem grandes analogias com a arte dos ilusionistas. É que daqueles compartimentos exíguos ela consegue extrair refeições inteiras, acompanhadas de excelente vinho, e até coisas inesperadas, como águas minerais e whisky. Tudo isto é depois servido aos passageiros numa baixela de matérias plásticas quase imponderável. Mas isto ainda não esgota os mistérios daqueles escaninhos mágicos onde há tudo o que é preciso [...]. A refeição é servida em pequenas bandejas que o passageiro coloca sobre os joelhos. Claro está que a ementa reflete as predileções gastronómicas das terras por onde se passa. Quando o último ponto de escala foi em território inglês, já se conta com um excesso de vegetais crus a que o nosso paladar está pouco afeito. Mas como o ar das altitudes aguça o apetite e a refeição é acompanhada de bom vinho português, tudo sabe bem”⁶⁸.

Mais lacónicas foram as observações de Frederico Alves, do jornal *O Século*, que escreveu “É a hora do almoço: pastéis, ovos cozidos, galinha corada, fiambre, fruta, água, vinho...A Maria de Lourdes, a primeira «flying stewardess» - ainda não tem vinte anos...- continua a portar-se absolutamente ok”⁶⁹. Por seu lado, Norberto Lopes, do *Diário de Lisboa*, referiu os pequenos-almoços compostos por café com leite e biscoitos, considerados reconfortantes, e ainda o almoço a bordo composto por “pastelinhos de bacalhau, dois ovos cozidos, galinha assada, fiambre, fruta e vinho branco: verdadeira super-alimentação de sanatório de altitude...”⁷⁰.

As citações supra referem-se aos tempos da *Linha Aérea Imperial*. De então para cá, muita coisa mudou. Com efeito, passado o período inicial – e a par da tecnologia que equipava a frota da TAP, do aumento da oferta de voos e consequentemente do número de passageiros a quem era obrigatório alimentar a bordo – assistiu-se a uma evolução

⁶⁷ Sobre as hospedeiras de bordo, nos primeiros tempos da TAP, cf. Alexandre Coutinho, Alda Rocha, André Garcez, *TAP Air Portugal...cit.*, pp. 22-23.

⁶⁸ Depoimento de Manuel Rodrigues, publicado em Frederico Rosa, *Humberto Delgado e a aviação civil...cit.*, p. 134.

⁶⁹ Depoimento de Frederico Alves, publicado em Frederico Rosa, *Humberto Delgado e a aviação civil...cit.*, p. 146.

⁷⁰ Norberto Lopes, “Roteiro aéreo de Lourenço Marques – Dois dias no ar sobre desertos, montes e oceano. Do inverno de Lisboa ao fato branco colonial”, *Diário de Lisboa*, n.º 8657, Lisboa, 3 de janeiro de 1947, pp. 1 e 7.

extraordinária na forma e no conteúdo das refeições com que a companhia aérea nacional se orgulhava de presentear os seus clientes.

Ora se desde sempre a bordo da TAP se serviram refeições, e apesar das distâncias a percorrer (muito longas, no caso da *Linha Aérea Imperial*), nada era deixado ao acaso, até porque a companhia desejava que, para os passageiros nacionais, entrar num avião da TAP fosse como se estivessem na sua própria casa, não é de estranhar que a publicidade insistisse, em consonância com a ideologia do Estado Novo⁷¹, na ideia de pátria em miniatura no ar. Um cartaz de 1968 ilustra esse sentimento recorrendo à metáfora da andorinha no seu regresso sazonal idêntico ao regresso periódico dos emigrantes, sendo o avião da TAP como a casa portuguesa no ar. Nem podia ser de outro modo. As transportadoras viviam um ciclo competitivo feroz, que passava, não só pelo tamanho e conforto do espaço colocado à disposição dos passageiros, como ainda pela necessidade de encontrar meios que superassem os seus concorrentes.



Fig. 9 – Cartaz publicitário da TAP (1968).
Lisboa, Museu da TAP.

Essa casa portuguesa no ar era decorada com temas de azulejaria portuguesa e com motivos ligados aos Descobrimentos, nos aviões Caravelle (1962), Boeing 727-200 (1975), Lockheed Tristar (1983) e Airbus A 310 (1988), mostrando continuidade com o período antes da revolução. Apresentava capas de ementas com temas de cartografia, filigrana e danças regionais; refeições onde se encontravam pratos emblemáticos do

⁷¹ A família era vista como uma pátria em miniatura. Cf. Irene Vaquinhas, “A família, essa ‘pátria em miniatura’”, *História da Vida Privada em Portugal*, direção de José Mattoso, *A Época Contemporânea*, coordenação de Irene Vaquinhas, Lisboa, Temas e Debates, Círculo de Leitores, 2010, pp. 118-151.

país, como veremos mais à frente, e música ambiente portuguesa para receber os passageiros, em especial fados⁷².



Fig. 10 – Serviço de bordo da primeira classe da TAP usado entre 1974 e 1979 (porcelanas *Vista Alegre* e *Spal* e faqueiro *Christofle* (até 1974). *TAP Portugal: Imagem de um povo...cit.*, p. 203.

Os uniformes femininos não destoavam, apresentando inspiração regional, com pompons inspirados nas mulheres da Nazaré, nos que foram desenhados por Sérgio Sampaio, ou com o lenço atado à algarvia, como no caso dos da autoria de Ana Maravilhas. Só com Louis Férraud, na década de 1970, a revolução chegou aos uniformes femininos. As então hospedeiras passaram a ter um ar juvenil e moderno, ostentando coloridas minissaias⁷³.

Atente-se no depoimento de Gianfranco Beting, antigo consultor da TAP, relativo às refeições servidas a bordo: “Comia-se com indulgência: sem dó, sem culpa, com prazer. Ou como se o mundo fosse acabar na hora seguinte, o que, diga-se de passagem, não era assim tão raro sob as muitas vezes precárias condições de segurança dos voos de então... A fome e a sede eram mitigadas por refeições suntuosas, verdadeiros rituais bacantes com mais de 5 pratos e de até três horas de duração. Vinhos de classe, caviar, champagne e uma infinidade de drinks e coquetéis eram a norma na década de 50 e 60”⁷⁴.

⁷² Pedro Gentil-Homem, “Deixando as nuvens para trás: design para a companhia aérea de Portugal (1945-2015)”, *TAP Portugal: Imagem de um povo: identidade e design da companhia aérea nacional, Catálogo da exposição* – MUDE, Lisboa, Câmara Municipal de Lisboa, Mude, Coleção Francisco Capelo, TAP Portugal e Arranha-Céus, 2015, p. 65; Idem, “‘E depois do adeus’: design de interiores para os aviões da companhia aérea de Portugal (1979-2015)”, *Convergências: Revista de Investigação e Ensino das Artes*, vol. 11, n.º 21, Castelo Branco, 2018, pp. 1-11. URL: <<http://convergencias.ipcb.pt>>. Consultado em 08-04-2019.

⁷³ Madalena Braz Teixeira, “Voar fardada”, *TAP Portugal: Imagem de um povo: identidade e design da companhia aérea nacional, Catálogo da exposição* – MUDE, Lisboa, Câmara Municipal de Lisboa, Mude, Coleção Francisco Capelo, TAP Portugal e Arranha-Céus, 2015, pp. 99-111.

⁷⁴ Gianfranco Beting, “Catering: um mundo fascinante”, <http://www.aviacaocomercial.net/jetsite/reportagens_cartering.htm>, (consultado em 10-10-2017). Este tipo de depoimentos teve como base os aeroportos de vários países. Por exemplo, sobre o de Heathrow,

A TAP esteve, sem dúvida alguma, na linha da frente das companhias de aviação que mais prestígio internacional granjeou, em virtude da qualidade e expressividade do seu serviço de bordo. Maria Teresa Monteiro de Oliveira, antiga assistente de bordo da TAP, recordou como era viajar em primeira classe:

“Era um requinte. A baixela era toda em porcelana, os talheres em cristofoli [*sic*]⁷⁵ toalhas e guardanapos em pano. A comida era do melhor que havia, feita pelos melhores cozinheiros de Lisboa. Os vinhos eram todos muito bem escolhidos, havia caviar à discrição, champagne francês – *Moët & Chandon, Codorníu, Cordon Rouge*. As refeições eram todas muito boas, faisão, tudo o que possa imaginar de melhor. E depois com uma apresentação muito elegante: a comida era servida em bandejas, depois passava o carro das sobremesas com doces, queijos e fruta. Era tudo como num restaurante de cinco estrelas.... Na primeira classe davam-se charutos com o café, do melhor que havia. *Montecristo*, por exemplo”⁷⁶.



Fig. 11 – Serviço de refeição de primeira classe a bordo de um Boeing 707. A farda da hospedeira do ar é da autoria do estilista português Sérgio Sampaio, usada na TAP de 1964 a 1969. Lisboa, Museu da TAP.

Ainda outra descrição do serviço de bordo da TAP, desta feita do antigo tripulante e supervisor de cabine, Aquino Noronha: “Tudo na TAP era glamoroso. A transportadora oferecia primeira classe e turística...e contavam com vinho como parte da refeição, o que não acontecia em nenhuma outra transportadora. As refeições tinham

que serve Londres, o escritor americano Bill Bryson, escreveu, com base em imagens e em depoimentos: “os terminais eram elegantes, modernos e praticamente vazios. Todas as pessoas envolvidas no *check in* eram felizes. A bordo dos aviões eram ainda mais felizes. As assistentes de bordo, ao que parece, serviam-nos um grande tabuleiro cheio de iguarias e ficavam a olhar para nós, a sorrir e a ver-nos comê-las”. Cf. Bill Bryson, *Regresso à pequena ilha: aventuras de um americano em terras de Sua Majestade*, tradução de Sofia Gomes, Lisboa, Bertrand, 2017, p. 94.

⁷⁵ Referência à marca francesa *Christofle*, fundada em 1830. Mundialmente famosa pelo facto de dominar a técnica de transformar a prata em objetos primorosos. Revolucionou a ourivesaria francesa, ao inventar a técnica de dourar e pratear metais.

⁷⁶ Marta Gonçalves Miranda, “TAP: “Na primeira classe havia caviar à discrição e champanhe francês”, <<http://nit.pt/out-of-town/viagens/09-28-2016-tap-quando-um-voe-se-atrasava-ligava-os-filmes-do-mr-bean-para-por-toda-a-gente-a-rir>>, (consultado em 23-02-2017).

sempre salmão e, na primeira classe, eram servidos manjares de caviar e lagosta⁷⁷. No final, os passageiros fumavam um charuto oferecido pela companhia⁷⁸. Na classe turística, não havia pratos de porcelana, mas “em melamina. O individual era de papel e os talheres iam envolvidos num guardanapo também de papel. Os copos eram de plástico”⁷⁹.



Fig. 12 – Serviço de bordo da classe turística da TAP usado na década de 1970 para a classe turística. Sintra, Museu do Ar. Foto de IDB.



Fig. 13 – Refeição servida a bordo de um SE210 Caravelle. Lisboa, Museu TAP.

⁷⁷ Um depoimento sobre Angola, nos anos de 1960-1970, referiu-se ao impacto verificado num estabelecimento local por fornecer a TAP: “A *Paris* pertencia ao grupo de empresas de Cosme Martins Varanda, que começou pelo negócio dos bolos e foi abrindo estabelecimentos de prestígio, como a pastelaria *Versailles*, o restaurante *Vatel* e os supermercados *Angola*. Além disso, explorava as cozinhas do Cinema Restauração, onde preparava banquetes e o *catering* servido nos voos da TAP. Foi, aliás, por causa das refeições confeccionadas para a companhia aérea que surgiu a ideia de fazer rissóis de lagosta. Não havia melhor forma de aproveitar as sobras dos lombos à *thermidor* enviados para os aviões”⁷⁷. Cf. Rita Garcia, *Luanda como ela era, 1960-1975: histórias e memórias de uma cidade inesquecível*, Lisboa, Oficina do Livro, 2016, p. 194.

⁷⁸ Ana Margarida Pinheiro, “TAP. 70 anos de história contados por quem pôs a companhia a voar”, <<https://www.dinheirovivo.pt/empresas/tap-70-anos-de-historia-contados-por-quem-pos-a-companhia-a-voar/>>, (consultado em 23-02-2017).

⁷⁹ Marta Gonçalves Miranda, “TAP: “Na primeira classe havia caviar à discrição e champanhe francês”, <<http://nit.pt/out-of-town/viagens/09-28-2016-tap-quando-um-voe-se-atrasava-ligava-os-filmes-do-mr-bean-para-por-toda-a-gente-a-rir>>. (consultado em 23-02-2017).

Na segunda metade dos anos de 1960, mesmo num voo de 50 minutos entre Lisboa e Madrid, a bordo de um Super Constellation, num avião de quatro hélices cromadas “tínhamos de servir uma refeição quente e ainda distribuir vendas para os olhos [...] [a] quem viajava em primeira classe – que ainda não se chamava executiva – todas as refeições eram acompanhadas com champanhe e caviar. Nessa época, viajar de avião era um luxo e ser hospedeira era uma profissão com *glamour*”⁸⁰. Assim se referiu Maria Amélia Damásio, a mais antiga assistente de bordo da TAP, em julho de 2009, ao recordar a sua atividade.

Se é indiscutível que os anos de 1950 e 1960 correspondem à época de ouro da aviação civil mundial, o serviço de refeições a bordo foi uma componente importantíssima para essa afirmação. A chegada do Concorde, em 1969, constituiu um marco histórico na história da aviação civil, não só por se tratar do primeiro avião supersónico comercial, que permitiu reduzir substancialmente os tempos de voo, mas também pela introdução de uma cozinha de classe superior, onde o champanhe, o caviar, as trufas negras, o *foie gras* e a lagosta com açafrão, se tornaram numa arrojada e inovadora imagem de marca, de renome universal. Quando em 2003 deixou de voar, uma das últimas ementas de bordo consistia, curiosamente, em lagosta com açafrão, caviar, trufas negras, *foie gras* e champanhe⁸¹. Na altura, os operadores aéreos ainda competiam pela reputação, sendo a variedade e qualidade das refeições oferecidas a bordo, uma das formas de se diferenciarem.

Ao longo da sua já duradoura história na TAP, os primeiros registos relativos à baixela remontam a 1961. Para que as refeições fossem servidas em recipientes de qualidade, a TAP estabeleceu uma parceria com a fábrica de porcelana *Vista Alegre*. A esta empresa encomendou desde cinzeiros a todo o tipo de louça de porcelana, o que desde sempre conferiu uma elevada dignidade ao serviço prestado a bordo. Alguns exemplares da baixela de mesa usada a bordo ao longo das várias décadas podem ser vistos no Museu do Ar.

O requinte a bordo foi sempre maior quando se tratou de transportar figuras como os Papas. Nessas visitas a Portugal, efetuadas em 1967 (Papa Paulo VI), 1982 e 1991 (Papa João Paulo II), em 2010 (Papa Bento XVI) e, finalmente, em 2017 (Papa Francisco), houve particular cuidado. Constituíram ocasiões de estreita colaboração

⁸⁰ Ana Soromenho, “20000 horas a voar”, *Revista Única*, n.º1914, de 4 de julho de 2009, p. 4.

⁸¹ Barri Segal, “If you think you hate airline food today, take a look at its surprising history”, <<https://www.cheatsheet.com/culture/if-you-think-you-hate-airline-food-today-take-a-look-at-its-surprising-history.html/>>, (consultado em 18-11-2018).

entre a *Vista Alegre* e diversos clientes, designadamente a TAP⁸². Em 1967, por ocasião da chegada de Paulo VI, a companhia aérea encomendou um serviço de mesa, modelo *Mouzinho*, com brasão de armas a ouro ao centro, composto por 249 peças e ofereceu-lhe uma imagem de Nossa Senhora da Esperança⁸³.



Fig. 14 – Letreiro da encomenda do serviço oferecido ao Papa Paulo VI, em 1967. Ílhavo, Museu da Vista Alegre.



Fig. 15 – Prato que integrou o serviço oferecido ao Papa Paulo VI, em 1967. Ílhavo, Museu da Vista Alegre.

O Vaticano, por seu lado, obsequiou a TAP com um crucifixo do escultor italiano Giuseppe Pirrone. A peça foi colocada na cabina do avião Caravelle, onde Paulo VI viajou a 13 de maio de 1967. Exibe as armas pontifícias e foi entregue à administração da TAP por monsenhor Marcinkus, da Secretaria de Estado do Vaticano, quatro dias antes da chegada de João Paulo II a Portugal, em 1991⁸⁴. A TAP foi a primeira companhia de aviação estrangeira em que um Papa voou.

Por ocasião da primeira visita de João Paulo II ao santuário de Fátima, em 1982, vários clientes procuraram a *Vista Alegre* para aí serem realizadas peças destinadas a

⁸² As informações que se seguem, constam dos arquivos do Museu da Vista Alegre e não têm cota.

⁸³ “Uma grande honra para a TAP: a viagem do Papa Paulo VI a Fátima a bordo do Caravela Dio”, *Inter TAP*, n.º 20-21, Lisboa, 1967, p. não num.

⁸⁴ Vera Moura, “Prendas oferecidas e recebidas do Vaticano”, <<https://www.sabado.pt/vida/visita-do-papa-a-fatima/detalhe/prendas-oferecidas-e-recebidas-do-vaticano>> (consultado em 27-11-2018).

obsequiar o sumo pontífice. O então presidente da república, general António Ramalho Eanes, escolheu um gomil com prato decorado com as armas papais e o escudo de Portugal, a Rádio Renascença optou por uma caixa de *biscuit* com tampa, modelo *Regaleira*, com o medalhão de João Paulo II, pelo escultor Cabral Antunes. Foram feitos 2500 exemplares, dos quais o primeiro foi oferecido ao Papa. A TAP encomendou um conjunto de peças para servir a refeição a bordo, do modelo *Cantão*, com filagem a amarelo e ouro e decoradas com o brasão papal ao centro. O serviço foi constituído por 67 peças, a saber: pratos de dois tamanhos, chávenas e pires de chá e de café, taça para fruta, manteigueiras e açucareiro.



Fig. 16 – Prato que integrou o serviço oferecido ao Papa João Paulo II, em 1982.
Ílhavo, Museu da Vista Alegre.



Fig. 17 – Peças dos serviços de chá e de café que integraram o serviço oferecido ao Papa João Paulo II, em 1982.
Ílhavo, Museu da Vista Alegre.

O serviço foi posteriormente oferecido ao Papa, em 19 de janeiro do ano seguinte, por uma delegação da TAP, chefiada pelo presidente do conselho de gerência, Dr. Orlando Morbey Rodrigues. Pela notícia, fica-se igualmente a saber que os copos e

outras peças foram produzidos pela *Cristal Atlantis*, marca que hoje integra a *Vista Alegre*⁸⁵.

Na visita de 1991, o mesmo pontífice foi obsequiado pelo Ministério dos Negócios Estrangeiros e pelo Governo Regional da Madeira. O primeiro encomendou uma conserveira, modelo *Cantão* e um frasco, modelo *Magalhães*, ambos decorados com as armas do Vaticano e o escudo português; enquanto o segundo optou por um cinzeiro, modelo *Tcheco*, com as armas papais, a reprodução da assinatura de João Paulo II e com uma legenda a ouro “Visita à Madeira de S.S. o Papa. Maio 1991”.

A visita de Bento XVI também motivou encomendas. Para essa ocasião, em maio de 2010, foi feito um serviço para quatro pessoas, recorrendo aos modelos *Cantão*, *Domo* e *Estoril*, a pedido da TAP. De novo a decoração integrou as armas pontifícias.



Fig. 18 – Terrina que integrou o serviço oferecido ao Papa Bento XVI, em 2010. Museu da Vista Alegre.

Por ocasião desta visita, também foram produzidas algumas peças especiais comemorativas, tais como um saleiro, modelo *José Manuel*, decorado com o brasão do Papa e serviços de mesa, chá e café, modelo *Cantão*, com decoração semelhante. O *Jornal de Notícias* referiu o assunto, noticiando que na visita de Bento XVI, a totalidade das “peças – entre chávenas de café e chá, pratos, travessas, leiteiras, um bule, açucareiro, saleiro, pimenteiro e argolas de guardanapos – estão marcadas com as armas de Bento XVI e são bordadas com um fino traço de tinta de ouro [...]. Então como agora, também coube à *Vista Alegre* desenhar e executar as peças decorativas que serão oferecidas pelo Estado Português ao líder da Igreja Católica”⁸⁶.

O mesmo aconteceu em 2017, por ocasião da visita do Papa Francisco. Nessa ocasião, a *Vista Alegre* produziu diversas peças comemorativas, a saber, um terço, um

⁸⁵ Estas informações constam de um artigo de jornal, não assinado, intitulado “Delegação TAP no Vaticano”. O recorte está no Museu da Vista Alegre e não tem identificação.

⁸⁶ Gina Pereira, “Loiça do Papa no avião pintada a tinta de ouro”, *Jornal de Notícias*, Lisboa, 24-04-2010, p. 36. Disponível em < <https://www.jn.pt/nacional/dossiers/papa-bento-xvi-em-portugal/interior/loica-do-papa-no-aviao-pintada-a-tinta-de-ouro-1555744.html>>.

saleiro, modelo *José Manuel*, e um prato, modelo *Tcheco*, com as armas e a assinatura do chefe da Igreja. A TAP encomendou um serviço de mesa que ostentou o brasão papal a policromia e foi constituído pelas seguintes peças, modelo *Domo*: 24 saleiros, 24 pimenteiros 24 chávenas de chá, 36 pires de chá, 24 chávenas de café, 24 pires de café, seis bules, seis cafeteiras, seis açucareiros, seis leiteiras, seis bandejas para torta, modelo *Cantão*, 24 saladeiras de sobremesa, 24 pratos ovais para salada e 24 pratos retangulares para queijos e carnes frias.



Figs. 19 e 20 – Peças do serviço de chá e saleiro e pimenteiro pertencentes ao serviço usado pelo Papa Francisco durante a visita a Portugal em 2017. Ílhavo, Museu da Vista Alegre.

Fechado este excursão, retomemos a linha cronológica seguida anteriormente. Esclareça-se que, em 1967, a TAP remodelou o serviço de primeira classe dos voos de longo curso. A partir de 1 de abril, os aviões passaram a apresentar refeições como se fossem restaurantes de primeira classe, embora “evitando exibicionismos desnecessários”. Os passageiros seriam recebidos como quem acolhia visitas em casa, ao mesmo tempo que o serviço das refeições se baseava no antigo processo familiar em que o chefe de família fazia o prato para cada convidado, tendo o chefe de cabine assumido esse papel, pois a ele coube o empratamento e a apresentação dos vinhos. Os pratos frios foram melhorados, ao mesmo tempo que nos de carne passou a haver duas opções. O novo método ficou conhecido como o *President service*, em homenagem a Américo Thomaz⁸⁷. Estas alterações foram possíveis após os responsáveis pelo setor terem voado em cerca de 20 voos em diferentes companhias aéreas para, desse modo, observarem os procedimentos e darem sugestões. Do resultado dessas viagens

⁸⁷ Documento datado de 23 de fevereiro de 1967, sobre o novo serviço de refeições a bordo nos voos de longo curso. Lisboa, Museu da TAP, sem cota.

obtiveram-se as alterações que se repercutiram igualmente na formação de técnicas de hotelaria quer relativamente à culinária quer ao serviço de mesa e bar⁸⁸.

Chegados aos anos de 1970, verificam-se grandes alterações. Por um lado, cada vez mais, as companhias investiram em aviões de grande porte para darem resposta à procura dos turistas, num momento em que os pacotes de férias se mostravam cada vez mais atrativos; por outro lado a desregulamentação do sector no mercado norte-americano, através do *Airline Deregulation Act* de outubro de 1978, levou à consequente baixa do preço dos bilhetes e, para muita gente, passou a ser preferível pagar um bilhete mais barato do que dispor de um serviço de refeições a bordo⁸⁹. O luxo e a deferência a bordo pertenceram ao passado. A redução de custos chegou a níveis quase irracionais, a tal ponto que, em 1987, a companhia norte americana *American Airlines*, anunciou que poupara \$40.000 por ano, pelo simples facto de ter removido uma azeitona de cada salada servida na sua primeira classe. Nessa altura, no entanto, comer uma refeição, servida a bordo dum avião da TAP, continuava a ser para muitos portugueses, e para os estrangeiros, algo muito apreciado, não só pela qualidade dos produtos servidos, mas também pela forma e o modo utilizados pelas tripulações de cabina. Claro que houve momentos mais altos do que outros mas, nesta sociedade global, mais tarde ou mais cedo, o nivelamento torna-se praticamente inevitável.

A mudança deste paradigma, no decorrer dos anos de 1970, atingiu o seu ponto mais crítico após os ataques terroristas do dia 11 de setembro de 2001 e por razões bem diversas: a crise do petróleo, a desregulamentação, com a inevitável e agressiva competitividade comercial que levou a uma descida abrupta do preço dos bilhetes, e, finalmente, mas não menos importante, os referidos ataques contra os Estados Unidos da América.

A desenfreada competição por preços de tarifas aéreas mais baratas pôde, no entanto, trazer no curto prazo, vantagens aos clientes e aos operadores, mas num horizonte de médio prazo, perspetivaram-se dificuldades, como a fragilidade de investimento, o que obrigou, necessariamente, as transportadoras aéreas a economizarem cada vez mais no tipo de serviços que tradicionalmente as distinguiu. Este novo conceito de viagem aérea onde, para muita gente, as tarifas reduzidas depressa se assumiram como o objetivo mais importante a atingir, deu, naturalmente, origem ao aparecimento das companhias aéreas de baixo preço, tradução literal da

⁸⁸ “Serviço de assistência a bordo”, *Inter TAP*, n.º 20-21, Lisboa, 1967, p. não num.

⁸⁹ Sobre esta material, cf. Pedro José Gentil-Homem Correia da Silva, *Sobre as nuvens...cit.*, p. 103.

expressão inglesa *low cost*, (conceito surgido nos Estados Unidos da América há décadas atrás e inicialmente aplicado a voos a preços mais baixos, mas que depois se estendeu transversalmente a outros sectores da economia: hoteleiro, automóvel, têxtil, etc.), um modelo diferente de negócio onde se privilegia voar barato, nem que isso signifique abdicar de serviços que anteriormente estavam incluídos no custo do bilhete. E a refeição completa a bordo depressa deu lugar aos amendoins e às bebidas leves, os chamados *snacks*. Em resultado dos atentados terroristas de 2001, os talheres de plástico passaram a substituir os de metal e o *catering* a bordo, nunca mais foi o mesmo. A louça de porcelana e os talheres de prata passaram a ter os dias contados.



Fig. 21 – Peças do serviço de bordo da TAP (década de 1950).
Sintra, Museu do Ar.
Foto de IDB.



Fig. 22 – Peças do serviço de bordo da TAP (décadas de 1960-1970).
Sintra, Museu do Ar.
Foto de IDB.

Por outro lado, foi necessário um elevado investimento no campo da pesquisa científica, que permitisse degustar uma boa refeição, enquanto se voava no interior da troposfera, uma vez que a grande maioria dos operadores voa idealmente, cada vez mais alto (ar mais rarefeito, menos atrito, menos consumo de combustível são sinónimos de

voo mais rentável...) mas naturalmente que a altitude altera o sabor da comida e a função das papilas gustativas. Com efeito, a comida pode parecer seca e sem sabor, em resultado da pressurização e baixo teor de humidade, e muitos passageiros, sentindo-se sequiosos por esse mesmo motivo, optam por ingerir bebidas alcoólicas em vez de água, situação que atualmente, fruto de campanhas de sensibilização e educação, bem como da sensação dos efeitos nefastos, tem vindo a diminuir.

Testes efetuados, provaram que as sensações de salgado e doce diminuíram 30%, a altitudes superiores ao normal, ao passo que a baixa humidade no interior da cabina, seca o nariz o que vai diminuir o sentido do olfato. Por sua vez, e como referido no parágrafo anterior, a pressão do ar diminui a sensibilidade das papilas gustativas, essenciais para sentir o sabor dos alimentos, razão pela qual as companhias optam muitas vezes por servir guisados salgados e caril picante. Nada de novo porque desde 1973 a companhia aérea francesa UTA – Union de Transports Aériens recrutou o chef Raymond Oliver para refazer os seus menus de bordo, tendo aquele sugerido comida salgada e picante porque conservava o sabor dos alimentos a altitudes elevadas⁹⁰.

As operadoras aéreas têm vindo a fazer o seu caminho, havendo, no caso concreto do serviço de refeições de bordo, momentos em que reforçam a qualidade e quantidade do serviço e outras em que o reduzem, por vezes a níveis muito baixos. Isto acontece num dos sectores de atividade mais regulamentada universalmente, caracterizado pela sua dinâmica e fragilidade (questões de segurança, doenças, como a gripe das aves), que se repercutem extraordinariamente no negócio, obrigando a encontrar formas de adaptação a novas realidades.

Devido à tentativa de ataque terrorista de agosto de 2006 (descoberta e frustrada pelas autoridades inglesas) cujo plano era fazer explodir quase simultaneamente 10 voos transatlânticos entre a Inglaterra e os Estados Unidos e o Canadá, utilizando explosivos líquidos que, na bagagem de mão, só se podem transportar embalagens contendo líquidos com capacidade até 100 mililitros. Aos passageiros não resta outra escolha do que comprar bebidas de elevado custo nos terminais dos aeroportos, ou esperar pelo serviço de bordo onde, não estando incluído no preço dos bilhetes, o gasto não é muito atrativo.

⁹⁰ Barri Segal, “If you think you hate airline food today, take a look at its surprising history”, <<https://www.cheatsheet.com/culture/if-you-think-you-hate-airline-food-today-take-a-look-at-its-surprising-history.html/>>, (consultado em 18-11-2018).

O caminho não tem sido, contudo, linear. Em julho de 2009, por alegadas razões de contenção de custos, a British Airways deixou de servir refeições grátis a bordo dos seus voos de curta duração. Mas por outro lado, desde 2011, que esta mesma companhia contratou o chef Heston Blumenthal, proprietário do *The Fat Duck*, um restaurante inglês com três estrelas Michelin, para melhorar a gastronomia de bordo, tentando cativar os passageiros da primeira classe. Da mesma forma, e alegadamente com os mesmos propósitos, a Singapore Airlines recrutou o chef italiano Carlo Cracco, dono de um restaurante em Milão, classificado com duas estrelas Michelin, e a Air France estabeleceu um contrato com o lendário chef Joel Robuchon.

Apesar de mais modesta, a Companhia Air Baltic (Letónia) implementou em 2013 um serviço, ao tempo, inédito, isto é, os passageiros podiam escolher a sua refeição de bordo no ato da reserva do voo. O certo é que, desde 2011, temos vindo a assistir à contratação de chefs de cozinha de renome, por parte de companhias aéreas de todo o mundo, para apoio ao serviço de refeições a bordo, numa tentativa de cativar uma franja de mercado muito apetecível, os clientes especiais, quer viagem na primeira classe ou na executiva.

Atualmente existem algumas operadoras, tais como a Austrian Airlines, Ethiad, Garuda Indonesia, Singapore Airlines, Turkish Airlines e a SAS, que nas suas operações de longo curso, optam por transportar um chef a bordo, sendo que este é normalmente um tripulante de cabine, que tem a dupla função de servir como assistente de bordo e de preparar as refeições dos passageiros de primeira classe. Este serviço tem uma presença particularmente relevante nas companhias asiáticas, cuja líder atual é a Singapore Airlines, a qual apresenta ementas da responsabilidade do já referido chef Carlo Cracco⁹¹.

À parte o sucesso que representa na promoção da companhia aérea, é claro que estes profissionais não preparam totalmente as refeições a bordo das aeronaves, uma vez que os ingredientes fundamentais embarcam devidamente preparados e ajustados a cada dose. O facto de os pratos serem preparados individualmente, de o chef ter a possibilidade de lhes transmitir um toque pessoal, resulta certamente melhor do que nas restantes classes do avião, onde a comida é servida em embalagens de alumínio e

⁹¹ Chiara Valle, “Questa è davvero altissima Cucina”, *Gate*, n.º 2, Roma, 2019, pp. 22-26.

reaquecida toda de uma vez⁹². Outras operadoras aéreas como a Cathay Pacific, Lufthansa ou Ethiad confeccionam a bordo, por exemplo, ovos frescos.



Fig. 23 – “Galley” de um A380 da Ethiad.

[Factorydesign Etihad A380 Galley](https://apex.aero/etihad-cabin-design-customization-collaboration/factorydesign-etihad-a380-galley-2/) (<<https://apex.aero/etihad-cabin-design-customization-collaboration/factorydesign-etihad-a380-galley-2/>>, (consultado em 28-12-2018).

A TAP foi uma das empresas que optou por não transportar os chefs a bordo dos seus aviões, socorrendo-se, ao invés, da consultadoria gastronómica de uma figura de prestígio e renome internacional, galardoado com uma estrela Michelin: o chefe Vítor Sobral, visto como o profissional que mudou a cozinha e a restauração nacional⁹³. Nascido em Cavadas (Seixal), em 1967, no seio de uma família de Melides (Grândola – Alentejo), frequentou um curso da ARESP – Associação dos Restaurantes e Similares de Portugal, num restaurante, tendo posteriormente feito a sua formação na Escola de Hotelaria do Estoril. Iniciou a sua atividade profissional como segundo cozinheiro no restaurante *Iate Ben*, tendo depois passado pelo *Alcântara Café*, onde foi subchefe e, finalmente, chefe. Em 1992, esteve em França onde fez cursos de especialização na escola de pastelaria de Lyon, na Lenôtre e na Alain Ducasse Formation. Nos anos seguintes, foi responsável pela cozinha do *Hotel Sofitel*, depois esteve em São Paulo e, de novo em Portugal, reabriu o restaurante *Rock City*, foi um dos sócios do *Café-Café* tendo-se ligado a outros projetos como a *Cervejaria Lusitana*, o *Club de Golfe da Bela Vista*, o *Terreiro do Paço* e, a partir de 2009, à *Tasca da Esquina*. Esteve ainda ligado ao ensino para amadores e para profissionais, neste caso na Escola de Hotelaria do Estoril, a programas de televisão, tendo publicado diversos livros em Portugal e no Brasil. Criou uma empresa de consultoria que, entre os seus clientes, conta com a TAP.

⁹² Robert Silk, “Etihad’s in-flight chefs cook up fine dining while airborne”, <<http://www.travelweekly.com/Travel-News/Airline-News/Etihad-In-Flight-Chefs-cook-up-fine-dining-while-airborne>>, (consultado 26-11-2018).

⁹³ “Taste the stars”, <www.flytap.com/pt-pt/a-bordo/taste-the-star> (consultado em 01-11-2018).

Foi galardoado com o prémio Chefe do ano, pela Academia Portuguesa de Gastronomia, em 1999 e, em 2006, foi feito comendador da Ordem do Infante D. Henrique. Atualmente lidera o grupo homónimo que detém sete restaurantes em Portugal e no Brasil: *Tasca da Esquina* (Lisboa, 2009, São Paulo, 2011, João Pessoa, 2014), *Taberna da Esquina* (São Paulo, 2014), *Peixaria da Esquina* (Lisboa, 2015), e *Padaria da Esquina* (São Paulo, 2016). Finalmente, em 2016, abriu o *Balcão da Esquina*, no Mercado da Ribeira, em Lisboa⁹⁴.

Em 2003, o presidente da TAP, Fernando Pinto, referiu-se à opção eminentemente portuguesa, tendo considerado, no editorial da revista de bordo:

“A aposta actual da TAP passa pelo reforço da qualidade do seu produto, recolhendo as vantagens de sermos a Companhia de um País marcado por uma forte identidade cultural, cuja prioridade é colocar no mercado internacional produtos que não receiam qualquer concorrência. Partilhando também desse objectivo, a TAP tem promovido a divulgação de produtos nacionais, associando-se a prestigiadas marcas que, por seu turno, beneficiam da exposição na grande ‘montra’ que são os nossos aviões, nos quais viajaram no ano passado mais de 5,5 milhões de passageiros. Em 2003, estamos a dinamizar esta orientação, com foco na melhoria global do atendimento ao Cliente, que atravessa toda a cadeia do serviço prestado e reflecte, cada vez mais, o conceito de “portugalidade” em toda a linha de produtos oferecidos, conjugando qualidade, inovação e utilização de matérias e marcas genuinamente portuguesas. São já exemplos dessa estratégia o reforço da presença da gastronomia nacional a bordo, cuja selecção é agora da autoria do chefe Vítor Sobral; os vinhos portugueses; os cafés Delta (a partir de Março); a SPAL (louças de bordo) ou a Mglass (vidros da Marinha Grande). Em parceria com essas empresas e marcas, a TAP tem dado crescente visibilidade aos produtos e indústrias portuguesas no amplo mercado internacional em que opera⁹⁵”.

Entrevistámos o chef Vítor Sobral no decorrer deste trabalho e informou-nos que começou a consultoria gastronómica na TAP em 2001, após o início da presidência executiva de Fernando Pinto na empresa. Foi grato saber que “A escolha dos pratos apresentados a bordo resulta da prévia escolha de temas – lusofonia, regionalismo português, luso-brasileiro, mediterrânico, tasca – relativo a comidas que reflitam sempre a identidade portuguesa”⁹⁶. No decurso da conversa, ficámos a saber que cada tema dura

⁹⁴ Edgardo Pacheco, “O Chef Vítor Sobral”, <<https://www.vitorsobral.com/>> (consultado em 28-12-2018), “Especial Vítor Sobral: 50 anos de vida, 30 de carreira”, *Etaste*, <<https://etaste.pt/gastronomia/restaurantes-chefes/especial-vitor-sobral-50-anos-vida-30-carreira/>> (consultado em 28-12-2018); <<https://www.facebook.com/chefvitorsobral/>> (consultado em 28-12-2018).

⁹⁵ Fernando Pinto, “Editorial”, *Revista Atlantis*, n.º 2, Lisboa, 2003, p. 1.

⁹⁶ Entrevista ao chef Vítor Sobral, consultor gastronómico da TAP, realizada em 31 de maio de 2017.

aproximadamente ano e meio e que as decisões resultam de um consenso entre o departamento de marketing e o chef. Acresce ainda que a escolha das ementas tem em conta as tendências, as necessidades nutricionais dos passageiros, as possibilidades de cozinhar e de reaquecer a comida, imperativos financeiros bem como as exigências do sindicato do pessoal de bordo em relação ao número de tarefas que o serviço da comida implica, a par da identidade nacional e da imagem que a companhia pretende fornecer. Os vinhos servidos a bordo resultam de uma escolha prévia de 60 tintos, 40 brancos, 20 espumantes e 20 Portos. Dessa opção saem seis ciclos: seis tintos, seis brancos, seis espumantes e seis Portos. Os vinhos apresentados no painel de prova são escolhidos por 12 pessoas ligadas às esferas do vinho, designadamente jornalistas, que escrevem sobre vinho e fazem parte de painéis de apreciação.

Por determinação superior, estão ausentes os enchidos e a carne de porco em geral nos pratos servidos a bordo. Por outro lado, servir queijos levanta dificuldades, pois a maior parte dos que são cremosos tem três ou mais meses de cura e não é pasteurizada, o que implica a sua ausência das ementas. A única exceção é o queijo alentejano servido à sobremesa da classe executiva, *Monte da Vinha*, o qual vem embalado. O chef Vítor Sobral esclareceu que eliminou tudo o que era preparado industrialmente e que faz a formação dos funcionários do *catering*, cozinhando as receitas e fornecendo as fichas técnicas. Finalmente, defendeu a ideia de que as refeições a bordo devem ser uma montra das coisas boas de Portugal⁹⁷.

Para termos uma ideia dos valores deste negócio, só no ano de 2016, a TAP transportou 11,7 milhões de passageiros, que consumiram a bordo 14 milhões de refeições, perto de 2 milhões de litros de água engarrafada e 1,7 milhões de litros de sumos e refrigerantes, quase 37 mil quilos de café, 175 mil litros de cerveja e 1,2 milhões de garrafas de vinho nacional, constituindo-se desta forma como a maior montra da gastronomia dos produtos portugueses, ao mesmo tempo que permite a sua degustação⁹⁸.

No passado, o *catering* da TAP era assegurado pelas empresas *SAAL* e *Costa Campos*, das quais não se conseguiu obter informações. Atualmente, a *Cateringpor*, empresa na qual a TAP (TAPGER) detém 51% do capital social (a par da Lufthansa – LSG Sky Chefs, com 49%), produz e abastece os voos da TAP. Na visita que efetuámos às instalações, percebemos que nada é deixado ao acaso e a “Segurança alimentar é

⁹⁷ Entrevista ao chef Vítor Sobral, consultor gastronómico da TAP, realizada em 31 de maio de 2017.

⁹⁸ “A fantástica TAP wine experience”, *Up*, n.º 119, Lisboa, 2017, p. 153.

garantida por um sistema de controlo de qualidade continuado, que utiliza a supervisão direta bem como a recolha aleatória e diária de amostras para serem sujeitas a controlo microbiológico. Umas vão para análise, outras guardam-se”, segundo declarações de Natasha Dias, diretora de qualidade, segurança alimentar e ambiente, que nos acompanhou durante a visita e a quem entrevistámos⁹⁹.

A empresa foi fundada em 1994 e emprega atualmente 957 pessoas (504 dos quais temporariamente), que trabalham sete dias por semana e vinte e quatro horas por dia, em horário de turnos. Dedicam-se ao *catering* predominantemente na área da aviação, tendo como objetivo a produção de refeições e o abastecimento de aeronaves. Para uma capacidade instalada de 35.000 refeições por dia, em agosto de 2017, efetuavam 49.000, desde a simples sandes fornecida à classe económica, à ementa completa da executiva, passando ainda pela preparação de refeições especiais como sejam as vegetarianas, as de baixo teor proteico ou calórico, as que se destinam a diabéticos, as sem glúten ou lactose, as *halal*, etc. Isto significa que existem várias cozinhas, uma de quentes e outra de produtos frios, ou seja, o local onde se produzem as refeições servidas frias, a bordo e ainda a dos produtos *halal*. Por seu lado, a referida comida *halal* é armazenada separadamente e preparada numa zona própria, devidamente assinalada com cor verde.

O trabalho começa na área da receção de mercadorias, local a partir do qual os alimentos são colocados em diversas câmaras frigoríficas. É nesta zona que se procede à descartonagem, ou seja, à retirada dos produtos das caixas de cartão onde vêm acondicionados. Uma das câmaras, armazena produtos hortícolas já lavados e higienizados, havendo outros que não podem ser recebidos nessas condições porque se deterioram mais facilmente, caso das framboesas, cogumelos, etc. As sandes servidas na classe económica são, na sua grande maioria, recebidas refrigeradas, diretamente de um fornecedor que o cliente (TAP, por exemplo) indicou e que a *Cateringpor* contratualizou, efetuando depois o serviço de armazenagem e de transporte para bordo das aeronaves.

⁹⁹ Entrevista à Dr.^a Natasha Dias, diretora de qualidade, segurança alimentar e ambiente, realizada em 09 de agosto de 2017.



Fig. 24 – Zona de armazenamento frio na *Cateringpor*.
Foto *Cateringpor*.

Cada uma das áreas específicas da empresa, designadamente as zonas de preparação do peixe, das aves, das carnes vermelhas, das frutas e legumes, da pastelaria, etc. dispõe de regras muito rígidas de desinfeção. Para se requisitar e aceder ao material que está em armazém, utiliza-se o sistema KANBAN, utilizado na indústria automóvel. Isto é, trata-se de um método de abastecimento e controle de estoques. Baseia-se num sistema visual de fornecimento de um supermercado, conforme os produtos vão sendo vendidos, os espaços vazios vão sendo reabastecidos. Um facto curioso a assinalar, relacionado com a segurança: as facas são numeradas e periodicamente confirmadas pela segurança, para verificar se continuam no local ou se, por qualquer razão, embarcaram num camião...

Depois de a comida estar confeccionada, procede-se ao seu arrefecimento rápido (o arrefecimento de 60° C para 10° C não pode demorar mais de duas horas, segundo os parâmetros internacionalmente definidos), sendo depois empratada. A *Cateringpor*, após ter procedido a uma avaliação de risco (risk assessment), foi autorizada a proceder a um arrefecimento de 90°C para 5°C num máximo de quatro horas. A comida chega a bordo, a temperaturas que variam entre os 5°C e os 10°C.



Figs. 25 e 26 – Preparação e arrefecimento das refeições na *Cateringpor*.
Foto *Cateringpor*.

A *Cateringpor* utiliza um código de cores, que refletem a longevidade das refeições, e cujas etiquetas são colocadas nas tampas das embalagens. Após terem preparado os alimentos, os mesmos são colocadas nos *trolleys*, que a segurança sela, bem como os camiões que procedem ao respetivo transporte para bordo das aeronaves. No carregamento dos camiões, no cais de saída, primeiro entram os produtos não alimentares (copos, toalhas, etc.) e só posteriormente os alimentares. Os camiões são carregados três a quatro horas antes do ETD (Estimated Time of Departure) do voo a que se destinam, e saem da *Cateringpor*, cerca de duas a três horas antes do referido tempo de partida previsto.

Os clientes escolhem as ementas, havendo rotações diárias (caso da TAP) para a tripulação de cockpit (pilotos), cuja comida tem de ser diferenciada. Consoante os clientes, a *Cateringpor* opera ementas de refeições semanais e mensais. Os clientes, em articulação com os chefs que os assessoram, propõem e a empresa, apoiada pelo seu reconhecido saber, aconselha os clientes.

A segurança alimentar é garantida por um sistema de controlo de qualidade continuado que utiliza a supervisão direta bem como a recolha aleatória e diária de amostras para serem sujeitas a controlo microbiológico. A lavagem da louça é efetuada num equipamento especial, após uma pré-lavagem, à temperatura de 82° C. Caso esta não seja atingida, será ativado um alarme e a louça será sujeita a lavagem química¹⁰⁰.

Se tomarmos em consideração que a TAP dos anos de 1950 (nas cozinhas dos Super Constellation, que funcionavam a eletricidade fornecida por geradores), tinha capacidade para fornecer 140 refeições quentes (além das intermédias) aos ocupantes dos aviões (passageiros e tripulação), estamos, sem dúvida nenhuma, a testemunhar um grande salto na evolução tecnológica e de qualidade do serviço de refeições servidas a bordo das aeronaves comerciais civis.

Atendendo a que, como já referimos, a KLM foi inovadora no serviço de refeições a bordo, foi uma das precursoras desta atividade, uma vez que se convencionou que um dos primeiros voos da era do *catering* foi um Foker da KLM, numa ligação entre Londres e Amesterdão¹⁰¹, em outubro de 1919, optámos por visitar a

¹⁰⁰ Dados obtidos durante a visita guiada às instalações da *Cateringpor* e na entrevista à Dr.ª Natasha Dias, diretora de qualidade, segurança alimentar e ambiente, realizada em 09 de agosto de 2017.

¹⁰¹ Cf. Peter Jones, *Flight catering*, Oxford, Elsevier, 2004.

empresa de *catering*, a KCS, localizada no aeroporto de Schipol, em Amsterdão, solicitando uma visita guiada, a qual foi conduzida por Marlies van Kessel e Lars Verweij. Refira-se que a KLM juntou-se à AFR em 2004, formando uma das mais fortes e sólidas alianças do ramo da aviação comercial, com uma frota superior a 530 aeronaves, que transportam anualmente mais de 93 milhões de passageiros. Dispõe de uma força de trabalho na ordem dos 33.000 colaboradores e gera receitas anuais na ordem dos 12 bilhões de euros. Transporta anualmente cerca de 15 milhões de passageiros e embarca diariamente, a bordo dos seus aviões, 20.000 refeições.

A KCS foi fundada no primeiro dia de outubro de 1993 e é uma subsidiária, detida a 100%, pela KLM. Emprega atualmente 1300 colaboradores, sendo a maior empresa do ramo na Holanda e posicionada no quinto lugar no “ranking” europeu. Tal como a TAP, também a KLM, por decisão da sua administração, decidiu prestar um serviço completo de refeições a bordo, incluído no preço dos bilhetes. Da mesma forma, e também à semelhança da transportadora aérea nacional, a KLM recorre a chefs de reputado prestígio, de que resulta “high-quality surprising menu cycles, such as to exceed the expectations of business class passengers, we convert the ideas of top chefs, Sergio Herman and Jonnie Boer, into excellent culinary experiences”¹⁰². Dada a natureza da sua operação, a KLM é assessorada por dois chefs para as rotas ocidentais e mais quatro para os destinos orientais (Japão, Coreia, China e Índia).

Um denominador comum entre as companhias aéreas analisadas é a existência de uma enorme preocupação com o serviço de refeições a bordo, nomeadamente os aspetos culturais, uma vez que podem fazer toda a diferença. Para destinos diferentes, preparam-se ementas diferentes, tentando servir refeições que sejam comuns a esses mesmos países. Por exemplo, e voltando à KLM, nas rotas de África e Médio Oriente, e tendo em consideração que a grande maioria dos passageiros professam a religião islâmica, não é servida carne de porco, da mesma forma que para a Índia, a carne de vaca não consta das ementas, segundo informações de Roel Verwiel, gestor da área de alimentação e bebidas da KLM, que entrevistámos¹⁰³.

Laborando em horário de turnos, entre as 6 da manhã e as 11 da noite, a KCS está dividida em três departamentos. O primeiro é o intercontinental, onde é preparado o *catering* para todos os voos intercontinentais, cerca de 50 diariamente. Porque têm uma

¹⁰² “KLM Catering services Schipol”, <<http://www.kcs.nl/en/services/menu-development/>>, (consultado em 3 de janeiro de 2018).

¹⁰³ Entrevista a Roel Verwiel, gestor da área de alimentação e bebidas da KLM, realizada em 16-11-2017.

duração muito superior aos voos na Europa, a quantidade e o tipo das refeições também diferem. Os outros departamentos são o doméstico, pois em cada voo são servidos *snacks* quentes e um prato principal; o que prepara as refeições para os voos europeus, isto é, uma pequena refeição e, finalmente, o que assegura o fornecimento a clientes estrangeiros, Quénia, China Airlines e China Southern, que totalizam uma média de seis voos diários.

Atualmente, a KCS fornece todos os dias na ordem das 55.000 refeições, e milhares de litros de bebidas a bordo dos cerca dos seus 350 voos que também diariamente saem do Aeroporto de Schipol. À semelhança de outros operadores, existe uma clara distinção entre os voos intercontinentais e os domésticos, bem como entre os passageiros das classes económica e executiva. Durante os voos intercontinentais, os passageiros recebem as suas refeições em duas etapas. A refeição principal depende se o voo é efetuado de manhã ou ao final do dia. Por exemplo, os passageiros que embarcam nos voos noturnos, recebem de início a sua refeição principal, acompanhada de uma garrafa de água, salada e sobremesa. Na parte final do voo, já de manhã, é-lhes servido o pequeno-almoço. Caso iniciem o voo de manhã, o fornecimento das refeições é feito ao contrário.

Na empresa, o processo de preparação das refeições inicia-se com a receção dos contentores (na chamada zona suja – “dirty zone”) procedendo-se à sua limpeza e lavagem, utilizando cinco potentes e especiais máquinas de lavar para a classe económica e quatro para a classe executiva. É mais fácil a limpeza dos equipamentos da classe económica porque se utiliza o plástico e o papel/cartão recicláveis para fornecimento do serviço de bordo, ao passo que no que respeita à classe executiva, há que separar o lixo das louças e dos talheres e apurar as bebidas que irão ser reutilizadas, designadamente as garrafas e as latas fechadas. Importa salientar que as bebidas servidas a bordo são todas acondicionadas em lata e em plástico, incluindo vinhos.



Figs. 27 e 28 – Separação dos produtos e lavagem dos contentores na KCS.
Fotos de IDB.

Após a lavagem dos contentores, inicia-se o empratamento das refeições. Trata-se de um processo inovador, automatizado, através de um sistema robotizado que estando presente nalgumas fases do sistema, permite agilizar e acelerar o processo de *catering* das mais de 55.000 refeições diárias, virtualmente sem margens de erro. Mas como o robot não tem capacidade para o total das refeições, existem colaboradores que completam o trabalho, se bem que não a tempo inteiro.



Figs. 29 e 30 – Empratamento das refeições pelo robot e por pessoas na KCS.

Fotos de IDB.



Figs. 31 e 32 – Carregamento da água pelo robot e verificação dos tabuleiros por pessoas na KCS.

Fotos de IDB.

A fase seguinte, da etiquetagem, também é realizada por humanos. As etiquetas contêm informações relevantes, como sejam o número de passageiros a bordo, o número de refeições por *trolley*, a posição destes no avião (*galley* da frente, do meio ou traseira), etc. Na zona de refeições especiais, as etiquetas contêm mais informações. Após o fecho do *trolley* o mesmo é armazenado até cerca de seis horas antes do voo.



Figs. 33 e 34 – Etiqueta para um *trolley* preparado na KCS e vista de alguns já etiquetados à espera de serem embarcados.

Fotos de IDB.

No departamento de “food and beverages” existem áreas de frio e calor, consoante o material necessite de armazenamento nas câmaras de frio ou não. No sector de preparação, confeccionam-se as comidas para as companhias estrangeiras, em fogões especiais onde tudo pode ser cozinhado, inclusive a sopa. E é o único sítio onde provam a comida.



Figs. 35 e 36 – Imagens da cozinha onde se preparam as refeições da classe executiva na KCS.

Fotos de IDB.



Figs. 37 e 38 – Alimentos já preparados na cozinha da KCS.
Fotos de IDB.



Figs. 39 e 40 – Indicações acerca dos pratos e do modo de os colocar no tabuleiro da cozinha da KCS.
Fotos de IDB.

Existe ainda um *monorail*, que permite uma melhor ergonomia, não tendo os colaboradores que se baixar, por exemplo, e tudo é computadorizado, mesmo o controlo de velocidade do monocarril, para permitir o trabalho em equipa, na preparação de tabuleiros de comida. Após completar o trabalho, os *trolleys* preparados vão para a área de distribuição, ao passo que os vazios efetuam o caminho inverso.



Figs. 41 e 42 – Os *trolleys* preparados rumo à área de distribuição na KCS.

Fotos de IDB.

Regressemos à TAP e à década de 1950. Em abril de 1954, a TAP introduziu o serviço de primeira classe. Foram então encomendadas baixelas de bordo e cutelaria a empresas nacionais e estrangeiras. Os faqueiros eram *H. Béard* e *Christofle*, as louças *Vista Alegre* e *Secla*. Apareceram igualmente as ementas de bordo¹⁰⁴. As mesmas foram objeto de alguns comentários relativamente ao *design* apresentado¹⁰⁵. Uma das primeiras anunciou um serviço de bar, complementar ao da refeição. Foram impressos 5000 exemplares. Oito anos depois, coincidindo com a entrada dos aviões Caravelle, em 1962, foram impressos 30.000 exemplares de uma ementa com uma imagem de Alfama na capa.

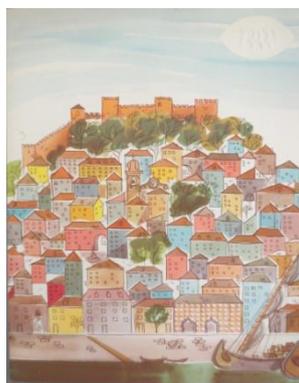


Fig. 43 – Primeira capa de uma ementa de bordo da TAP, usada a partir de 1962.
Lisboa, Museu da TAP
Foto de IDB.

Seguiram-se outras ementas, designadamente 12 em formato de postal ilustrado, da autoria de José Garcês, apresentando motivos rurais, no caso carros regionais de tração animal e, em 1966, da autoria de Abílio Leal de Mattos e Silva, oito com desenhos de danças regionais nas capas, a que se juntará mais uma em 1971. Usados durante anos, estes motivos foram tão populares que se utilizaram em cinzeiros produzidos pela Vista Alegre e em outros brindes diversos. Era o modelo, *Praia*. Estava então na moda, no seguimento do que se tornara popular desde os anos de 1920, fazer publicidade em suportes que durassem, designadamente em peças de porcelana. No caso em apreço, a transportadora aérea nacional escolheu um conjunto de oito cinzeiros com danças populares de diferentes regiões do país (Sapateia – São Miguel, Bailinho da Camacha – Madeira, Vira – Minho, Pauliteiros – Miranda do Douro, Modas de romaria – Beira-Baixa, Vira da Nazaré – Nazaré, Fandango – Ribatejo e Corridinho – Algarve),

¹⁰⁴ Pedro Gentil-Homem, “ ‘E depois do adeus’: design de interiores para os aviões da companhia aérea de Portugal (1979-2015)”, *Convergências: Revista de Investigação e Ensino das Artes*, vol. 11, n.º 21, Castelo Branco, 2018, pp. 1-11. URL: <<http://convergencias.ipcb.pt>>. Consultado em 08-04-2019.

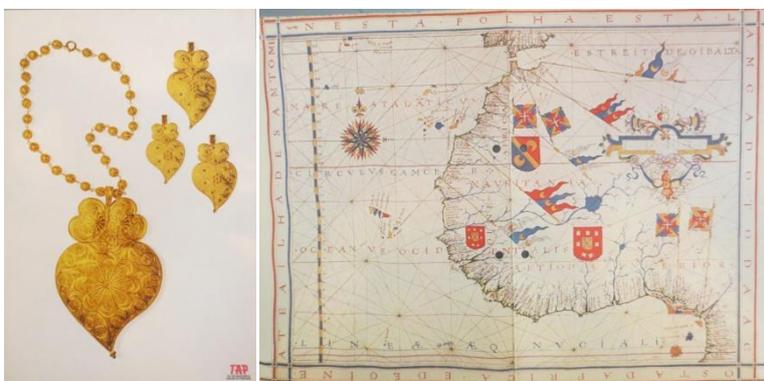
¹⁰⁵ Pedro José Gentil-Homem Correia da Silva, *Sobre as nuvens...cit.*, pp. 393-397.

os quais foram produzidos em porcelana moldada com decoração policromada por decalque e com a inscrição publicitária TAP – Danças Portuguesas – Danses du Portugal – Dances of Portugal. Um par a dançar da autoria de Abílio [Leal de Mattos e Silva], e a data de 1966, completa a peça¹⁰⁶.



Fig. 44 – Cinzeiros modelo praia, produzidos pela Vista Alegre (1966).
TAP Portugal: Imagem de um povo...cit., p. 191.

Ementas com capas decoradas com peças de filigrana, azulejaria e cartografia antiga, designadamente mapas do período dos Descobrimentos, foram igualmente comuns. Delas restam diversos exemplares com variantes.



Figs. 45 e 46 – Capas de ementas de bordo da TAP, usadas nas décadas de 1970 e 1980.
Lisboa, Museu da TAP
Fotos de IDB.

¹⁰⁶ V Leilão Vista Alegre. *Catálogo*, s.l., s.n., 2002; II Leilão Vista Alegre. *Catálogo*, Lisboa, Estar Editora, 1998; p. 52; *TAP Portugal: Imagem de um povo: identidade e design da companhia aérea nacional, Catálogo da exposição* – MUDE, Lisboa, Câmara Municipal de Lisboa, Mude, Coleção Francisco Capelo, Tap Portugal e Arranha-Céus, 2015, pp. 190-191.

Dada a natureza destas fontes, efémeras mas simultaneamente objeto de coleção¹⁰⁷, nem sempre datadas e usadas em voos de alcance nem sempre identificado, a proposta é estudá-las sob a ótica da comida nacional ou regional *versus* comida internacional. Isto é, perceber como, quando e de que modo a TAP divulgou a culinária nacional e regional, que públicos-alvo teve em mente, isto é, turistas, emigrantes ou outros.

Recorde-se que a ementa ou menu é uma consequência direta da substituição do serviço à francesa pelo serviço à russa. Isto é, no século XIX, a Europa mudou a maneira de servir as refeições. A partir de então, os diferentes preparados partiam da cozinha e eram conduzidas diretamente para a sala, à medida que a refeição se desenvolvia. Eram então apresentadas individualmente a cada um dos comensais¹⁰⁸. A palavra menu começou por referir-se à lista de pratos propostos pelos livros de receitas para passar a englobar também as folhas soltas manuscritas ou impressas, distribuídas *ad personam*, na ocasião específica de um banquete¹⁰⁹.

As refeições servidas a bordo da TAP passaram por três fases distintas, correspondentes a momentos-chave da companhia aérea nacional. Uma vez que não dispomos de informação anterior ao final da década de 1960 (salvo o já referido registo jornalístico dos que acompanharam o primeiro voo da *Linha Aérea Imperial*, que partiu de Lisboa com destino a Luanda e Lourenço Marques, em 31 de dezembro de 1946), começamos a nossa análise a partir de finais dos anos de 1960. Com efeito, nessa altura, a bordo das aeronaves da TAP, eram servidas refeições completas a todos os passageiros mas aos da primeira classe (a TAP manteve primeira classe até à saída dos aviões Jumbo B747, no início dos anos de 1980), e à semelhança das outras grandes companhias aéreas, era servida lagosta e outros mariscos nobres. Esta primeira classe constituía-se como um caso à parte, uma vez que o serviço distinto, refletia o melhor da culinária internacional, onde liderava a cozinha francesa. O luxo significava que as refeições eram servidas em pratos de porcelana e os vinhos em copos de cristal, a que se seguiam charutos *Montecristo*.

¹⁰⁷ Sobre as fontes culinárias efémeras, cf. William Woys Weaver, *Culinary Ephemera: an illustrated history*, Berkeley, Los Angeles, Londres: University of California Press, 2010.

¹⁰⁸ Isabel Drumond Braga, *Os menus em Portugal: para uma história das artes de servir à mesa*. Lisboa: Chaves Ferreira Publicações, 2006.

¹⁰⁹ Zeev Gourarier, “L’histoire du menu”, *La sociabilité a table : commensalité et convivialité à travers les ages. Actes du Colloque de Rouen*, direção de Martin Aurell, Olivier Dumoulin e Françoise Thelamon, Rouen, Université de Rouen, 1992, p. 307; Barbara K. Wheaton, “Le menu dans le Paris du XIX^e siècle”, *La Table au XIX^e siècle*, Paris: Musée d’Orsay, Flammarion, 2001, p. 91.

A partir das ementas em estudo¹¹⁰, uma refeição típica de primeira classe da TAP começava com champanhe, que podia ser *Moët & Chandon*, *Mumm-Cordon Rouge*, *Pommery et Greno* ou *D. Perignon*. Outras opções eram o espumante nacional *Raposeira*, vinhos do Porto e Madeira, Afonso III (um aperitivo seco surgido na altura, originário do Algarve), gin, whisky, conhaques, vodka, vermouth, etc. Seguiam-se as entradas, normalmente à base de caviar *Belouga Malossol*, lagosta, lagostim, salmão escocês fumado, ovos de codorniz, espargos, além de preparados como “Caranguejo à Oriental”, “Canapés Royal”, “Barquette de camarões”, *Foie gras* de Strasbourg, “Galantine de galinha”, “Galantine de faisão”, “Ovos farcie”, “Tomate monegasque”, “Cocktail de camarão”, etc., servindo-se depois os pratos principais que poderiam ser de marisco, peixe ou carne.

No que respeita ao marisco, os pratos mais servidos eram os “Medalhões de lagosta, à Bela Vista” ou à “Monte Carlo”, à “Termidor” ou à “Parisiense”, com maionese ou ao natural. Serviam-se ainda lagostins com molho tártaro, camarão em maionese e gambas ao natural. Quanto aos pratos de peixe, iam desde as sardinhas portuguesas ao salmão escocês (medalhões ou fumado), passando por “Pescada à bela moleira”, “Truta fumada”, “Supremo de Pregado Ostendaise”, e até por pratos de badejo ou de robalo. No que diz respeito aos pratos de carne, a aposta recaía sobretudo em preparados de vaca (rosbife, costeletas, tordado, escalopes, filete e lombo), e nos de aves, tais como pato, peru, frango e codornizes. Menos comuns seriam as “Codornizes Perigord” e a “Piccata de porco”.

Nas sobremesas características desta fase, as frutas frescas e o queijo (Gruyère, por exemplo), eram o denominador comum. Adicionalmente eram servidos doces, tais como: “Tarte de maçã”, “Torta de maçã”, “Lampreia de ovos”, “Cassata napolitana”, “Bolo Saint Honoré”, “Bolo de amêndoa” “Bolo de chocolate”, “Tartelete”, “Religioso de café”, “Parfait Brasileiro” a que ainda se juntavam “Bavaroise de morango” ou “au Grand Marnier”, “Soufflé de chocolate”, “Genoise au chocolat”, “Pudim diplomata”, “Pastel Floresta Negra” “Mousse de chocolate com chantilly”, e “Toucinho-do-céu”.

Desde sempre que a TAP se preocupou em servir vinhos nacionais, fruto de uma cuidadosa seleção do que de melhor se produzia em Portugal, pelo que não surpreende que tenha optado pelas marcas mais conceituadas e dentro destas, pelas suas melhores castas e colheitas. A escolha dos vinhos brancos privilegiou os seguintes: *Bucelas* 1939

¹¹⁰ Cf. anexo III.

e *Bucelas seco especial, JMF* (José Maria da Fonseca) 1954, *Dão Real Vinícola* e *Serra d'Aires, Ermida* e *Porto Ferreira*. No que respeita aos vinhos tintos, as opções foram as seguintes: *Barca Velha 1957* (considerado pelos mais reputados enólogos como o símbolo inquestionável dos melhores vinhos do Douro), *Borlido* tinto velho 1955, *Caves Aliança Velho 1955*, *Colares MJC 1947*, *Colares Romeira*, *Colares Visconde de Salreu 1955*, *Dão Real Vinícola*, *Dão São Vicente*, *Evel* (Douro), *Lagoa*, *Periquita* (Península de Setúbal) e *Porto Ferreira Reserva especial 1960*. Serviram-se ainda o internacionalizado vinho *Mateus Rosé* e ainda os vinhos mais representativos da região dos vinhos verdes, a saber, *Alvarinho Cepa Velha* e *Vilacetinho*. Ou seja, excetuando o Alentejo que nesta altura ainda não tinha ressurgido, a seleção recaiu sobre as zonas vinícolas, que à altura, eram de renome nacional. As refeições desta época terminavam sempre com os tradicionais e muito apreciados digestivos, à base de licores, caso do *Drambuie*; whisky, vinhos do Porto e da Madeira, *cognac*, e uma aguardente velha nacional, caso da *Velhíssima Fim de Século*, e, claro está, o café tão ao agrado dos Portugueses.

A segunda fase ter-se-á iniciado em meados dos anos de 1970, (por questões meramente políticas, quando a OPEP – organização com elevada expressividade de países árabes exportadores de petróleo – resolveu diminuir a produção e aumentar o preço do barril de petróleo, em reação ao apoio que alguns países tinham dado a Israel), e prolongar-se-á até à entrada do segundo milénio. Esta circunstância, já de si penalizante para a economia das operadoras aéreas, aliada à desregulamentação e ao aparecimento das companhias *low cost*, levou a que os produtos mais luxuosos desaparecessem gradualmente dos pratos principais, à exceção do camarão que se manteve. E é aqui que se dá a mudança de paradigma com reduções ao nível dos serviços de *catering*, uma das estratégias desenvolvidas pelas companhias de aviação, para reduzir os custos da operação. Um outro fator que pesou consideravelmente na TAP foi a alteração política resultante da revolução de 25 de Abril de 1974, pelo que, a partir de finais da década de 1970 e durante os anos de 1980 e de 1990, o serviço de bordo teve de se adaptar às novas realidades.

Nesta segunda fase, o champanhe foi sendo gradualmente substituído por espumantes nacionais, ao mesmo tempo que nas entradas, a lagosta, os lagostins e o caviar, foram sendo trocados por presunto, “Salada tropical de marisco”, “Ovo à russa”, “Pâté maison”, e carnes frias. Não foi possível encontrar ementas que contemplassem pratos de marisco nesta época, da mesma forma que as referências aos pratos de peixe

quase se resumiram a “Pescada com batata a vapor”, “Salmão fumado”, “Bacalhau com natas”, “Cherne escalfado com molho de tomate picante e arroz de tomate” e “Robalo Côte d’Azur com batatas duquesa e cenoura glaceada”. Os pratos de carne eram constituídos essencialmente por vaca, nas versões “Filet mignon” e “Bife, Strogonoff”, escalopes, medalhões, espetada e tornedó, e por porco (lombo e perna). Entretanto, o frango começou a aparecer como uma opção forte (à caçador com arroz calabacin e à bordalesa com batata e feijão verde salteados). Menos frequentes seriam pratos como “Faisão smitane, batata Ana e puré de ervilhas”, ou “Costeleta de ave com bacon”.



Fig. 47 – Recipientes de barro para servir e comer “Frango na púcara” década de 1970.
Sintra, Museu do Ar.
Foto de IDB.

Nas sobremesas, mantiveram-se o queijo Camembert e a tábua de queijos com as bolachas *crackers* a que se juntaram os doces “Eclair moka”, “Maçãs em camisola”, “Pudim de ananás”, “Tarte de cereja” e pastelaria francesa não especificada. No entanto, no final desta fase (anos de 1990), as ementas já contemplavam, numa aparente reminiscência da cozinha francesa, “Bávaro praliné”, “Charlotte arlequim”, “Choux de baunilha”, “Gâteau noir au kirsch”, “Petit fours”, ainda a par de “Pingos de tocha”, sericaias, tartes de cerejas e de maçã, leite-creme, gelado bolo-rei e “Maçã glaceada com amêndoas”. Havia igualmente fruta simples. As refeições eram acompanhadas de vinhos portugueses selecionados e se bem que não conseguimos identificar as opções na década de 1980, porque as ementas a que se teve acesso referem-se ao serviço de bordo em classe económica/turística, onde não estão especificados os vinhos que as compunham, podemos inequivocamente afirmar que as servidas na década de 1990, não eram inferiores às da primeira fase. Senão, vejamos, os aperitivos eram os seguintes: *Espumante Cabriz, Bruto Branco, VEQPRD/DOC, Espumante Cabriz, Special Edition 2012, Espumante Luis Pato, Blanc de Blancs 2012, Espumante Luis Pato, Blanc de*

Blancs 2014, Espumante Luis Pato Maria Gomes, Bruto Bairrada 2007, Espumante Luis Pato Maria Gomes, Bruto Bairrada 2009. A acompanhar a comida, tínhamos então, vinhos do Douro, brancos: *Vila Régia* e *Tuella*, vinhos do Douro tintos: Mateus Signature, Evel, vinhos do Dão brancos: *Duque de Viseu*, vinhos do Dão, tintos: *Meia Encosta*; vinhos da Bairrada, tintos: *Angelus* e vinhos verdes: *Quinta da Aveleda*.

Ao longo da primeira fase e até meados da segunda (final dos anos de 1980, principio dos anos de 1990) foi notória a influência da cozinha francesa, e isso é comprovado não só pela qualidade e diversidade dos ingredientes servidos, mas também pelas preparações próprias da cozinha daquele território, bem como ainda, pelo indiscutível aparato associado (decoração e cenografia do serviço de bordo). Este serviço fazia toda a diferença porque se tratava de uma cozinha tão fina quanto requintada, que distinguia e permitia a estratificação social.

Ora, no âmbito da chamada política de espírito de António Ferro (1895-1956), designadamente da ação que levou a efeito entre 1933 e 1949, à frente do Secretariado da Propaganda Nacional (SPN), depois Secretariado Nacional de Informação (SNI) criou-se a ideia de uma certa *portugalidade*, e as cozinhas regionais não deixaram de entrar nessa grande área da cultura, a par com as pousadas e os grandes hotéis¹¹¹. Mas, das ementas apresentadas aos passageiros da TAP, estiveram ausentes pratos regionais ou locais, numa época em que essas cozinhas assumiam cada vez mais significado¹¹². Salientem-se Carlos Bento da Maia que, em 1904, publicou a sua obra *Tratado Completo de Cozinha e de Copa*, na qual, apesar de o título não o indiciar, contem um número considerável de receitas regionais, em especial do Alentejo e de Trás-os-Montes¹¹³. Mais tarde, presumivelmente em 1936, em edição póstuma, Ollebona, anagrama lido ao contrário de António Maria de Oliveira Bello, apresentou no seu livro *Culinária Portuguesa*, o primeiro grande conjunto de receitas de várias regiões do

¹¹¹ Sobre essa relação com a culinária, cf. Isabel M. R. Mendes Dumond Braga, “Da Dietética à Gastronomia Regional Portuguesa. Um Estudo de Caso”, *ArtCultura. Revista de História, Cultura e Arte*, Uberlândia, vol. 16, n.º 28, 2014, p.137.

¹¹² José Manuel Sobral, “Nacionalismo, Culinária e Classe. A Cozinha Portuguesa da Obscuridade à Consagração (séculos XIX-XX)”, *Ruris*, vol. 1, n.º 2, Campinas, 2007, pp. 13-52; Francisco Pardal, “Sabores ao Sul do Tejo: alimentos e pratos típicos do Alentejo e do Algarve no *Guia de Portugal (1927)*”, *Revista Trilhas da História*, vol. 8, n.º 15, Três Lagoas, 2018, pp. 204-220; Fábio Banza Guerreiro, “Uma Cozinha Portuguesa, com certeza: A ‘Culinária Portuguesa’ de António Maria de Oliveira Bello”, *Revista Trilhas da História*, vol. 8, n.º15, Três Lagoas, 2018, pp. 221-236.

¹¹³ Carlos Bento da Maia, *Tratado Completo de Cozinha e de Copa*, Lisboa, D. Quixote, 1995. A primeira edição é de 1904.

país¹¹⁴. As décadas seguintes foram igualmente profícuas quer nas ações governativas visando a promoção das especialidades regionais quer na saída de obras específicas sobre a matéria. Recordem-se duas autoras, Maria Odette Cortes Valente e a sua *Cozinha Regional Portuguesa*, de 1962, e Maria de Lourdes Modesto, autora de vasta bibliografia sobre culinária, da qual, neste caso, se salienta a obra *Cozinha Tradicional Portuguesa*, publicada em 1982¹¹⁵. Ora, nas ementas de bordo, a portugalidade reduziu-se a alguns vinhos e doces de ovos, como o toucinho-do-céu e a lampreia de ovos.

A qualidade manifestava-se através de ingredientes e espécies caras e muito apreciadas, como os camarões ou as lagostas, a perdiz ou o faisão, a que se juntava a novidade dos molhos, simples, recheados ou flambados. Mas apesar de a TAP ter desde sempre pugnado por servir – a par dos já referidos pratos de origem francesa – especialidades tipicamente nacionais, essa aposta foi reforçada a partir do final dos anos de 1980, quando se tornou evidente uma opção quase radical, pela cozinha portuguesa. Por questões de mercado e económicas, os pratos portugueses, em conjunto com as massas italianas, iriam preencher o espaço culinário francês.

Chegamos à terceira e última fase, que começa no início dos anos 2000, coincidente com a assinatura de um acordo entre a TAP e o chef Victor Sobral para as ementas da classe executiva, em janeiro de 2003. O objetivo foi reafirmar a identidade da companhia aérea, exibindo ementas em que os pratos, as sobremesas e os vinhos nacionais podiam ser degustados.

Mantiveram-se os aperitivos e os digestivos, com assinalável reforço da componente nacional ao nível dos espumantes como *Montanha Reserva Premium*, *Caves da Bairrada*, *Luis Pato Blanc des blancs*, *Luis Pato Maria Gomes Bruto 2009* e *Cabriz Special Edition 2012*. Foram introduzidos novos sabores e novos cheiros, pretendendo-se uma comida, alegadamente mais saudável e de acordo com novos padrões gastronómicos. Nas entradas, apresentaram-se várias novidades, tais como “Mousse de bacalhau e requeijão com salada de agriões”, “Salada de grão”, “Salada de cenoura com tangerina”, “Halibut fumado com salada verde”, “Galinha fumada com queijo Sitio de Perdiz”, “Presunto com salada de endívias”, “Espetada de camarão com coentros e tomate cherry”, “Pato confitado com vinagrete de papaia”, “Salada de meloa

¹¹⁴ Olleboma [António Maria de Oliveira Bello], *Culinária Portuguesa*, Lisboa, Assírio & Alvim, 1999. A primeira edição presume-se ser de 1936.

¹¹⁵ Sobre esta obra, cf. Maria Margarida Sarmiento Gomes Mota Pinto de Abreu, *Cozinha tradicional portuguesa de Maria de Lourdes Modesto: contributos para a construção de identidades e do património culinário português*, Lisboa, dissertação de mestrado em Ciências Gastronómicas apresentada à Faculdade de Ciências e Tecnologia da Universidade Nova de Lisboa, 2018.

e tomate”, “Espargo enrolado em pastrami”. Mas não se ficou por aqui, porque nas entradas há ainda a registar mais novidades como sejam: “Tartelete com queijo creme e rúcula”, “Bombom de mousse de peru com crocante de nozes e castanha de caju”, “Camarões com feijões pretos e cuscuz”, “Linguiça de frango com lentilhas e aipo”, “Chutney de beringela perfumada com alho doce”, “Escabeche de perdiz confitada”, “Emulsão de maçã e malagueta”, “Salada de santola com uvas, manga e amêndoa torrada”, “Tomate recheado com caviar de azeitonas e amêndoas” e “Queijo coalho grelhado com alecrim”.

Nas ementas que foram consultadas referentes a esta fase, não se encontram pratos de marisco, o que não significa que não tenham sido servidos. Quanto aos pratos de peixe, temos o cherne, o bacalhau, o robalo, a dourada e a garoupa, peixes quase todos nobres e ilustrativos da cultura gastronómica portuguesa. No que respeita às carnes, continuou-se a apostar nas de vaca, porco, frango e peru, também elas muito características da nossa tradição alimentar. Apareceram em força os pratos de massa. Há para todos os gostos: “Penne com molho putanesca e vegetais assados”, “Lasanha de bacalhau”, “Massa gemelli com espargos, queijo de cabra e pinhões”, “Fusilli com espargos e queijo da ilha ou atum, boletus, pleurotes e pastrami”, “Rigatoni alla bolognesa com molho canela”, “Massa grantortellon e Ricota e espinafres com molho carbonara de frango”, “Massa panzerotti com cogumelos porcini”, “Massa cappellacci de abóbora com queijo de gorgonzola, nozes e abóbora grelhada”, etc.

Nas sobremesas, a aposta no queijo continuou, juntando-se doces como “Bávaro praliné”, “Choux de baunilha”, “Bolo de café com praliné”, “Torta caramelizada com molho de baunilha”, “Gratinado de pera”, “Mousse de manga”, “Bolo de chocolate”, “Leite-creme” simples ou com amêndoas, “Compota de frutos silvestres”, “Bolo de café com calda de chocolate”, “Arroz doce perfumado com canela” e o muito apreciado “Pudim abade de Priscos”. Também se serviu fruta. De novo, enfatizam-se exemplares da doçaria tradicional portuguesa, caso do arroz doce, do leite-creme e do pudim abade de Priscos.

Os vinhos disponíveis continuaram a obedecer a uma seleção nacional, de que se destacam, nos brancos: Douro: *Vallado 2008, Vinha Grande, Poças Reserva 2013, Dão: Quinta dos Grilos 2007 VQPRD/DOC*; Alentejo: *Paulo Laureano Reserva 2009, Paulo Laureano Reserva 2013, Vinha da Defesa, Esporão Verdelho/Branco 2012, Esporão Verdelho/Branco 2014, Herdade do Pinheiro 2007*; Tejo: *Quinta da Alorna, Reserva Arinto 2012, Quinta da Alorna Reserva Chardonnay 2014*. No que se refere aos vinhos

tintos, e também por zonas vinícolas, a escolha recaiu sobre os que se seguem. Douro: *Callabriga Casa Ferreirinha 2011, Churchill's Estates 2007, Quinta do Côtto DOC*; Dão: *Casa de Santar Reserva 2006*; Alentejo: *Monte da Cal Reserva 2010, Monte da Cal Reserva 2012, Vale da Raposa 2013*; Bairrada: *Angelus, Colinas 2008*. Também houve ementas que incluíam os vinhos rosé e verde, nomeadamente, *Rosé Lancers, Aliança Rosé 2006* e *Verde Quinta da Avelada*. Como não podia deixar de ser, o vinho do Porto também continuou a marcar uma presença muito significativa nas refeições de bordo. Nesta fase, foram as seguintes, as marcas selecionadas: *Churchill's Tawny 10 anos, Churchill's Porto branco 10 anos, Ferreira Quinta do Porto Tawny 10 anos, Graham's Porto Tawny 10 anos, Quinta das Tecedeiras* e *Porto Vintage 2005*. Finalmente os espumantes que, como já anteriormente foi referido, substituíram os champanhes, tendo a escolha recaído sobre os seguintes: *Luis Pato, Maria Gomes Bruto, Bairrada 2009, Luis Pato Espumante Blanc de Blancs 2012, Cabriz Espumante Special Edition 2012, Montanha Reserva Premium* e *Caves da Bairrada*.

Como nota final, o facto de até aos anos 2000, ser muito raro encontrarmos uma ementa onde constasse o bacalhau, o nosso “fiel amigo”. Estranhando o facto, contactámos Isabel Alves – antiga responsável pelo serviço de bordo da TAP Air Portugal, hoje reformada, e a resposta que obtivemos foi a seguinte: “o bacalhau esteve sempre presente nas ementas da classe económica da TAP mas a partir de certa altura, final da década de setenta, início da de oitenta, tornou-se um produto muito caro e praticamente desapareceu, passando a integrar apenas as ementas da classe executiva, pelo menos como prato principal. Com a assessoria do chef Vítor Sobral, o bacalhau foi amplamente destacado”¹¹⁶, tal como, aliás, podemos comprovar pelas ementas que apresentámos. Efetivamente, como referiu José Manuel Sobral, “o bacalhau transformou-se de simples género alimentar em símbolo da identidade portuguesa, de comida socialmente conotada com situações de abstinência e mesmo própria de pobres, em alimento caro e prestigiado no campo gastronómico”¹¹⁷. No final do século XX, claramente que o bacalhau deixou de estar conotado com situações de pobreza para aparecer em contextos quer populares quer sofisticados, e a TAP não fugiu a essa tendência.

¹¹⁶ Entrevista a Isabel Alves, realizada em 14 de junho de 2019.

¹¹⁷ Cf. José Manuel Sobral, “Alimentação, Comensalidade e Cultura: o Bacalhau e os Portugueses”, *XI Congresso Luso Afro Brasileiro de Ciências Sociais - Conlab*, Salvador, 2011. Em linha: <http://www.xiconlab.eventos.dype.com.br/resources/anais/3/1307570983_ARQUIVO_AlimentacaoXIC_onlabJMS.pdf>, (consultado em 23-07-2019).

Refeições muito específicas e preparadas apenas para uma ocasião merecem ser tratadas à parte. Tais são os casos das que foram servidas aos chefes da Igreja católica. Da refeição servida ao papa João Paulo II, em 1982 conhece-se a ementa apresentada a bordo do avião que no dia 15 de maio conduziu o Papa do Porto a Roma. Trata-se de uma lista bilingue, português e italiano. Salientem-se algumas questões. É evidente uma extensa opção de bebidas nacionais e estrangeiras como Vermouth, Gin, Whisky, Cognac Remy Martin V.S.O.P., Drambuie e Cointreau, a par da opção costumeira de apresentar bebidas nacionais, tais como Madeira, Porto seco, cervejas e vinhos portugueses não identificados, espumante Raposeira bruto, vinho do Porto velho. Não foram servidas entradas. Quase todos os pratos fizeram alusão a produtos de várias regiões portuguesas: Salmão do Rio Minho, Espargos do Buçaco, Perdiz duriense, e ainda a Batata castelo e Macedónia de legumes. Na sobremesa, Pudim de Santa Clara, Petit Fours Regionais e Queijo da Serra. Para finalizar a refeição foi servido chá e café¹¹⁸.

Compreensivelmente, na atualidade, cada companhia aérea define e estabelece as suas próprias estratégias para as ementas das diversas classes. Por isso, umas colocam mais ênfase na gastronomia regional, ao passo que outras a ignoram, focando-se na cozinha internacional. A TAP sempre primou por conferir às suas ementas de bordo um cunho muito particular e, nas últimas décadas, relativo à cozinha tradicional portuguesa, um símbolo cultural da portugalidade. E mesmo agora, quando é gerida por uma administração com pouca afinidade à gastronomia portuguesa, é notória essa preocupação, esse respeito por aquilo que nos diferencia. Mas existe um facto indiscutível: todas as companhias, mais cedo ou mais tarde, cedem às modas. E se a esse fator adicionarmos as reduções de custos, o serviço de bordo entrou, decisivamente, numa fase quase irreversível da sua história. Por isso não estranhámos que uma refeição na classe económica do longo curso, nos anos de 1980, contivesse produtos muito mais nobres do que na classe executiva atual. Efetivamente, com a entrada das operadoras *low cost* no mercado, assistiu-se a uma fratura e as companhias de bandeira, para serem concorrenciais e competitivas, tiveram que se adaptar.

¹¹⁸ Ementa da Viagem de Sua Santidade, servida a bordo entre o Porto e Roma, em 15 de maio de 1982. Vista Alegre, Museu da Vista Alegre. Uma notícia publicada no *Jornal de Notícias*, n.º 334, Lisboa, 16-05-1982, referiu o assunto: “a refeição a bordo, enquanto viajava a caminho de Itália, foi-lhe servida em pratos especialmente fabricados pela Vista Alegre com pintura à mão das armas do Santo Padre; os copos eram de cristal, com os mesmos motivos... Salmão do rio Minho e perdiz à duriense constituíram os pratos da refeição com que a TAP obsequiou o Papa durante o regresso a Roma. O jantar foi servido em loiças e copos encomendados à fábrica da Vista Alegre, em Ílhavo, e acompanhado por vinhos portugueses selecionados”.



Fig. 48 – Serviço de bordo da TAP para a classe turística (2005-2015).
TAP Portugal: imagem de um povo...cit., p. 313.

Oferecer vinho espumante nas classes económicas do longo curso já não é muito normal, mas assumindo, isso sim, um carácter quase excepcional. Trata-se de um “toque de classe” que nem todas as operadoras estão dispostas a disponibilizar. Pelo menos de forma gratuita. E não nos podemos esquecer que também existe uma interligação entre os cortes relacionados com o pessoal de cabine e o serviço disponibilizado a bordo. Vejamos o depoimento de Joana Silva, assistente de bordo: “À frente somos dois, um na *galley* do meio, mais três atrás a que se juntam dois chefes de cabine. Oito no total...aliás nove com o supervisor. Mas na económica somos dois na *galley* do meio e três lá atrás, no longo curso”. Por seu lado, Rita Pereira, antiga assistente e supervisora de cabine, acrescentou: “Na minha altura, eram quatro lá atrás, dois na *galley* do meio, e à frente duas assistentes e um chefe de cabine. Reduziram um elemento à frente e outro atrás”¹¹⁹.

Se nos primeiros anos da aviação civil as companhias aéreas investiam nas refeições servidas aos passageiros, com a massificação das viagens a comida disponibilizada passou a obedecer a critérios mais economicistas, optando algumas por nada servir, excetuando-se os casos dos voos de longo curso, onde, mesmo assim, as refeições são pagas separadamente, principalmente na classe turística. No entanto, e no que respeita à TAP, é notório um esforço para reverter a situação, tendo a nova gestão apostado na renovação da gastronomia, mesmo na classe económica. Face ao quadro supra indicado, juntar aeroportos, aviões e refeições de qualidade parece ser pouco frequente, embora se notem pontuais sinais de inversão desta tendência¹²⁰.

¹¹⁹ Entrevistas conduzidas pelo autor, a duas assistentes de bordo, representando duas gerações: Rita Pereira e Joana Silva e realizada em 17-07-2018.

¹²⁰ Por exemplo, no aeroporto de Paris-Charles de Gaulle podem atualmente encontrar-se dois restaurantes de *chefs* já galardoados com estrelas Michelin, Thierry Max (duas estrelas) e Guy Martin (duas estrelas). Estes abriram, respetivamente, o *Teppan* e o *French Taste*. Em entrevistas concedidas à

Um passo significativo foi o contrato assinado em 30 de março de 2017, entre a TAP e seis chefs nacionais galardoados com estrelas Michelin: Henrique Sá Pessoa, José Avillez, Miguel Laffan, Rui Paula, Rui Silvestre e Victor Sobral que mantem a sua função de consultor. Assim, a partir de setembro daquele ano, estes chefs tornaram-se embaixadores da gastronomia portuguesa servida a bordo dos inúmeros voos da TAP, que diariamente cruzam os céus do mundo¹²¹. Nasceu, assim, o programa *Taste the stars* apresentado como um instrumento de revelação da gastronomia nacional e sistematizado na frase “a nossa cozinha é Portugal, a TAP é Portugal”¹²². Segundo o então presidente da TAP, Fernando Pinto, a ideia é “que mais pessoas vivam a experiência da excelência gastronómica e se apaixonem por Portugal: pelos aromas, pelos sabores, pelos vinhos, pela gastronomia e pela cultura”¹²³. Com esta iniciativa pretendeu-se igualmente utilizar produtos das várias regiões do país nos pratos servidos a bordo e participar em eventos nacionais e internacionais da TAP. Acresce ainda que os restaurantes dirigidos pelos chefs passaram também a fazer parte do programa Stopover, cujo início data de julho de 2016, o qual previu uma escala intermédia durante a viagem, sem qualquer custo adicional, inicialmente três dias, atualmente cinco¹²⁴. Recorde-se que este programa foi eleito o melhor do género no mundo, pela revista norte-americana *Conde Nast Travel*, em 2017, e ganhou a medalha de bronze conferida pela agência publicitária *Universal McCann*, na categoria de Best Innovative Use of Data, em maio de 2018¹²⁵.

revista *Paris Worldwide*, Thierry Max e Guy Martin referiram que um dos desafios era o pouco tempo dos clientes para degustarem uma refeição. Porém, importava preparar os pratos com produtos locais naturais no próprio aeroporto, o que conseguiam fazer em média em sete minutos, no caso de Thierry Max. Por seu lado, Guy Martin considerou que os clientes, por vezes, não tinham mais do que 20 minutos para a refeição e importava servi-los bem. Cf. *Paris Worldwide*, n.º 25, maio, junho de 2018, p. 157.

¹²¹ “Taste the stars”, <www.flytap.com/pt-pt/a-bordo/taste-the-star>, (consultado em 01-11-2018).

¹²² *Taste the stars* [registo vídeo]. Duração 00:03:36, Portugal, 2017, disponível em <<https://www.youtube.com/watch?v=OK3w880XHRk>>. Consultado em 09-01-2019; confira também 5 *chefes portuguesas com estrelas Michelin assinam receitas para a Tap*. [registo vídeo]. Duração 00:03:36, Portugal, 2017, disponível em <<https://www.youtube.com/watch?v=-pJecL5gBvA>>, (consultado em 09-01-2019).

¹²³ Augusto Freitas de Sousa, “Glória nas alturas”, *Up*, n.º 121, Lisboa, 2017, p. 135.

¹²⁴ “Um ano de Portugal Stopover”, *Up*, n.º 119, Lisboa, 2017, p. 156.

¹²⁵ “Bronze para o Portugal Stopover”, *Up*, n.º 129, Lisboa, 2018, p. 153.



Fig. 49 – Os chefs com estrelas Michelin posando com o CEO da TAP, Eng. Fernando Pinto, na data da assinatura do contrato com a TAP. Da esquerda para a direita, Rui Silvestre, Henrique Sá Pessoa, José Avillez, Fernando Pinto, Vítor Sobral, Rui Paula e Miguel Laffan. Abril de 2017. (<<https://www.dinheirovivo.pt/empresas/galeria/tap-chama-seis-estrelas-michelin-para-assinar-refeicoes-de-bordo/>>, consultado em 28-12-2018)

Com a assinatura do contrato entre a TAP e os chefs ficou patente a relevância da alimentação a bordo, considerada uma área complexa e sofisticada da companhia aérea. Dados relativos a 2016, esclarecem, como antes já se referiu, que foram servidas 14 milhões de refeições, quase dois milhões de litros de água engarrafada, quase 37 mil quilos de café e 1,2 milhões de garrafas de vinho português, o que faz da TAP “uma das maiores montras da gastronomia e produtos nacionais”¹²⁶.



Fig. 50 – Os chefs com estrelas Michellin posando na data da assinatura do contrato. *Up*, n.º 116, Lisboa, 2017, p. 145.

Desde maio de 2018, juntou-se ao grupo referido o chef George Mendes, um luso-americano, que é o responsável pelas refeições embarcadas nos voos entre Nova Iorque e Lisboa¹²⁷. Principiou com a criação de quatro menus, de que se destacam um caldo verde, seguido de peito de frango com piri-piri, batata-doce e brócolos, bem como

¹²⁶ Augusto Freitas de Sousa, “Glória nas alturas”, *Up*, n.º 121, Lisboa, 2017, p. 135.

¹²⁷ “Taste the stars”, <www.flytap.com/pt-pt/a-bordo/taste-the-star>, (consultado em 01-11-2018).

uma canja de galinha com orzo (massa italiana) e cenoura e arroz frito de legumes e frango. Ambas as ementas terminaram com pastel de nata¹²⁸.

Em entrevista concedida por Joel Fragata, responsável pelo serviço de bordo, tentámos perceber melhor como funcionava todo o processo relativo à escolha das refeições. Ficámos a saber que, numa primeira fase, define-se o produto, o que assenta basicamente em quatro pilares, isto é, avaliação do mercado, tendo em conta a concorrência, e posicionamento que a empresa quer assumir; avaliação do tempo de voo (uma ligação entre Lisboa e Madrid é muito diferente de uma outra entre Lisboa e Moscovo); orçamento anual que permita a definição do produto e a escolha das refeições; e, finalmente, os fatores operacionais, porque nesta fase, mesmo na mesma frota, existem diferentes configurações de espaço e *galley*, por exemplo. Acresce o facto de existirem diferentes frotas a operarem as mesmas rotas (caso do médio curso, onde operam simultaneamente aeronaves Airbus e Embraer, e onde o serviço definido tem de ser diferente, porque o espaço também difere). Mesmo na frota de longo curso, a existência de voos mais longos que outros, obriga, à partida, a definir produtos diferentes. Na TAP, convencionou-se diferenciar os voos até oito horas e meia de duração aos de duração superior¹²⁹.

Quadro I
Matriz do serviço de bordo em voo de médio curso¹³⁰

Nível/Rota	A/C	Classe Executiva				Classe Económica				Nível/Rota		
		Preparação/cozimento	Entra de alimentos/preparação	Montagem/preparação	Servido	Monte/Cozinha	Monte/Cozinha	Servido				
Nível 1	Ponte Aérea	02R	Não opera com Classe Executiva								Nível 1.0	Ponte Aérea
		02S 02T 02U	Não opera com Classe Executiva									
	MAD	02R	Não opera com Classe Executiva								Nível 1.0	MAD
		02S 02T 02U										
FAD	02R	Não opera com Classe Executiva				Sem serviço na Classe Económica				02R	Nível 1.0	FAD
		Aperto serviço de bebidas e café/tea										
Nível 2	SVQ	02R	Não opera com Classe Executiva								Nível 2.0	SVQ
		02S 02T 02U										
	Caserta (8h, SVQ e MAD) Madara Norte de África	02R	Não opera com Classe Executiva								Nível 2.0	Caserta (8h, SVQ e MAD) Madara Norte de África
		02S 02T 02U										

¹²⁸ “Novidades Taste the stars”, *Up*, n.º 129, Lisboa, 2018, p. 152.

¹²⁹ Entrevista a Joel Fragata, responsável pelo serviço de bordo, realizada em 02-01-2019.

¹³⁰ Fornecida pela TAP.

Quadro II
Matriz do serviço de bordo em voo de longo curso¹³¹

Nível/Nota	A/C	Classe Executiva				Classe Económica				A/C	Nível/Nota			
		Preparação	Comida de refeição principal	Bebidas principais	Bebidas	Preparação	Comida de refeição principal	Bebidas	Bebidas					
Nível 2.C	Agoria	Não opera com Classe Executiva												
		000	000	000	000	000	000	000	000	000	000	Nível 2.C	Agoria	
		000	000	000	000	000	000	000	000	000	000			
		000	000	000	000	000	000	000	000	000	000			
000	000	000	000	000	000	000	000	000	000					
Nível 5	Nível 5.A	Bélgica Suíça França LUX Luxemburgo Holanda	000	000	000	000	000	000	000	000	000	000	Nível 5.A	Bélgica Suíça LUX Luxemburgo Holanda
			000	000	000	000	000	000	000	000	000	000		
			000	000	000	000	000	000	000	000	000	000		
			000	000	000	000	000	000	000	000	000	000		
	Nível 5.B	Alemanha República Checa Hungria Áustria	000	000	000	000	000	000	000	000	000	000	Nível 5.B	Alemanha República Checa Hungria Áustria
			000	000	000	000	000	000	000	000	000	000		
			000	000	000	000	000	000	000	000	000	000		
			000	000	000	000	000	000	000	000	000	000		
	Nível 5	Nível 5	Espanha Escandinávia Cabo Verde Polónia România Bélgica Suíça Santago	000	000	000	000	000	000	000	000	000	Nível 5	Espanha Escandinávia Cabo Verde Polónia România Bélgica Suíça Santago
				000	000	000	000	000	000	000	000	000		
	Nível 5	Nível 5	Índia Géme Costa do Marfim Togo	000	000	000	000	000	000	000	000	000	Nível 5	Índia Géme Costa do Marfim Togo
				000	000	000	000	000	000	000	000	000		
Nível 5	Nível 5	ACC/TMS/ACC	000	000	000	000	000	000	000	000	000	Nível 5	ACC/TMS/ACC	
			000	000	000	000	000	000	000	000	000			000
Nível 5	Nível 5	ACC/UM/ACC	000	000	000	000	000	000	000	000	000	Nível 5	ACC/UM/ACC	
			000	000	000	000	000	000	000	000	000			000
Nível 5	Nível 5	ACC/UM/ACC	000	000	000	000	000	000	000	000	000	Nível 5	ACC/UM/ACC	
			000	000	000	000	000	000	000	000	000			000

A escolha das refeições obedece a dois critérios ou vertentes de negócio: as que se destinam à classe executiva e as da classe económica. Na primeira, tendo em vista uma diversificação do produto, a TAP optou por trabalhar com chefs de cozinha de renome, a quem solicitou, para vigorar durante cerca de dois anos, a apresentação de uma proposta de pratos a incluir nas ementas (almoço/jantar/ceia) de bordo. No que respeita à classe económica, e no longo curso, tendo em conta que os voos são demorados, há que dar alguma consistência às refeições, razão pela qual a opção foi de uma refeição tradicional em bandeja (almoço/jantar) onde se definiu uma estrutura que inclui, para lá do prato principal, duas entradas frias (uma composta por salada e outra por proteínas) e uma sobremesa. Desta forma pretende-se oferecer, mediante um serviço eficiente, uma boa refeição ao menor custo¹³².

O grupo de chefs aceitou o repto e as suas propostas foram encaixadas nas ementas, reforçando a promoção da gastronomia portuguesa, posição que a TAP assumiu cada vez mais fortemente e que reconhecidamente a distingue. Aliás, como companhia de bandeira, tem vindo a utilizar cada vez mais produtos nacionais na confeção das refeições de bordo, caminhando para a sua exclusividade. O chef Vítor Sobral, ao ser convidado pela TAP para consultor, em 2001, logo foi incumbido de,

¹³¹ Fornecida pela TAP.

¹³² Dados obtidos na supra citada entrevista.

através das refeições servidas durante os voos, mostrar um pouco da portugalidade. Década e meia depois, entende que a filosofia do trabalho evoluiu e que fazia todo o sentido convidar outros chefs para integrarem o projeto da companhia¹³³. Nos vídeos promocionais do programa *Taste the stars*, os diversos intervenientes prestaram depoimentos. A preparação das refeições, dados os condicionamentos já referidos, é resolvida pela formação das equipas que produzem, sendo os resultados positivos, no dizer do chef José Avillez¹³⁴. Por seu lado, o chef Henrique Sá Pessoa considerou o convite da companhia aérea nacional uma honra e uma responsabilidade que permite exposição e, sobretudo, representar o país. Concluiu referindo que entrar num avião da TAP permite sentir-se Portugal¹³⁵. Esta mesma ideia foi expressa por Miguel Laffan, que considerou o convite um desafio e uma oportunidade para se representar e representar o país¹³⁶. E desafio foi também a expressão utilizada pelo chef Rui Paula para definir a sua participação¹³⁷. Por último, o chef Rui Silvestre salientou a honra que significava representar Portugal¹³⁸.

Quadro III As ementas dos chefs¹³⁹

Chef	Pratos
Henrique Sá Pessoa	Garoupa assada com guisado de feijão branco e chouriço de porco alentejano
José Avillez	Caril de frango com gengibre e erva príncipe Cherne com molho de caldeirada e batata migada com piso de coentros e manjeriço Vitelão estufado com legumes salteados e milhos fritos

¹³³ Veja-se o depoimento prestado em *Taste the stars – Chef Vítor Sobral* [registo vídeo]. Duração 00:02:37, Portugal, 2017, disponível em <<https://www.youtube.com/watch?v=iT1csCA6nHk>>, (consultado em 09-01-2019).

¹³⁴ Veja-se o depoimento prestado em *Taste the stars – Chef José Avillez* [registo vídeo]. Duração 00:02:32, Portugal, 2017, disponível em <<https://www.youtube.com/watch?v=uzRfdx3KcG0>>, (consultado em 09-01-2019).

¹³⁵ Veja-se o depoimento prestado em *Taste the stars – Chef Henrique Sá Pessoa* [registo vídeo]. Duração 00:02:37, Portugal, 2017, disponível em <<https://www.facebook.com/tapairportugal/videos/taste-the-stars-chef-henrique-s%C3%A1-pessoa/10156154417626449/>>, (consultado em 09-01-2019).

¹³⁶ Veja-se o depoimento prestado em *Taste the stars – Chef Miguel Laffan* [registo vídeo]. Duração 00:02:06, Portugal, 2017, disponível em <<https://www.youtube.com/watch?v=G2-mDqIPTH0>>, (consultado em 09-01-2019).

¹³⁷ Veja-se o depoimento prestado em *Taste the stars – Chef Rui Paula* [registo vídeo]. Duração 00:01:58, Portugal, 2017, disponível em <<https://www.youtube.com/watch?v=MU96iW3AJvU>>, (consultado em 09-01-2019).

¹³⁸ Veja-se o depoimento prestado em *Taste the stars – Chef Rui Silvestre* [registo vídeo]. Duração 00:01:54, Portugal, 2017, disponível em <<https://www.youtube.com/watch?v=BEUXrflwYs>>, (consultado em 09-01-2019).

¹³⁹ As ementas dos chefs foram cedidas por Rita Carvalho, gestora de campanhas da TAP, e Carlos Falcato, gestor de publicidade redes sociais da mesma empresa, em entrevista realizada em 16-01-2019.

Miguel Laffan	Caldeirada de bacalhau, camarão e legumes com piso de manjeriço Presa de porco à alentejana com migas de espargos verdes e salada de laranja
Rui Paula	Lombo de bacalhau com puré de grão-de-bico Vitela, gnocchi, feijão-verde e cogumelos
Rui Silvestre	Robalo a vapor, ervilhas e salada de funcho Peito de pato assado, arroz de miúdos
George Mendes	Peito de frango com piripiri, batata-doce e brócolos Bife com refogado de cogumelos brancos, puré de batata e vinho do Porto Bacalhau com batata, cebola tomate e azeitonas pretas Arroz frito com vegetais e frango

Aos pratos de peixe e de carne, as ementas juntaram, sempre em alternativa, um prato de *pasta – cappellacci* de abóbora, com queijo gorgonzola, nozes e abóbora grelhada, *grantortellone* de ricota e espinafres com molho carbonara de frango, *panzerotti* com cogumelos *porcini* – o qual foi sempre variável e sem ser da autoria dos *chefs*. Até ao final de 2018, as sobremesas que acompanhavam as ementas, muito variadas, não eram da responsabilidade dos autores dos pratos salgados. A partir de então, e no âmbito programa *Taste of Portugal*, pelo qual se pretende promover os produtos portugueses, os *chefs* passaram a criá-las para a TAP. A primeira foi “Arroz doce cremoso com puré de pera rocha em calda de moscatel”, por Henrique Sá Pessoa, servida com os pratos de Rui Silvestre. Recorde-se que a pera rocha do Oeste é um fruto português com denominação de origem protegida (DOP).

Em síntese, desde 2017, mantendo-se ainda em 2019, uma refeição na classe executiva num voo de médio curso é estruturada da seguinte maneira: entrada, prato principal (com duas opções, isto é, um prato de carne ou de peixe em alternativa a um de massa) e sobremesa. A acompanhar a refeição estão disponíveis aperitivos, licores e digestivos (gin, vinho do Porto, vodka, whisky) cerveja, sumos, água e vinhos selecionados brancos e tintos. Acresce chá e café. Na classe económica é servida uma sandes e algumas bebidas, tais como cerveja, refrigerantes, sumos, água, vinhos brancos e tintos, além de chá ou café. Num voo de longo curso, a refeição principal, isto é, o almoço ou o jantar, contará com entrada, sopa, prato principal (a escolher entre três opções) e sobremesa (queijo, doce ou fruta fresca). É acompanhada por uma seleção de vinhos brancos, tintos, rosés, verdes, espumante, moscatel, Porto, além de licores e aperitivos, cerveja, água mineral, água com gaz, água tônica, *Seven Up*, *Ginger Ale*, *Coca-Cola*, *Coca-Cola Zero*, sumo de laranja, sumo de maçã ou sumo de tomate. Antes

da descolagem, os passageiros são recebidos com canapés, água, sumo de laranja, espumante ou vinho branco. A segunda refeição, um pequeno-almoço ou um lanche, conta com carnes frias, queijo, fruta fresca, iogurte, pães, manteiga, compota e pastelaria, além de bebidas como águas, sumos, refrigerantes, chá e café. Na classe turística a estrutura das refeições é naturalmente mais simples.

Da parceria entre a TAP e os chefs, viram-se resultados em abril de 2018, quando, em Hamburgo, a TAP foi galardoada com o prémio Outstanding Food Service, da edição desse ano do Reasership Awards, que distingue as melhores refeições da Europa servidas a bordo¹⁴⁰. Não foi um caso isolado. A TAP tem sido elogiada pelo serviço de refeições fornecido a bordo, como aconteceu muito recentemente, por parte da Reader's Digest, que, na lista publicada em agosto de 2018, sobre as 13 companhias de aviação com os melhores e piores, teceu rasgados elogios à companhia aérea nacional, considerando o seu serviço de refeições a bordo como um dos melhores do mundo. Num artigo sobre o assunto, pode ler-se: “O que torna a comida da TAP tão saborosa é o menu focado em produtos portugueses e sobremesas tradicionais, incluindo carnes e queijos deliciosos e o vinho do vale do Douro”¹⁴¹. Da mesma forma que a companhia privilegiou, na área da publicidade, *designers* nacionais, também na gastronomia, o destaque é dado à utilização dos produtos portugueses, contribuindo de forma significativa, para a promoção daquilo que “é nosso” e conseqüentemente, para o desenvolvimento económico de Portugal.

Na área das bebidas, a TAP também tem procurado oferecer vinhos de qualidade. Uma das iniciativas foi o lançamento de um concurso, em julho de 2017, dirigido a produtores de vinho nacionais e que resultou na inscrição de 812 vinhos de 124 produtores. Escusado será dizer que todos eles querem passar a integrar a carta de vinhos da companhia aérea, acompanhando os passageiros nas suas viagens pelo mundo. Em outubro, foram realizadas novas provas técnicas para se escolherem os vinhos tintos e brancos que farão parte do serviço de bordo em classe económica. Em comunicado, a TAP avançou que os produtores cujos vinhos não façam parte dos eleitos terão a oportunidade de realizar ações pontuais com a companhia, “em rotas ou mercados que considerem estratégicos para o seu negócio”. Deste modo, a divulgação do vinho português está “aberta a todos os que pretendam associar-se à companhia

¹⁴⁰ “Refeições da TAP são as melhores da Europa”. *Up*, n.º 128, Lisboa, junho de 2018, p. 149.

¹⁴¹ “Refeições TAP novamente distinguidas”, *Up*, n.º 132, Lisboa, outubro 2018, p. 154.

aérea”¹⁴². Paralelamente à divulgação dos vinhos de mesa portugueses, também o espumante e os licores são já uma constante, a bordo dos voos da companhia aérea nacional. Reforce-se que, na atualidade, o menu da classe executiva intitula-se ementa e carta de vinhos.

Este concurso espelha o objetivo da TAP em transformar-se no maior canal de comunicação e experimentação do vinho português em todo o mundo, tendo adquirido 2,5 milhões de garrafas (tinto, branco, rosé, moscatel, Porto e espumante) para os anos de 2018 e 2019. Este programa pretende ainda criar canais de comunicação mais abrangentes na divulgação dos vinhos nacionais, estando prevista uma *wine tour* que consistirá no seguinte: serão convidados formadores de opinião, especialistas nesta área e jornalistas de vários países para conhecer as regiões, onde poderão experimentar os produtos locais. Esta será uma iniciativa e experiência enófila inéditas¹⁴³.

Em 2018, 400 tripulantes de cabine frequentaram uma formação sobre vinhos disponibilizada e certificada pela *ViniPortugal*. Os que já concluíram as duas fases do curso com sucesso tornaram-se embaixadores certificados de vinhos portugueses, podendo prestar esclarecimentos sobre os mesmos e recomendar os mais adequados a cada tipo de refeição a bordo. São facilmente identificáveis através de um pin colocado na farda¹⁴⁴.

Na atualidade, estudam-se novos conceitos de refeições, que contemplem mais opções sem sobrecarga de trabalho aos tripulantes. Assim, para a classe económica, em outubro de 2018, foi lançado um novo programa, o *Fresh from Portugal*, que promove produtos nacionais e como tudo está relacionado, pretende-se continuar a promover Portugal como destino turístico. Nada parece ter sido deixado ao acaso e até a pastelaria assume um papel de relevo, através da oferta de doçaria tradicional, como sejam os pastéis de nata, pastéis de feijão, etc. Também a promoção da fruta exclusivamente nacional, tende a ser encaixada neste novo conceito de serviço de bordo, segundo declarações de Joel Fragata¹⁴⁵. Sublinhe-se que, em 2018, a TAP transportou cerca de 16 milhões de passageiros¹⁴⁶.

Dado o êxito da campanha *Taste the stars*, a mesma irá replicar-se em 2019, com o convite de mais chefs nacionais, uma vez que se trata de um processo evolutivo,

¹⁴² “TAP realiza prova de vinhos a bordo”, *Marketeer*, <<http://marketeer.pt/2017/09/08/tap-realiza-prova-de-vinhos-a-bordo/>>, (consultado em 08-09-2017).

¹⁴³ “A Fantástica TAP Wine Experience”, *Up*, n.º 119, Lisboa, 2017, p. 153.

¹⁴⁴ “Wine advisors a bordo”, *Up*, n.º 135, Lisboa, 2019, p. 156.

¹⁴⁵ Entrevista a Joel Fragata, responsável pelo serviço de bordo, realizada em 02-01-2019.

¹⁴⁶ Entrevista a Joel Fragata, responsável pelo serviço de bordo, realizada em 02-01-2019.

e neste projeto só cabem os que foram galardoados com estrelas Michelin¹⁴⁷. A louça do serviço de bordo também será diferente e é claro que a escolha terá relação direta com o tipo de refeição, respeitando tendências, pois na classe executiva é mais tradicional, sem grande abertura para grandes mudanças¹⁴⁸.

O serviço de refeições de bordo foi servindo e espelhando cabalmente imagens de Portugal, ao longo das várias décadas. Durante o Estado Novo (1933-1974), houve uma forte preocupação em redescobrir Portugal. Recuperaram-se e inventaram-se hábitos, tradições, danças e figuras, em muitos casos não tão antigos como se pretendia fazer crer. Nesse sentido, António Ferro propôs um programa cultural abrangente, que pretendeu ordenar as organizações da sociedade futura, considerando que não eram investimentos despesistas e improdutivos mas, pelo contrário, apostas no futuro, com benefícios visíveis a curto prazo¹⁴⁹. Ferro, escritor e jornalista, simpatizante do fascismo e dos regimes autoritários, dirigiu o Secretariado da Propaganda Nacional (SPN), criado em 1933, que em 1944, passou a designar-se Secretariado Nacional de Informação, Cultura Popular e Turismo (SNI), órgão sob a tutela da presidência do Conselho de Ministros. Nesta função, que desempenhou até 1949, desenvolveu a chamada “política do espírito”, através de atividades em que tornou clara a imagem de Portugal como a de um país de diferenças e de contrastes regionais. O organismo, que se dedicou à política de fomento cultural subordinada aos fins políticos do regime, celebrou a “cultura popular sob o signo da diversidade regional e local”¹⁵⁰. Entre as realizações a que António Ferro esteve ligado, contam-se a Exposição do Mundo Português (1940), o Museu de Arte Popular (inaugurado em 1948, depois da reformulação do pavilhão da Secção da Vida Popular criado para a referida Exposição do Mundo Português), a companhia de bailado Verde-Gaio (1940), com repertório de base folclorista; a revista *Panorama* (1941), dedicada à arte e ao turismo; e as pousadas

¹⁴⁷ Efetivamente, em 2019, saíram do programa José Avilez, Miguel Laffin e Rui Silvestre e entraram Ricardo Costa e Tiago Bonito. Na rota São Francisco – Lisboa, a responsabilidade recaiu em David Costa, um chef português com restaurante nos Estados Unidos da América. Cf. “Taste the Stars: Novo ciclo e novos sabores nos aviões da TAP Air Portugal”, *Boa cama, boa mesa*, < <https://boacamaboamesa.expresso.pt/boa-mesa/2019-04-15-Taste-the-Stars-Novo-ciclo-e-novos-sabores-nos-avioes-da-TAP-Air-Portugal> >. (consultado em 20 de agosto de 2019).

¹⁴⁸ Entrevista a Joel Fragata, responsável pelo serviço de bordo, realizada em 02-01-2019.

¹⁴⁹ Jorge Ramos do, *Os anos de Ferro: o dispositivo cultural durante a "política do espírito", 1933-1949: ideologia, instituições, agentes e práticas*, Lisboa, Estampa, 1999, pp. 104-118.

¹⁵⁰ Vera Marques Alves, *Arte Popular e Nação no Estado Novo. A Política Folclorista do Secretariado da Propaganda Nacional*, Lisboa, Imprensa de Ciências Sociais, 2013, p. 101; Margarida Acciaiuoli, *António Ferro: a Vertigem da Palavra. Retórica Política e Propaganda no Estado Novo*, Lisboa, Bizâncio, 2013, pp. 33-78.

de Portugal, a partir de 1941-1942, visando o desenvolvimento do turismo. Ferro foi ainda presidente da Emissora Nacional (1941).

Outra manifestação de identidade é a culinária. No entanto, a existência de pratos nacionais e regionais não foi uma realidade contemporânea dos primeiros livros de cozinha. A afirmação da identidade culinária¹⁵¹ só aos poucos se foi evidenciando. As cozinhas regionais desenvolveram-se a partir do século XIX, embora o século XX tenha acelerado de forma acentuada o processo. Comboios, barcos a vapor e carros, em paralelo com alguma melhoria das condições de vida, permitiram efetuar itinerários, descobrir locais, explorar espaços de lazer e fomentar o turismo¹⁵². As cozinhas locais, com os seus pratos tradicionais saídos dos contextos económico e social que os produziram, por vezes de pobreza considerável, começaram a fazer cada vez mais sentido, quer enquanto recurso económico quer do ponto de vista da valorização cultural, sendo apresentados em novos meios. E estas realidades tiveram eco nos próprios livros de culinária e inclusivamente nas refeições servidas a bordo dos aviões. Porém, nas primeiras décadas de funcionamento do serviço de bordo, a opção gastronómica recaiu na cozinha francesa como se verificou. A presença de pratos nacionais e regionais só tenuemente se fez sentir.

Na atualidade, a situação mudou. O investimento é claramente no sentido de afirmar a imagem de Portugal e a gastronomia tem sido um veículo poderoso para o efeito. Pratos portugueses, vinhos nacionais, contratação de chefs distinguidos com estrelas Michelin e formação de profissionais que aconselhem vinhos adequados a cada prato têm sido estratégias reiteradas com resultados palpáveis no recebimento de prémios internacionais. Num momento em que os turistas representam certamente uma percentagem significativa dos passageiros da TAP, o turismo é, como se sabe, um setor que tem crescido muito nos últimos anos, a companhia aérea nacional não tem poupado esforços para divulgar a cozinha portuguesa, os produtos alimentares e os vinhos de qualidade, procurando apresentar-se como uma montra do país. Naturalmente, que não esquece emigrantes e imigrantes europeus e dos continentes americano e africano, bem como os cidadãos nacionais, mas a aposta nos turistas de elevado nível económico é clara.

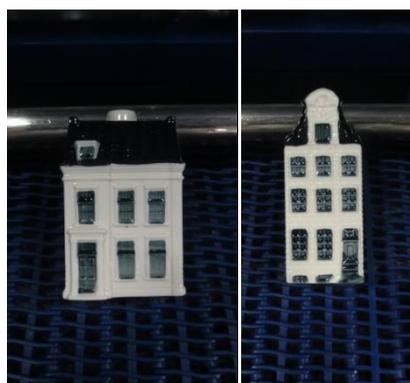
¹⁵¹ Peter Scholliers, “Meals, Food Narratives, and Sentiments of Belonging in Past and Present”, *Food, Drink and Identity. Cook, Eating and Drinking in Europe since the Middle Ages*, direção de Peter Scholliers, Oxford, New York, Berg, 2001, pp. 3-22.

¹⁵² Isabel Drumond Braga, “Da Dietética à Gastronomia Regional Portuguesa. Um Estudo de Caso”, *ArtCultura. Revista de História, Cultura e Arte*, vol. 16, n.º 28, Uberlândia, 2014, pp. 129-142.

A estratégia da TAP é semelhante, pelo menos em parte, à de outras companhias. Assim, se voltarmos ao caso da KLM, podemos encontrar alguns pontos comuns, como seja o já referido investimento na contratação de chefs, tendo em conta as origens e destinos dos passageiros, com consequências na qualidade das refeições apresentadas, até a pormenores que vale a pena acrescentar. Assim, se a TAP investe em louça, talheres e têxteis de mesa nacionais, a KLM vai mais longe e inclui nos seus serviços, objetos e imagens que remetem para a identidade do país. Tais são os casos dos tamancos, das tulipas, dos moinhos ou da porcelana azul de Delft. Não obstante, a TAP recorreu, por exemplo, a imagens da calçada portuguesa para decorar as toalhas de papel dos tabuleiros da classe turística, durante os anos de 2015 e seguintes¹⁵³.



Figs. 51, 52, 53 – Trolley, saleiro e pimenteiro e toalha de papel para tabuleiro da KLM, respetivamente. Fotos de IDB.



Figs. 54, 55 – Miniaturas de casas de faiança oferecidas aos passageiros da classe executiva da KLM. Fotos de IDB.

Os contentores que guardam a comida destinado a subir a bordo dos aviões da KLM ostentam uma decoração com uma tulipa numa jarra, um prato e uma argola de guardanapo de porcelana azul de Delft decorado com um moinho tradicional, tudo colocado sobre uma renda branca. Os passageiros da classe económica recebem nos

¹⁵³ Cf. *TAP Portugal: imagem de um povo...cit.*, p. 313.

seus tabuleiros uma toalha de papel com uma imagem de um prato da referida porcelana com a mesma decoração e um saleiro e um pimenteiro com formato de tamancos holandeses. Por seu lado, os passageiros da classe executiva recebem um brinde, uma réplica em miniatura de uma casa de construção típica holandesa, que varia por destino e é colecionável.

Significa isto que cada companhia aérea de bandeira tenta cativar os passageiros e oferecer imagens do país a todos os que sobem a um avião. A procura de um serviço diferenciado, em especial para a classe executiva, implica constante atenção aos pormenores e investimentos avultados em várias áreas. A da gastronomia, dos vinhos e do serviço à mesa é uma das que tem mais visibilidade.

2 – Os estojos de higiene

O serviço a bordo compreende também a imprescindível higiene. Pouco sabemos acerca das medidas tomadas pela TAP no início da sua atividade. Contudo, numa informação de 26 de julho de 1946, assinada pelo adjunto delegado, Humberto da Cunha, faz saber-se que na provisão do armazém deveria haver sempre disponível papel higiénico, sabonetes e desinfetante¹⁵⁴.

Se os sacos para pernoita não tinham necessariamente uma finalidade diretamente associada à higiene, já as bolsas individuais que, ao longo dos anos, foram contendo variados produtos desde escovas e pastas de dentes, sabonetes, perfumes, pentes, limas para unhas, estojos de costura, tampões para os ouvidos e máscaras para eliminar a claridade, foram destinadas a facilitar a higiene dos passageiros a bordo e objeto de investimento por parte das companhias aéreas até ao presente.

Entre a década de 1950 e meados da de 1980, a TAP, tal como outras companhias aéreas¹⁵⁵, oferecia um saco para pernoita na compra de um bilhete. Este presente servia para o passageiro guardar alguma bagagem de mão, além de tornar claro que viajava de avião, o que não deixava de ser uma forma de exibir *status*. Ao mesmo tempo, a empresa divulgava a sua imagem e publicitava os seus serviços, pois continham informação geral e publicidade no interior. Os sacos para pernoita também eram distribuídos por empregados e pela tripulação.



Figs. 56, 57 – Primeiro modelo de sacos para pernoita da TAP, nas cores encarnada e azul (década de 1950).

Pedro José Gentil-Homem Correia da Silva, *Sobre as nuvens...cit.*, p. 376.

¹⁵⁴ Lisboa, Museu da TAP, *Informação* n.º 143/T, de 26 de julho de 1946.

¹⁵⁵ Pedro José Gentil-Homem Correia da Silva, *Sobre as nuvens...cit.*, pp. 127-129, 138, 375-380.

Os sacos, tal como os estojos de higiene, constituíam um meio de prolongar a presença da marca após a viagem, ao mesmo tempo que poderiam ser objeto de coleção, como se prova pela sua presença em lojas *vintage* e em locais de compras em linha. Atualmente, alguns dos modelos dos antigos sacos para pernoita foram objeto de réplicas comercializadas, satisfazendo os saudosistas e dando uma imagem *retro*.



Fig. 58 – Sacos para pernoita à venda em linha em abril de 2019.

<<https://www.olx.pt/anuncio/tap-sacos-mala-antigos-3-IDD2G8M.html#27af8396b2>>. Consultado em 05 de abril de 2019.

Dado o caráter efémero dos objetos que os estojos de higiene continham, poucos exemplares chegaram ao presente, embora se possam visualizar exemplares no Museu do Ar. Sabe-se, por exemplo que, os sabonetes, em versão miniatura, eram da marca *Confiança*, fundada em 1894, na cidade de Braga. Esta empresa fornecia o mesmo tipo de produtos para a CP – Comboios de Portugal e para várias instituições nacionais. As embalagens eram, contudo, diferentes, apresentando os logotipos das companhias¹⁵⁶.

As preocupações com a divulgação da imagem do país e das suas diversas regiões, têm levado a TAP a estar muito atenta a pormenores, não só patentes nas ementas como também em outras áreas. São exemplos disso mesmo as bolsas de *toilette*, oferecidas aos passageiros da classe executiva dos voos de longo curso. Por regra, na atualidade, esses *amenity kits* têm sido compostos por um par de meias, tampões de ouvidos, máscara de dormir, escova e pasta de dentes, creme hidratante e esferográfica, tudo guardado numa caixa de metal ou numa bolsa de tecido.

Na imagem infra, podem ver-se exemplos da última década. Três caixas de metal decoradas com temas como a louça de Bordalo Pinheiro, a calçada portuguesa e as conservas de sardinhas. Como se sabe, Rafael Bordalo Pinheiro (1846-1905) foi um

¹⁵⁶ Nuno Coelho, *Uma História de Confiança: a indústria da saboaria e perfumaria no século XX português*, Lisboa, Tinta-da-China, 2017, pp. 106-108.

artista com várias valências, designadamente aquarelista, caricaturista, ceramista, decorador, desenhador, ilustrador, além de jornalista e professor. Por outro lado, a calçada portuguesa, tal como a conhecemos hoje, data de meados do século XIX e consiste num revestimento do piso utilizado, em especial, na pavimentação de passeios de espaços públicos, não só em Portugal como em diversos países lusófonos. Usa pedras de formato irregular, sobretudo de calcário branco e preto, com as quais forma padrões decorativos. Finalmente, as conservas de sardinha integram os produtos tradicionais portugueses, tendo a primeira fábrica de conservas de peixe começado a laborar em Setúbal, em 1880. Na década de 1930, a indústria piscícola conserveira terá atingido um ponto alto. Ou seja, as escolhas da transportadora aérea nacional tiveram intenções claras de promover o país, através de imagens facilmente reconhecíveis.



Fig. 59 – Três latas em que se guardavam os produtos de *toilette* oferecidos aos passageiros da classe executiva dos voos de longo curso. Coleção particular. Foto de IDB.

Em julho de 2018, a TAP estabeleceu uma parceria com a marca *Castelbel*, uma empresa fundada em 1999, que se dedica à produção de artigos perfumados para o corpo e para a casa, presente atualmente em mais de 50 países em diversos continentes. Nos últimos anos, tem lançado coleções inspiradas em aspetos da cultura portuguesa¹⁵⁷. Desta vez, a parceria “TAP executive by Castelbel” deu origem à produção de seis bolsas diferentes com imagens de outros tantos pontos turísticos do país: Açores, Algarve, Lisboa, Madeira, Porto e Sintra. Aos produtos que habitualmente integravam os *amenity kits*, juntou-se uma saqueta perfumada, produzida em cortiça pintada – outro produto nacional relevante desde a Idade Média – com aromas representativos de cada

¹⁵⁷ Cf. *Castelbel*, <<https://www.castelbel.com/pt/#>>, (consultado em 28-11-2018).

região: Açores – leite, Algarve – sais marinhos e laranja, Lisboa – manjerico, Madeira – funcho, Porto – camélia, Sintra – hera¹⁵⁸.



Fig.60 – Duas bolsas (à esquerda a de Sintra, à direita a da Madeira) em que se guardam os produtos de *toilette* oferecidos aos passageiros da classe executiva dos voos de longo curso, resultantes da parceria “TAP executive by Castelbel”. Coleção particular. Foto de IDB.

Nestas bolsas de *toilette* encontra-se um marcador, com um pequeno texto em português e em inglês, onde o cliente pode ler:

“A TAP Air Portugal uniu-se à prestigiada marca portuguesa *Castelbel* para criar as novas bolsas de *toilette*, que irão tornar a sua experiência a bordo mais emblemática. A coleção ‘Olá Portugal’ foi concebida como uma homenagem à beleza inconfundível do nosso país. Cada saqueta encontra inspiração nas paisagens e tradições de cada um dos locais: Porto, Lisboa, Sintra, Algarve, Madeira e Açores. A conjugação entre a ilustração da embalagem e uma fragância de cada local faz desta coleção um objeto de carinho por parte dos portugueses e a opção ideal para levar um pouco do nosso país na palma da mão. Ao integrar a coleção ‘Olá Portugal’ nas bolsas de oferta, a TAP assume-se como embaixadora de Portugal no mundo, ao promover a produção nacional e dar a conhecer as regiões do país. Prepare-se para embarcar numa viagem de sensações, cores e aromas tão genuinamente portugueses”¹⁵⁹.

¹⁵⁸ Ângela Mata, “Castelbel e Tap, a nova parceria dos voos de longo curso”, <<https://nit.pt/vanity/beleza/castelbel-tap-nova-parceria-dos-voos-longo-curso>>, (consultado em 28-11-2018); Estela Ataíde, “Castelbel levanta voo com a TAP”, <https://pt.fashionnetwork.com/news/Castelbel-levanta-voo-com-a-TAP,998610.html#.W_5xnej7Q2w>, (consultado em 28-11-2018); “Altos voos: Castelbel desenha coleção especial para a TAP”, <<https://miranda.sapo.pt/outras-coisas/artigos/altos-voos-castelbel-desenha-colecao-especial-para-a-tap>>, (consultado em 28-11-2018); “Castelbel desenha coleção para a TAP”, <<https://marketeer.pt/2018/07/17/castelbel-desenha-colecao-para-a-tap/>>, (consultado em 28-11-2018); “TAP e Castelbel apresentam Portugal à classe executiva”, <<https://viagenseresorts.pt/tap-e-castelbel-apresentam-portugal-a-classe-executiva/>>, (consultado em 28-11-2018).

¹⁵⁹ Texto inserido no marcador incluído na bolsa de *toilette*. Coleção particular.

Como se pode verificar, a companhia aérea assumiu e assume claramente uma função de divulgadora dos produtos e das paisagens nacionais, numa ampla relação com o turismo.

3 – As revistas de bordo

As revistas de bordo tiveram início na *Pan American Airways* dos Estados Unidos da América, em 1941, antes ainda da fundação da TAP. A publicação intitulava-se *New Horizons*. Na Europa, a precursora terá sido a KLM, com a *Holand Herald*, publicada em 1966¹⁶⁰. A existência de uma revista de bordo por parte da transportadora aérea nacional foi decorrente de um processo de evolução natural, mas não linear, em resultado de algumas vicissitudes de percurso. Com efeito, a primeira publicação de bordo, *Mapa de Rotas*, com 16 páginas, reuniu informação anteriormente dispersa em capas e pastas distribuídas aos passageiros ou disponíveis na bolsa da cadeira da frente e incluiu informações da frota, das rotas propriamente ditas e, mais tarde, um preçário das vendas a bordo, publicidade a marcas associadas à TAP, caso da *Vista Alegre*, que fornecia a baixela usada a bordo e a *Christofle*, responsável pelos talheres; publicidade institucional, instruções de segurança e uma breve história da companhia¹⁶¹. Mesmo assim, e para a época, já era considerada cara, razão pela qual não tinha havido a veleidade de a desenvolver. Adicionalmente, a TAP dispunha ainda de outra publicação de passatempos que se designava *Relax*.



Fig. 61 – Capa da publicação *Relax*, da TAP, de 1979
Lisboa, Museu da TAP.

Se bem que em 1964, já se pensasse na criação de uma revista propriamente dita, para substituir a publicação *Mapa de Rotas*, só em 1975, num contexto muito conturbado da sociedade portuguesa após a revolução de abril de 1974, a ideia

¹⁶⁰ Paula de Oliveira Ribeiro, “Revistas que voam”, *TAP Portugal: Imagem de um povo: identidade e design da companhia aérea nacional, Catálogo da exposição* – MUDE, Lisboa, Câmara Municipal de Lisboa, Mude, Coleção Francisco Capelo, Tap Portugal e Arranha-Céus, 2015, pp. 137-145.

¹⁶¹ Pedro José Gentil-Homem Correia da Silva, *Sobre as nuvens...cit.*, p. 386.

reapareceu e, através de um dos projetos da área de publicidade da companhia, pelas mãos de um grupo de quatro indivíduos, entre os quais António Campos Batista, que viria a ser diretor executivo da primeira revista de bordo da TAP, foi possível concretizar a ideia, em 1981. O projeto pretendia-se autossuficiente e foi apresentado superiormente mas a administração “tinha medo de uma revista TAP”¹⁶², e o presidente da altura, José Gomes Mota, conservou-o na gaveta durante quatro anos.

O impasse resolveu-se com a chegada de um novo diretor geral comercial que apoiou a ideia e permitiu que Campos Batista, adjunto do chefe de divisão de publicidade, António Ferros, desencadeassem o processo de produção e publicação da primeira revista de bordo, que se viria a designar *Atlantis*, nome que surgiu através de um concurso entre os trabalhadores da companhia. A capa da primeira revista referia o mistério da Atlântida e, na segunda página, a seguir ao editorial, justificava-se o porquê da designação:

“*Atlantis* é a nova revista de bordo da TAP. O seu nome tem muito da fantasia e realidade subjacente ao próprio projecto desta nova publicação. *Atlantis* pretende aglutinar os significados de Atlântida e Atlântico. O primeiro, mistério ainda por desvendar, pode perfeitamente levar-nos a imaginar os nossos arquipélagos do Atlântico – a Madeira e os Açores – como fazendo parte do grande continente submerso.

O segundo, mais real, liga-se de perto com a nossa vocação oceânica, com a história de Portugal e com a nossa companhia que, todos os dias, voa sobre este mar imenso que serve de cenário à maior parte dos nossos destinos. Portanto, no fantástico ou no real, também os nossos artigos terão essa dualidade de entreter e informar, tendo em atenção a necessidade de tornar o tempo de viagem mais útil e agradável”¹⁶³.

Mas a revista tinha nascido rodeada de dificuldades e uma delas foi o facto de não haver tipografias interessadas no trabalho porque na altura não se ia além dos 70.000 exemplares e a *Atlantis* (uma revista de periodicidade trimestral, não obstante apresentar um formato e dimensões comuns, 20 por 29 centímetros e 48 páginas, cuja produção foi ao longo dos anos seguintes encomendada a artistas nacionais e estrangeiros), necessitava de produzir 130.000 nas duas edições de inverno e 150.000 nas duas edições de verão. Em maio de 1986, a sua periodicidade passou a bimestral.

¹⁶² Entrevista a António Campos Batista, realizada em 10 de março de 2019.

¹⁶³ André de Serpa Soares, “Um dia na vida da TAP: a quarta melhor revista de bordo do mundo”, *Revista Atlantis*, n.º1, Lisboa, 2005, pp. 16-20.



Figs. 62, 63 – Capas da primeira (fevereiro-abril de 1981) e última (janeiro-fevereiro de 1997) *Revista Atlantis* sob a direção de António Campos Baptista
Lisboa, Museu da TAP.

Os conteúdos eram discutidos no seio do grupo e o objetivo fundamental era promover o país, o turismo e a TAP. Em cada revista *Atlantis*, abordava-se a história da companhia, apresentavam-se os novos destinos, as melhorias ao nível dos serviços prestados a bordo e as feiras que durante aquele período se realizariam no país. Davam-se também a conhecer, por antecipação, os grandes eventos (Rally TAP, torneios de golfe, Expo 98), despertando dessa forma o interesse nos potenciais interessados.

Dado o facto de a revista ter como função entreter os passageiros a bordo, e num avião coexistirem pessoas de várias idades e graus de cultura, muitas delas iletradas, a equipa apostou em mais imagens e em menos textos, porque, afinal, um dos objetivos que se pretendia alcançar era ajudar a passar o tempo. E como a impressão era de fraca qualidade, socorreram-se de Jorge Barros, que dispunha de uma base de fotografias de todo o país, e que as fornecia consoante o tema de capa decidido. Também se recorreu muito ao trabalho de estúdio e aí entraram os fotógrafos da casa, numa primeira fase, Cabrita Gil, e numa outra, João Palmeiro.

Segundo Campos Batista, Mega Ferreira, por convite pessoal, integrou a revista, na qualidade de consultor editorial, em resultado de ter considerado ser necessário rodear-se de alguém com a sua força intelectual. A publicação ganhou uma qualidade que não tinha até aí, não obstante as dificuldades antes referidas. Numa primeira fase, Mega Ferreira tentou conferir alguma intelectualidade à revista e a rubrica “Perfil” foi o resultado de uma das suas ideias. Esta, referia uma individualidade portuguesa que se tivesse destacado internacionalmente¹⁶⁴.

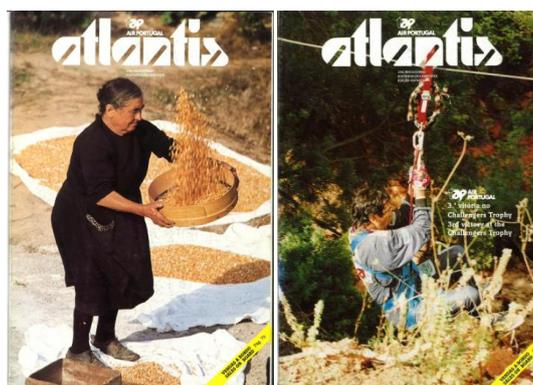
O primeiro número da revista *Atlantis* saiu em fevereiro de 1981 e assumiu-se como um êxito. Constava no editorial que os seus objetivos eram: “oferecer aos

¹⁶⁴ Entrevista a António Campos Baptista, realizada em 10 de março de 2019.

passageiros da TAP AIR PORTUGAL um passatempo durante a viagem, através de uma leitura recreativa, informativa e promocional, excluindo quaisquer artigos ou notícias de conteúdo político ou ideológico; promover fundamentalmente Portugal ou outros destinos e os próprios serviços da Empresa através de artigos e reportagens de natureza cultural, económica e turística; dar algumas informações sobre o voo e as condições de venda de artigos de bordo”¹⁶⁵.

Talvez por isso, despertou emoções e apetites. Havia que resistir às enormes pressões para que este ou aquele integrassem o conteúdo da próxima revista. Porque tendo visibilidade, teriam a vida facilitada no caminho do êxito. Nesse sentido, a linha traçada passava por só referir as personalidades que tivessem sido internacionalmente reconhecidas. Tais foram os casos do escritor José Saramago ou da pianista Maria João Pires. Não eram fruto de uma escolha da TAP mas, pelo contrário, estavam lá por mérito próprio, reconhecido além-fronteiras. E sendo uma companhia de bandeira, cumpria-lhe essa divulgação.

Em 1994, uma capa mostrando uma senhora idosa, toda vestida de preto e meias rotas, gerou o desagrado de alguém com responsabilidades governativas, que defendia que aquela imagem não era a do país real. Por pressão política a revista foi recolhida, tendo a capa sido substituída por uma outra, que representava uma espécie de concurso ou de um jogo entre equipas de várias empresas, entre as quais a da TAP.



Figs. 64, 65 – Duas versões da capa da *Revista Atlantis*, n.º 3, de 1994. Lisboa, Museu da TAP.

Acompanhando a evolução e crescimento da TAP, a *Atlantis* aumentou também o número de páginas, da mesma forma que sofreu diversas alterações de adaptação ao mercado. Foram diretores da revista, nesta primeira fase, Eduardo Ferros e António

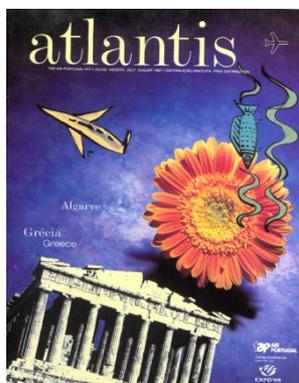
¹⁶⁵ “Editorial”, *Revista Atlantis*, n.º 1, Lisboa, 1981, p. 2.

Campos Batista. Este último manteve-se até 1997. António Monteiro, um homem da casa, sucedeu-lhe e foi diretor da revista apenas durante duas edições, nesse mesmo ano de 1997.



Fig. 66 – Capa da *Revista Atlantis*, n.º 2, de 1997, sob a direção de António Monteiro. Lisboa, Museu da TAP.

A sucessora foi uma mulher ligada à cultura, Simonetta Luz Afonso, a quem o presidente da TAP pediu que fizesse uma “uma revista que desse uma imagem do país atual, e cujos conteúdos passassem pela informação e pelo marketing, mas onde fosse possível promover Portugal, para além da própria companhia”¹⁶⁶. Em entrevista, a antiga diretora lembrava-se da revista em cuja capa aparecia a tal senhora idosa. Considerou que não refletia a realidade do país, por isso, e apesar de ser algo diferente daquilo que tinha feito, resolveu “arregaçar as mangas e meter mãos à obra” na prossecução daquilo que tinha imaginado para este novo desafio, isto é, promover um país diferente, no caminho da modernização, tal como Portugal se tinha transformado, ao mesmo tempo que se empenhava, através de um veículo tão privilegiado quanto o pode ser uma revista de bordo, a desfazer a imagem errada que lá fora, ainda se tinha de Portugal. E fê-lo de forma gratuita porque aceitou e assumiu o desafio como se se tratasse de uma missão em prol do país.



¹⁶⁶ Entrevista a Simonetta Luz Afonso, realizada em 26 de fevereiro de 2019.

Fig. 67 – Capa da *Revista Atlantis*, n.º 4, de 1997, sob a direção de Simonetta Luz Afonso. Lisboa, Museu da TAP.

A *Atlantis* entrou numa nova fase sob a gestão de Simonetta Luz Afonso, que definiu uma nova filosofia e um novo compromisso editorial, ao mesmo tempo que foi lançado um concurso para reformular graficamente a revista, porque a entendia como:

“um excelente veículo de divulgação e promoção da TAP, que é feita através da associação à imagem de Portugal, um país moderno, que sabe fazer e está em evolução, que não adormeceu em cima de uma história e de um património fantásticos, antes os aproveita para projectar o futuro, diariamente construído com gente nova, que cria e fervilha. Queremos fazer divulgação cultural e entendemos que a cultura não é só ‘livresca’, não são só museus ou património histórico, é também o ambiente, a natureza, o que as pessoas fazem, comem, dizem, cantam, vestem...Por outro lado, não queremos fazer uma enciclopédia, pretendemos oferecer uma escrita simples, com artigos aliciantes, que agradem e sejam entretidos. Os artigos são feitos de forma a poder agradar a todos mas, obviamente, cada um retira da revista o que mais lhe interessa”¹⁶⁷.

Apoiada pela sua assistente, Gisela Minavent Tavares e por uma equipa TAP adstrita à revista, socorreu-se do cineasta João Botelho e do *designer* Henrique Cayatte, que mais tarde deu continuidade ao seu trabalho, para alterar significativamente o conteúdo e a imagem gráfica da revista. Este, entrevistado a propósito da eventual diferença entre fazer o *design* de uma revista com as características da *Atlantis* (bilingue, para ser lida por um público heterogéneo) e desenhar uma qualquer outra publicação, respondeu:

“É diferente, porque a *Atlantis* não tem que competir em banca com outras publicações, o que confere maior liberdade. O *layout* actual da revista é do cineasta João Botelho. Fui convidado pela TAP para dar continuidade a esse trabalho e, em diálogo com o João, tivemos a preocupação de que o desenho da revista mantivesse sempre um traço de modernidade e actualidade e não fosse atrás de modas gráficas. Penso que tem havido a energia necessária para a revista se auto-renovar. Faço um exercício que é muito importante: viajo frequentemente de avião e tento observar como é que as pessoas pegam na revista, como é que a folheiam. Muitas vezes, as pessoas poisam a revista porque é servida a refeição, porque há uma demonstração nos ecrãs ou porque estão a falar com a pessoa do lado, mas depois voltam lá. A *Atlantis* tem um tempo de leitura e uma forma de ser folheada e manuseada diferente de todas as revistas”¹⁶⁸.

¹⁶⁷ “TAP Air Portugal”, *Revista Atlantis*, n.º 1, Lisboa, 2005, pp. 19-20.

¹⁶⁸ Fernando Pinto, “Editorial”, *Revista Atlantis*, n.º 3, Lisboa, 2003, p. 13.

A periodicidade da *Atlantis* passou de trimestral a bimensal, competindo à diretora: “inserir conteúdos adequados a cada revista, não descurando a promoção cultural. No que toca à cultura de âmbito popular, as nossas tradições rurais, como por exemplo as vindimas, podiam ser eleitas um dos temas a ser publicados”¹⁶⁹. Na prossecução destes objetivos, contactou pessoalmente autores e artistas consagrados para, de forma voluntária e generosa – em troca, a TAP oferecia-lhes uma viagem aérea quando dela necessitassem – escreverem artigos propositadamente para a revista, tal como aconteceu, por exemplo, com José Saramago.

É durante a sua gestão que a revista explorou e promoveu temas, lugares e personalidades tão diversas como Praga, Açores, Viena ou Mértola; Mariza, Amália, Manoel de Oliveira, Maria João Pires, José Saramago, William Beckford, Paula Rego ou Dulce Pontes; o Alqueva, a joalheria portuguesa e os tapetes de Vila Viçosa, a par com os presépios de Teresa Martins em Monsaraz ou um outro do século XVIII da escola Machado de Castro, a guitarra portuguesa e a aventura do manuelino, de entre muitos outros. De realçar o rigor fotográfico dos portfólios de Jorge Barros e da fotografia de Carlos Santos Costa.

Em 2005, coincidindo com o arrancar do programa de nova imagem da TAP, aquando da celebração do 60.º aniversário da companhia (onde se destacava, uma nova imagem institucional, novos uniformes cujo *design* estiveram a cargo dos estilistas portugueses Manuel Alves e José Manuel Gonçalves, confirmando a opção de divulgar as marcas e os produtos nacionais), a revista *Atlantis* ganhou o prémio de quarta melhor revista de bordo do mundo, na opinião do júri do concurso Annual Avion Awards. Acompanhando o dinamismo da aviação comercial, também a *Atlantis* terminou o seu ciclo de vida, que se desenvolveu ao longo de cerca de 15 anos, em resultado do trabalho abnegado de poucas pessoas, dispondo de poucos recursos, mas indiscutivelmente empenhadas em conseguirem os nobres objetivos que se haviam proposto: divulgar e promover o país, a TAP e o turismo nacional.

Na sequência do projeto aprovado em junho de 2007, em novembro desse mesmo ano, surgiu a revista de bordo *Up*, ou melhor dizendo *Up: ouse sonhar mais alto*, um conceito que se pretendeu radical, relativamente aos anteriores. Inicialmente pensado como *Upgrade*, algo que quase todos procuramos, veio a ser substituído pela atual designação porque na nossa cultura, e principalmente na aviação, poderia ser mal

¹⁶⁹ Entrevista a Simonetta Luz Afonso, realizada em 26 de fevereiro de 2019.

interpretado no sentido em que tem um significado diferente. Um “parto difícil” se tivermos em consideração que o maior desafio que se coloca a quem se propõe construir do zero uma revista de bordo, é o dos temas. Dificuldade já experimentada pelas direções anteriores, dada a diversidade, a vários níveis, do público-alvo.



Fig. 68 – Capa da revista *Up*, n.º 1 de novembro de 2007, sob a direção de Paula Ribeiro. Lisboa, Museu da TAP.

Segundo a atual diretora, Paula Ribeiro, que dispõe uma larga experiência de trabalho de edição, a *Up*:

“Tem de agradar ao CEO de uma multinacional que viaja para Nova Iorque em classe executiva, da mesma forma que a um casal da classe média que vai passar as férias de verão na Baía. O maior desafio que se coloca a quem se propõe construir uma revista de bordo, além dos constrangimentos mais óbvios, são os temas. E não se pode falar de sexo, nem de política nem de religião! Existem, efetivamente, uma série de constrangimentos: o avião é uma panela de pressão e cada dia que passa, o leitor é mais herói, porque não nos podemos esquecer as situações de *stress* pelas quais passou, antes de entrar e se sentar no seu lugar: o congestionamento do trânsito até ao aeroporto, as filas de *check-in*, a fase do *security*, a preocupação se a mala vai chegar ao destino atempadamente, os quilómetros que, no interior do aeroporto, é obrigado a fazer para conseguir embarcar, o medo de perder o avião, o medo de andar de avião, etc.”¹⁷⁰.

Tudo isso obrigou a repensar a nova revista, que deveria estar inserida na nova imagem da TAP, e através da qual, para além das preocupações e objetivos anteriores, se sublinhasse a crescente valorização do país como um destino de negócios ou lúdico, que se assumia como uma excepcional plataforma operacional na ligação da Europa com

¹⁷⁰ Entrevista a Paula Ribeiro, diretora da revista *Up*, realizada em 27 de fevereiro de 2019.

a África e a América Meridional e a do Norte. Porque a TAP é uma imagem que se identifica com o país projetando-o para o futuro.

Estruturalmente, a *Up* foi dividida em cinco blocos, precedidos de uma seção intitulada *Checklist*, na qual aparece uma entrevista com um passageiro frequente na qual são sugeridos hotéis, restaurantes, exposições e espetáculos de um sítio do mundo. Mensalmente é convidada uma personalidade de alguma forma relacionada com o tema da capa para escrever um artigo sobre o primeiro bloco, cujo tema é Portugal. Ora, cada um dos cinco blocos apresenta um objetivo diferente: o primeiro – *Embarque imediato* – é sempre relacionado com Portugal, que é o país da TAP. As personalidades convidadas têm sido muito diversificadas, artista, historiador, chef, etc., que abordam uma região portuguesa sob a ótica da paisagem, do património e da gastronomia; o segundo – *Partida* – relaciona-se com o tema de capa, que muitas vezes também é sobre Portugal. Fornece indicações sobre um dos 80 destinos da companhia e, em modo de grande reportagem, salienta o que se considera mais relevante sobre o destino escolhido; o terceiro – *Bagagem de mão* – deve ser entendido como uma metáfora, no sentido em que aquilo que se pretende é que, após a sua leitura, o passageiro tenha adquirido mais conhecimentos (bagagem cultural), daí incluir histórias de viagem e contos; vem depois, em quarto lugar, o *Piloto automático*, que nada mais é do que propor ao passageiro que relaxe e se desligue do mundo exterior, gozando os prazeres da viagem, aproveitando o que, naquele espaço, o avião tem para lhe oferecer desde a tecnologia à gastronomia; finalmente, e como não podia deixar de ser, surge a *Aterragem*, que é uma visita guiada a notícias e informações sobre a TAP e as suas frotas¹⁷¹.

A revista é bilingue, português e inglês, costuma oscilar entre 176 e 192 páginas e é sempre acompanhada por uma pequena agenda cultural, impressa em papel mais leve e em formato de bolso, igualmente bilingue, que apresenta um conjunto vasto e diversificado de espetáculos, exposições, festivais, passeios ao ar livre, bares e restaurantes, para aquele mês, disponíveis em vários pontos do país¹⁷².

Não obstante operarem no mercado internacional cinco empresas que fazem revistas de bordo, a *Up* gere-se segundo um modelo de negócios único. Em primeiro lugar, no que respeita aos conteúdos, porque sendo a revista um meio privilegiado de promover Portugal, exige uma atenção muito especial na escolha dos temas. Outras

¹⁷¹ Paula de Oliveira Ribeiro, “Revistas que voam”, *TAP Portugal: Imagem de um povo...cit.*, pp. 139-140.

¹⁷² Idem, *Ibidem*, p. 142.

criam conteúdos que depois negociam com vários clientes. O resultado é que o mesmo tema sai em diversas revistas de vários operadores, que se limitam a adaptá-los.

A outra questão prende-se com a gestão financeira. No caso da *Up*, toda a faturação é efetuada diretamente pela TAP, ao passo que outras companhias, como por exemplo, a Air France, a Easy Jet, a Iberia ou a Delta, têm uma filosofia diferente, que passa pela execução da revista ser efetuada por uma empresa exterior que entrega o produto final ao cliente, ficando com as receitas de publicidade. São modelos fechados, contrariamente à *Up*, onde existe liberdade criativa, o que permite desenvolver um produto mais concorrencial e saudável.

Voltando aos conteúdos, os mesmos são decididos com alguma antecedência e têm em consideração vários fatores. No outono anterior, são definidos os destinos a promover durante todo o ano seguinte, que atualmente consideram o retângulo América (do Norte e do Sul), África, Europa. Segundo Paula Ribeiro: “Se, por exemplo, a capa é sobre a Europa, as outras têm de ir atrás do retângulo. Para isso a revista dispõe de um leque de colaboradores distribuídos pelo mundo que propõem artigos com o enquadramento e as características específicas dos blocos. Por exemplo no bloco dois, a ideia é falar sobre uma terra, uma vila, um bairro sendo que ao bloco três cabem as histórias de viagem, pelo que é mais abrangente”¹⁷³.

Importa salientar que a *Up* não tem tido “mãos a medir” no que respeita à divulgação de destinos TAP (principalmente Portugal, mas também o Brasil, a América do Norte e a Europa), pelo que me dispense de os referir, uma vez que se poderia tornar fastidioso. Dada a nossa especificidade cultural, há, pelo menos, duas edições que promovem Portugal na capa da revista: a de março, porque coincidente com a BTL – Bolsa de Turismo de Lisboa – o evento de promoção turística nacional mais importante, e onde a TAP, tradicionalmente, dispõe do maior *stand*; e a de agosto, porque corresponde à maior afluência de passageiros e turistas que utilizam os voos da TAP em direção a Portugal. Para além disso, a revista de agosto tem a particularidade de ser temática, podendo versar o Portugal tecnológico, a medicina, a natureza, etc. O Portugal de aventura do ano passado, dará lugar ao Portugal selvagem, este ano.

Finalmente, cumpre referir que a revista de bordo *Up*, tem vindo a ganhar prémios atrás de prémios, o que é encorajador no sentido em que demonstra o elevado reconhecimento dos passageiros. Prova disso, foi o resultado de um questionário –

¹⁷³ Entrevista a Paula Ribeiro, diretora da revista *Up*, realizada em 27 de fevereiro de 2019.

muito simples, com apenas duas perguntas – aprendeu algo que desconhecia através da leitura da revista ou através da sua leitura alterou a opinião que tinha sobre a TAP e Portugal? – dirigido a todos os passageiros da TAP, e cujas respostas (91% dos passageiros responderam afirmativamente à primeira questão e 96% à segunda), além de encorajadoras legitimaram a estrutura e os conteúdos da revista nos moldes atualmente produzidos.

Conservando um otimismo tão realista como moderado, Paula Ribeiro opta por manter os pés bem assentes na terra, e apesar de a *Up* estar a atravessar uma fase de interessante crescimento, afirma com indisfarçável orgulho: “o meu segredo é não ter plano de carreira, o que me permite estar onde sempre desejei estar”¹⁷⁴. É talvez, e também por isso, que reage aos comentários do marido, no que toca à sua relação com a revista, contando que este costuma dizer: “É o sonho da sua vida: os passageiros vão ficar amarrados na cadeira a ler a revista, sem poderem sair”¹⁷⁵.

¹⁷⁴ Entrevista a Paula Ribeiro, diretora da revista *Up*, realizada em 27 de fevereiro de 2019.

¹⁷⁵ Entrevista a Paula Ribeiro, diretora da revista *Up*, realizada em 27 de fevereiro de 2019.

Conclusão

Entre 1945 e 2017, a TAP, em consonância com as conjunturas políticas, económicas e sociais, foi apresentando diversas imagens de Portugal. As primeiras para mostrar ao estrangeiro um país de sonho, bem diferente do que era na realidade. Na atualidade, e depois de um certo apagamento da portugalidade na década de 1990, um novo investimento, em todo o serviço de bordo e não só, que procura refletir quer a identidade da marca, quer as paisagens e os produtos nacionais.

Como o objetivo das companhias aéreas, surgidas após o final da Segunda Guerra Mundial, foi o de transportar correspondência, não houve por isso, e de início, qualquer preocupação em providenciar comida a bordo. Posteriormente, e em resultado do *boom* da aviação civil, a companhia norte americana United, copiando o conceito entretanto já utilizado nalgumas companhias de caminhos-de-ferro, introduziu o serviço de refeições a bordo. Os pratos eram inicialmente confeccionados nos aeroportos, sendo posteriormente transportados a bordo em recipientes térmicos, beneficiando de tecnologias muito básicas das aeronaves de então. Esta opção revelou-se muito acertada, pois permitia saciar a fome a quem viajava, ajudava a passar o tempo a bordo e atraía novos clientes.

A TAP foi criada em 1945 e o seu primeiro voo comercial só aconteceu no ano seguinte, quando, em 19 de setembro de 1946, inaugurou a linha que ligou pela primeira vez as duas capitais ibéricas, Lisboa e Madrid. O voo foi operado por um Dakota DC3. Não se sabe se serviram algum tipo de refeição nesse voo, mas quando no final desse mesmo ano, mais precisamente no dia 31 de dezembro, foi inaugurada a *Linha Aérea Imperial* que ligava Portugal às suas províncias ultramarinas africanas de Angola e Moçambique, os testemunhos dos jornalistas que cobriram o acontecimento foram inequívocos relativamente ao serviço de refeições a bordo. Segundo estes, nesses voos puderam ser degustados pequenos-almoços e almoços (os jantares eram realizados em terra firme), compostos por preparados simples mas que, pelo menos, confortavam o estômago dos passageiros: galinha corada, pastéis de bacalhau, fiambre, ovos, fruta, acompanhados de vinhos brancos e tintos, fundamentais para as refeições dos portugueses. Mas foi só em finais dos anos de 1960, que a TAP imprimiu as primeiras ementas de bordo, numa altura em que viajar de avião era só para alguns, pois não estava ao alcance da grande maioria das bolsas, devido ao elevado preço das passagens aéreas. Voar na companhia aérea nacional era, então, glamoroso e as ementas de bordo refletiam-no de forma muito clara.

Na primeira classe preparavam-se bandejas individuais, nas quais, em loiça *Vista Alegre* e talheres *Christofle*, se servia camarão, caviar, lagosta, lagostim, pratos da chamada *cuisine française*, muito em moda nessa altura, antecidos de champanhe *Moët et Chandon*. A refeição terminava com brandies e conhaques de renome internacional, uma boa aguardente velha portuguesa, e charutos *Montecristo*. Pelo meio apreciavam-se os vinhos nacionais mais emblemáticos, porque a TAP era também uma montra do melhor que Portugal tinha para oferecer.

Este serviço luxuoso, não era exclusivo da TAP. Muito pelo contrário, a companhia aérea portuguesa limitava-se a seguir as melhores práticas da altura para angariar e fidelizar clientes como, aliás, as outras companhias aéreas faziam. Se olharmos para os exemplos apresentados neste trabalho (Air Afrique, Air France, Alitalia, Aer Lingus, Austrian Airlines, BEA, BOAC, Cathay Pacific, Canadian, Iberia, KLM, SAA, Sabena, PAN AM, Varig), as ementas servidas a bordo da TAP iam na mesma linha de qualidade e quantidade, com naturais diferenças identitárias. Na verdade, torna-se evidente a existência de um padrão comum às operadoras aéreas deste período, isto é, a vontade de bem servir, quase que apetece dizer, sem olhar a custos.

Com efeito, os pratos típicos das décadas de 1960 e 1970 representam aquilo que de melhor e mais exótico a TAP tinha para oferecer aos seus passageiros de primeira classe: caviar e marisco, peixes como o salmão o pregado, o badejo, o robalo, a truta, a pescada e as sardinhas tão tipicamente portuguesas, e um vasto leque de pratos de carne, desde o tordado ao rosbife e costeletas de vitela, passando pelo lombo de vaca, o *filet mignon*, e outros preparados de porco, peru e frango, todos servidos com acompanhamentos de requinte.

O final da década de 1960 e a seguinte trouxeram os problemas de desregulamentação e subida elevada do preço do petróleo, e as companhias de aviação tiveram de se retrair para manter a sustentabilidade do negócio. E tudo piorou com o tímido aparecimento das companhias *low cost*, tanto mais que nestas, o preço do bilhete não incluía serviço de bordo. Ora, como se sabe, este modelo veio a ser paulatinamente seguido quase que transversalmente a esta atividade económica. Nas ementas servidas a bordo da TAP nos anos de 1980 e de 1990, deixaram de figurar caviar, lagosta e lagostim ficando, residualmente, algum marisco “diluído” em saladas, cocktails e tartes.

Com uma conjuntura política, social e económica tão difícil quanto instável, a TAP teve que se adaptar às novas filosofias de mercado e, é claro, que a diminuição da qualidade do serviço de bordo foi talvez a parte mais visível desta nova era. Até porque

à dimensão portuguesa, a TAP era sinónimo de um elevado nível de segurança e bem servir. Mas também, como já foi referido, não se tratava de uma questão exclusiva da companhia aérea nacional de bandeira, razão pela qual houve que aceitar a conjuntura e definir estratégias que não comprometessem a reputação que legitimamente se conquistara e consolidara nas décadas anteriores.

Seguindo, uma vez mais, o modelo internacional, apostou-se na introdução dos pratos italianos de massas tão em voga nessa altura, ao mesmo tempo que se incluíram produtos e pratos iconográficos da nossa gastronomia, casos dos preparados de bacalhau, a feijoadá, os pratos de cherne e de borrego e, evidenciando a relação com o Brasil, a moqueca, bem conhecida nesse país e em Angola. Paralelamente, assistiu-se a uma redução na quantidade e eventual qualidade dos aperitivos e dos digestivos. Porém, importa salientar que a TAP nunca deixou de servir a bordo os melhores vinhos nacionais, incluindo Porto e Madeira, bem como as nossas aguardentes, um esforço que se salienta dadas as naturais dificuldades contextuais.

Com a mudança do século, veio o reforço da estratégia anterior, que passava pela manutenção de pratos e produtos nacionais, mantendo-se as massas, tão do agrado da nova geração, como uma alternativa segura. Até que, em 2017, a TAP assinou um acordo com seis chefs de cozinha, todos com estrelas Michelin, após vários anos de consultadoria por parte do chef Victor Sobral, responsável pelo serviço das refeições de bordo desde 2001. As ementas atualmente servidas a bordo dos voos TAP reflectem esta nova realidade, uma nova filosofia que combina diferentes propostas gastronómicas, tendo como base a nossa identidade cultural.

Ao longo dos anos, a companhia aérea nacional serviu muita qualidade em quantidade, na altura em que era preciso atrair e fidelizar clientes, mas também se viu obrigada a diminuir a fasquia em consequência de contextos nacionais e internacionais que o explicam. Hoje, e uma vez mais, tenta diferenciar-se, malgrado a conjuntura desfavorável onde se movimenta, e apesar de a classe económica estar quase já só reduzida a sandes, chocolate e bebidas (vinhos, cerveja, sumos, águas, café e chá), ainda é das poucas companhias aéreas na Europa que, nesta classe, serve refeições a bordo, sem custos acrescidos.

Anexos

Anexo I

Frota da TAP: do início à atualidade

NOME DOS AVIÕES DA TAP (1945-2019)					
Matrícula	Fabricante	Modelo	Nome	Entrada	Saída
DC-3 DAKOTA					
CS-TDA	DOUGLAS	C-47A-75-DL		1945	1958
CS-TDB	DOUGLAS	C-47A-50-DL		1946	W/O 1948
CS-TDC	DOUGLAS	C-53D-DO		1946	1958
CS-TDD	DOUGLAS	C-53D-DO		1946	1958
CS-TDE	DOUGLAS	C-53D-DO		1946	1958
CS-TDF	DOUGLAS	C-47A-65-DL		1946	W/O 1948
CS-TDG	DOUGLAS	C-47A -20- DK		1947	1958
CS-TDH	DOUGLAS	C-47A-50-DL		1946	1959
DC-4 SKYMASTER					
CS-TSA	DOUGLAS	C-54A-DO	SANTA CRUZ	1947	1959
CS-TSB	DOUGLAS	C-54A-DO		1947	W/O 1948
CS-TSC	DOUGLAS	C-54A-DO		1947	1959
CS-TSD	DOUGLAS	C-54A-DO		1947	1960
L-1049 SUPER CONSTELLATION					
CS-TLA	LOCKHEED	L-1049G	VASCO DA GAMA	1955	1967
CS-TLB	LOCKHEED	L-1049G	INFANTE DOM HENRIQUE	1955	1967
CS-TLC	LOCKHEED	L-1049G	GAGO COUTINHO	1955	1967
CS-TLD	LOCKHEED	L-1049H		1958	1959
CS-TLE	LOCKHEED	L-1049G	SALVADOR CORREA	1959	1967
CS-TLF	LOCKHEED	L-1049G	MOUZINHO DE ALBUQUERQUE	1959	1967
CS-TLG	LOCKHEED	L-1049G			
CS-TLH	LOCKHEED	L-1049E-55			
CARAVELLE					
CS-TCA	SUD AVIATION	VI-R	GOA	1962	1975
CS-TCB	SUD AVIATION	VI-R	DAMÃO	1962	1975

NOME DOS AVIÕES DA TAP (1945-2019)					
Matrícula	Fabricante	Modelo	Nome	Entrada	Saída
CS-TCC	SUD AVIATION	VI-R	DIU	1962	1975
CS-TCC	SUD AVIATION	VI-R	DIU	1962	1975
CS-TCD	SUD AVIATION	VI-R			
BOEING 707					
CS-TBA	BOEING	707-382B	SANTA CRUZ	1965	1987
CS-TBB	BOEING	707-382B	SANTA MARIA	1966	1987
CS-TBC	BOEING	707-382B	LUANDA	1968	1989
CS-TBD	BOEING	707-382B	LOURENÇO MARQUES	1968	1986
CS-TBE	BOEING	707-382B	PEDRO ALVARES CABRAL	1969	1983
CS-TBF	BOEING	707-382B	VASCO DA GAMA	1970	1983
CS-TBG	BOEING	707-382B	FERNÃO DE MAGALHÃES	1970	1988
CS-TBH	BOEING	707-399C	PEDRO NUNES	1973	1983
CS-TBI	BOEING	707-399C	D. JOÃO DE CASTRO	1973	1984
CS-TBJ	BOEING	707-373C	LISBOA	1974	1987
CS-TBT	BOEING	707-3F5C	HUMBERTO DELGADO	1976	1988
CS-TBU	BOEING	707-3F5C	JAIME CORTESÃO	1976	1989
BOEING 727					
CS-TBK	BOEING	727-82	AÇORES	1967	1989
CS-TBL	BOEING	727-82	MADEIRA	1967	1989
CS-TBM	BOEING	727-82	ALGARVE	1967	1989
CS-TBN	BOEING	727-82C	PORTO	1968	1983
CS-TBO	BOEING	727-82C	COSTA DO SOL	1968	1988
CS-TBP	BOEING	727-82	CABO VERDE	1971	1984
CS-TBQ	BOEING	727-172C	BISSAU	1973	1983
CS-TBV	BOEING	727-155C		1978	1982
CS-TBR	BOEING	727-282	SACADURA CABRAL (acidente no FNC)	1975	W/O 1977
CS-TBS	BOEING	727-282	GAGO COUTINHO	1975	1991

NOME DOS AVIÕES DA TAP (1945-2019)					
Matrícula	Fabricante	Modelo	Nome	Entrada	Saída
CS-TBW	BOEING	727-282	COIMBRA	1979	1990
CS-TBX	BOEING	727-282	FARO	1980	1991
CS-TBY	BOEING	727-282	AMADORA	1981	1990
BOEING 747					
CS-TJA	BOEING	747-282B	PORTUGAL	1972	1984
CS-TJB	BOEING	747-282B	BRASIL	1972	1984
CS-TJC	BOEING	747-282B	LUIS DE CAMÕES	1974	1976
CS-TJD	BOEING	747-282B	BARTOLOMEU DE GUSMÃO	1975	1976
BEECHCRAFT					
CS-TFA	BEECHCRAFT	E.90 KING AIR		1979	1984
CS-TFB	BEECHCRAFT	58 BARON		1975	1979
CS-TFC	BEECHCRAFT	58 BARON		1975	1979
DHC-6 TWIN OTTER					
CS-TFD	DEHAVILLAND	DHC-6 300	FUNCHAL	1979	1984
CS-TFE	DEHAVILLAND	DHC-6 300	COVILHÃ	1980	1984
CS-TFF	DEHAVILLAND	DHC-6 300		1985	1987
BOEING 737-200					
CS-TEK	BOEING	737-200	PONTA DELGADA	1983	1994
CS-TEL	BOEING	737-200	FUNCHAL	1983	1993
CS-TEM	BOEING	737-200	SETUBAL	1983	1999
CS-TEN	BOEING	737-200	BRAGA	1983	1999
CS-TEO	BOEING	737-200	ÉVORA	1983	1998
CS-TEP	BOEING	737-200	PORTO	1983	1999
CS-TEQ	BOEING	737-200	VILA REAL	1983	1998
CS-TER	BOEING	737-200	AVEIRO	1987	1996
CS-TES	BOEING	737-200	VIANA DO CASTELO	1987	1997
CS-TET	BOEING	737-200		1988	1994
CS-TEU	BOEING	737-200	PORTO SANTO	1987	1994
CS-TEV	BOEING	737-200		1988	1995
L1011-500 TRISTAR					
CS-TEA	LOCKHEED	L1011-500	LUIS DE CAMÕES	1983	1997

NOME DOS AVIÕES DA TAP (1945-2019)					
Matrícula	Fabricante	Modelo	Nome	Entrada	Saída
CS-TEB	LOCKHEED	L1011-500	INFANTE DOM HENRIQUE	1983	1997
CS-TEC	LOCKHEED	L1011-500	GAGO COUTINHO	1983	1997
CS-TED	LOCKHEED	L1011-500	BARTOLOMEU DE GUSMÃO	1983	1997
CS-TEE	LOCKHEED	L1011-500	SANTO ANTÓNIO DE LISBOA	1984	1996
CS-TEF	LOCKHEED	L1011-500	FERNANDO PESSOA	1988	1995
CS-TEG	LOCKHEED	L1011-500	EÇA DE QUEIROZ	1989	1995
BOEING 737-300					
CS-TIA	BOEING	737-300	MADEIRA	1989	1994
CS-TIB	BOEING	737-300	AÇORES (EXPO98)	1989	1999
CS-TIC	BOEING	737-300	ALGARVE (FLY ALGARVE)	1989	1999
CS-TID	BOEING	737-300	ALTO MINHO	1990	1998
CS-TIE	BOEING	737-300	COSTA AZUL	1990	1998
CS-TIF	BOEING	737-300	COSTA VERDE	1988	1994
CS-TIG	BOEING	737-300		1989	2001
CS-TIH	BOEING	737-300		1989	2000
CS-TII	BOEING	737-300		1992	1993
CS-TIJ	BOEING	737-300		1992	1993
CS-TIK	BOEING	737-300	COSTA DO ESTORIL	1992	1999
CS-TIL	BOEING	737-300	LISBOA	1992	1998
CS-TIN	BOEING	737-300		1995	1999
CS-TIO	BOEING	737-300		1995	1999
CS-TIR	BOEING	737-300		1989	1992
AIRBUS A310					
CS-TDI	AIRBUS	310-304	PADRE ANTÓNIO VIEIRA	1991	2007
CS-TEH	AIRBUS	310-304	BARTOLOMEU DIAS	1988	2008
CS-TEI	AIRBUS	310-304	FERNÃO DE MAGALHÃES	1989	2008

NOME DOS AVIÕES DA TAP (1945-2019)					
Matrícula	Fabricante	Modelo	Nome	Entrada	Saída
CS-TEJ	AIRBUS	310-304	PEDRO NUNES	1989	2008
CS-TEW	AIRBUS	310-304	VASCO DA GAMA	1990	2008
CS-TEX	AIRBUS	310-304	JOÃO XXI	1992	2008
CS-TEY	AIRBUS	310-304	PEDRO ALVARES CABRAL	1991	1992
CS-TEZ	AIRBUS	310-304	VIANA DA MOTA	2003	2003
AIRBUS A340					
CS-TOA	AIRBUS	340-312	FERNÃO MENDES PINTO	1994	...
CS-TOB	AIRBUS	340-312	D. JOÃO DE CASTRO	1994	...
CS-TOC	AIRBUS	340-312	WENCESLAU DE MORAIS	1995	...
CS-TOD	AIRBUS	340-312	D. FRANCISCO DE ALMEIDA	1995	...
AIRBUS A319					
CS-TTA	AIRBUS	319-111	VIEIRA DA SILVA	1997	...
CS-TTB	AIRBUS	319-111	GAGO COUTINHO	1997	...
CS-TTC	AIRBUS	319-111	FERNANDO PESSOA	1998	...
CS-TTD	AIRBUS	319-111	AMADEO DE SOUSA CARDOSO	1998	...
CS-TTE	AIRBUS	319-111	FRANCISCO D'OLANDA	1998	...
CS-TTF	AIRBUS	319-111	CALOUSTE GULBENKIAN	1998	...
CS-TTG	AIRBUS	319-111	HUMBERTO DELGADO	1998	...
CS-TTH	AIRBUS	319-111	ANTONIO SÉRGIO	1998	...
CS-TTI	AIRBUS	319-111	EÇA DE QUEIRÓS	1998	...

NOME DOS AVIÕES DA TAP (1945-2019)					
Matrícula	Fabricante	Modelo	Nome	Entrada	Saída
CS-TTJ	AIRBUS	319-111	VIANA DA MOTA / EUSÉBIO	1999	...
CS-TTK	AIRBUS	319-111	MIGUEL TORGA	1999	...
CS-TTL	AIRBUS	319-111	ALMEIDA GARRETT	1999	...
CS-TTM	AIRBUS	319-111	ALEXANDRE HERCULANO	1999	...
CS-TTN	AIRBUS	319-111	CAMILO CASTELO BRANCO	1999	...
CS-TTO	AIRBUS	319-111	ANTERO DE QUENTAL	1999	...
CS-TTP	AIRBUS	319-111	JOSEFA D'ÓBIDOS	2000	...
CS-TTQ	AIRBUS	319-112	AGOSTINHO DA SILVA	2006	2018
CS-TTR	AIRBUS	319-112	SOARES DOS REIS	2008	...
CS-TTS	AIRBUS	319-112	GUILHERMINA SUGGIA	2008	...
CS-TTU	AIRBUS	319-112	SOPHIA DE MELLO BREYNER	2014	...
CS-TTV	AIRBUS	319-112	ARISTIDES DE SOUSA MENDES	2014	...
AIRBUS A320					
CS-TNA	AIRBUS	320-211	GRÃO VASCO	1992	2010
CS-TNB	AIRBUS	320-211	GIL VICENTE	1992	2000
CS-TNB	AIRBUS	320-211	SOPHIA DE MELLO BREYNER	2005	2010
CS-TNC	AIRBUS	320-211	PÊRO DA COVILHÃ	1992	2003
CS-TND	AIRBUS	320-211	GARCIA DA ORTA	1992	2000
CS-TNE	AIRBUS	320-211	SÁ DE MIRANDA	1993	2000
CS-TNE	AIRBUS	320-211	SÁ DE MIRANDA	2004	2010
CS-TNF	AIRBUS	320-211	FERNÃO LOPES	1993	1999

NOME DOS AVIÕES DA TAP (1945-2019)					
Matrícula	Fabricante	Modelo	Nome	Entrada	Saída
CS-TNG	AIRBUS	320-214	MOUZINHO DA SILVEIRA	1999	...
CS-TNH	AIRBUS	320-214	ALMADA NEGREIROS	1999	...
CS-TNI	AIRBUS	320-214	AQUILINO RIBEIRO	1999	...
CS-TNJ	AIRBUS	320-214	FLORBELA ESPANCA	2000	...
CS-TNK	AIRBUS	320-214	TEÓFILO BRAGA	2000	...
CS-TNL	AIRBUS	320-214	VITORINO NEMÉSIO	2000	...
CS-TNM	AIRBUS	320-214	NATÁLIA CORREIA	2002	...
CS-TNN	AIRBUS	320-214	GIL VICENTE	2002	...
CS-TMW	AIRBUS	320-214	LUISA TODI	2004	...
CS-TNO	AIRBUS	320-211	LUÍS DE FREITAS BRANCO	2005	2009
CS-TNP	AIRBUS	320-214	ALEXANDRE O'NEILL	2006	...
CS-TNQ	AIRBUS	320-214	JOSÉ RÉGIO	2009	...
CS-TNR	AIRBUS	320-214	LUÍS DE FREITAS BRANCO	2009	...
CS-TNS	AIRBUS	320-214	D. AFONSO HENRIQUES	2009	...
CS-TNT	AIRBUS	320-214	RAFAEL BORDALO PINHEIRO	2009	...
CS-TNU	AIRBUS	320-214	COLUMBANO BORDALO PINHEIRO	2009	...
CS-TNV	AIRBUS	320-214	GRÃO VASCO	2009	...
CS-TNW	AIRBUS	320-214	JOSÉ SARAMAGO	2014	...
CS-TNX	AIRBUS	320-214	MALANGATANA	2014	...
CS-TNY	AIRBUS	320-214	DOMINGOS SEQUEIRA	2017	...
CS-TQD	AIRBUS	320-214	EUGÉNIO DE ANDRADE	2006	2018

NOME DOS AVIÕES DA TAP (1945-2019)					
Matrícula	Fabricante	Modelo	Nome	Entrada	Saída
AIRBUS A330-200					
CS-TJE	AIRBUS	321-211	PERO VAZ DE CAMINHA	2000	...
CS-TJF	AIRBUS	321-211	LUIS VAZ DE CAMÕES	2001	...
CS-TJG	AIRBUS	321-211	AMÁLIA RODRIGUES	2002	...
CS-TJH	AIRBUS	321-211	MANOEL DE OLIVEIRA	2017	...
AIRBUS A330-200					
CS-TOE	AIRBUS	A330-200	PEDRO ALVARES CABRAL	2006	...
CS-TOF	AIRBUS	A330-200	INFANTE D. HENRIQUE	2006	...
CS-TOG	AIRBUS	A330-200	BARTOLOMEU DE GUSMÃO	2006	...
CS-TOH	AIRBUS	A330-200	NUNO GONÇALVES	2007	2018
CS-TOI	AIRBUS	A330-200	DAMIÃO DE GOIS	2007	...
CS-TOJ	AIRBUS	A330-200	D. JOÃO II - PRÍNCIPE PERFEITO	2007	2018
CS-TOK	AIRBUS	A330-200	PADRE ANTÓNIO VIEIRA	2007	...
CS-TOL	AIRBUS	A330-200	JOÃO GONÇALVES ZARCO	2007	...
CS-TOM	AIRBUS	A330-200	VASCO DA GAMA	2008	...
CS-TON	AIRBUS	A330-200	JOÃO XXI	2008	...
CS-TOO	AIRBUS	A330-200	FERNÃO DE MAGALHÃES	2008	...
CS-TOP	AIRBUS	A330-200	PEDRO NUNES	2008	...
CS-TOQ	AIRBUS	A330-200	PEDRO TEIXEIRA	2014	...
CS-TOR	AIRBUS	A330-200	BARTOLOMEU DIAS	2014	...

NOME DOS AVIÕES DA TAP (1945-2019)					
Matrícula	Fabricante	Modelo	Nome	Entrada	Saída
CS-TOS	AIRBUS	A330-200	JOÃO VAZ CÔRTE-REAL	2016	2017
CS-TOT	AIRBUS	A330-200	JOHN DOS PASSOS	2016	2017
AIRBUS A330-300					
CS-TOU	AIRBUS	A330-300	JOHN DOS PASSOS	2017	2019
CS-TOV	AIRBUS	A330-300	PORTUGAL	2017	...
CS-TOW	AIRBUS	A330-300	JOÃO VAZ CÔRTE-REAL	2017	...
CS-TOX	AIRBUS	A330-300	DONA MARIA II	2017	...
AIRBUS A320-200neo					
CS-TVA	AIRBUS	320-251N	PADRE AMÉRICO	2018	...
CS-TVB	AIRBUS	320-251N		2019	...
CS-TVC	AIRBUS	320-251N		2019	...
CS-TVD	AIRBUS	320-251N		2019	...
CS-TVE	AIRBUS	320-251N		2019	...
CS-TVF	AIRBUS	320-251N		2019	...
CS-TVG	AIRBUS	320-251N		2019	...
AIRBUS A321-200neo					
CS-TJI	AIRBUS	A321-251N	JÚLIO POMAR	2018	...
CS-TJJ	AIRBUS	A321-251N	GONÇALO VELHO CABRAL	2018	...
CS-TJK	AIRBUS	A321-251N	EUGÉNIO DE ANDRADE	2018	...
CS-TJL	AIRBUS	A321-251N	ZÉ PEDRO X	2018	...
CS-TJM	AIRBUS	A321-251N		2019	...
CS-TJN	AIRBUS	A321-251N		2019	...
AIRBUS A330-941neo					
CS-TUA	AIRBUS	A330-900N		2018	...
CS-TUB	AIRBUS	A330-900N	D. JOÃO II - PRÍNCIPE PERFEITO	2018	...
CS-TUC	AIRBUS	A330-900N	NUNO GONÇALVES	2019	...
CS-TUD	AIRBUS	A330-900N		2019	...
CS-TUE	AIRBUS	A330-900N		2019	...

NOME DOS AVIÕES DA TAP (1945-2019)					
Matrícula	Fabricante	Modelo	Nome	Entrada	Saída
CS-TUF	AIRBUS	A330-900N		2019	...
CS-TUG	AIRBUS	A330-900N		2019	...
CS-TUH	AIRBUS	A330-900N		2019	...
CS-TUI	AIRBUS	A330-900N		2019	...
CS-TUJ	AIRBUS	A330-900N		2019	...
CS-TUK	AIRBUS	A330-900N		2019	...
CS-TUL	AIRBUS	A330-900N		2019	...
CS-TUM	AIRBUS	A330-900N		2019	...
CS-TUN	AIRBUS	A330-900N		2019	...
CS-TUO	AIRBUS	A330-900N		2019	...
CS-TUP	AIRBUS	A330-900N		2019	...
CS-TUQ	AIRBUS	A330-900N		2019	...
CS-TUR	AIRBUS	A330-900N		2019	...
CS-TUS	AIRBUS	A330-900N		2019	...
AIRBUS A321-251NX					
CS-TXA	AIRBUS	A321-251NX	AGOSTINHO DA SILVA	2019	...
CS-TXB	AIRBUS	A321-251NX		2019	...
CS-TXC	AIRBUS	A321-251NX		2019	...
CS-TXD	AIRBUS	A321-251NX		2019	...
CS-TXE	AIRBUS	A321-251NX		2019	...
CS-TXD	AIRBUS	A321-251NX		2019	...

Fonte: Dados recolhidos junto dos serviços da TAP.

Anexo II

Frota da TAP Express e PGA

LISTA DE AVIÕES DA TAP EXPRESS e PGA					
Matrícula	Fabricante	Modelo	Nome	Entrada	Saída
CS-TPA	FOKKER	FOKKER 100	ALBATROZ	1990	2016
CS-TPB	FOKKER	FOKKER 100	PELICANO	1990	2016
CS-TPC	FOKKER	FOKKER 100	FLAMINGO	1991	2016
CS-TPD	FOKKER	FOKKER 100	CONDOR	1992	2016
CS-TPE	FOKKER	FOKKER 100	GAVIÃO	1993	2016
CS-TPF	FOKKER	FOKKER 100	GRIFO	1994	2016
CS-TPG	EMBRAER	E145	MELRO	1997	2016
CS-TPH	EMBRAER	E145	PARDAL	1997	2016
CS-TPI	EMBRAER	E145	CUCO	1997	2016
CS-TPJ	EMBRAER	E145	CHAPIM	2004	2016
CS-TPK	EMBRAER	E145	GAIO	1998	2016
CS-TPL	EMBRAER	E145	PISCO	1998	2016
CS-TPM	EMBRAER	E145	ROLA	2000	2016
CS-TPN	EMBRAER	E145	BRIGÃO	2000	2016
CS-DJA	ATR	ATR 72-600	AVEIRO	2016	
CS-DJC	ATR	ATR 72-600	GUARDA	2016	
CS-DJD	ATR	ATR 72-600	BEJA	2016	
CS-DJE	ATR	ATR 72-600	BRAGA	2016	
CS-DJF	ATR	ATR 72-600	BRAGANÇA	2016	
CS-DJB	ATR	ATR 72-600	CASTELO BRANCO	2016	
CS-DJH	ATR	ATR 72-600	SANTARÉM	2016	
CS-DJG	ATR	ATR 72-600	PORTALEGRE	2016	
CS-TPO	EMBRAER	E-190	AÇORES	2016	...
CS-TPP	EMBRAER	E-190	WISEU	2016	...
CS-TPQ	EMBRAER	E-190	FARO	2016	...
CS-TPR	EMBRAER	E-190	LEIRIA	2016	...
CS-TPS	EMBRAER	E-190	VIANA DO CASTELO	2016	...
CS-TPT	EMBRAER	E-190	ÉVORA	2016	...
CS-TPU	EMBRAER	E-190	SETÚBAL	2016	...
CS-TPV	EMBRAER	E-190	VILA REAL	2016	...
CS-TPW	EMBRAER	E-190	COIMBRA	2016	...
CS-TTW	EMBRAER	E-195	FÁTIMA	2017	...
CS-TTX	EMBRAER	E-195	PORTO	2017	...

LISTA DE AVIÕES DA TAP EXPRESS e PGA					
CS-TTY	EMBRAER	E-195	LISBOA	2017	...
CS-TTZ	EMBRAER	E-195	MADEIRA	2017	...

Fonte: Dados recolhidos junto dos serviços da TAP.

Anexo III

Ementas servidas a bordo

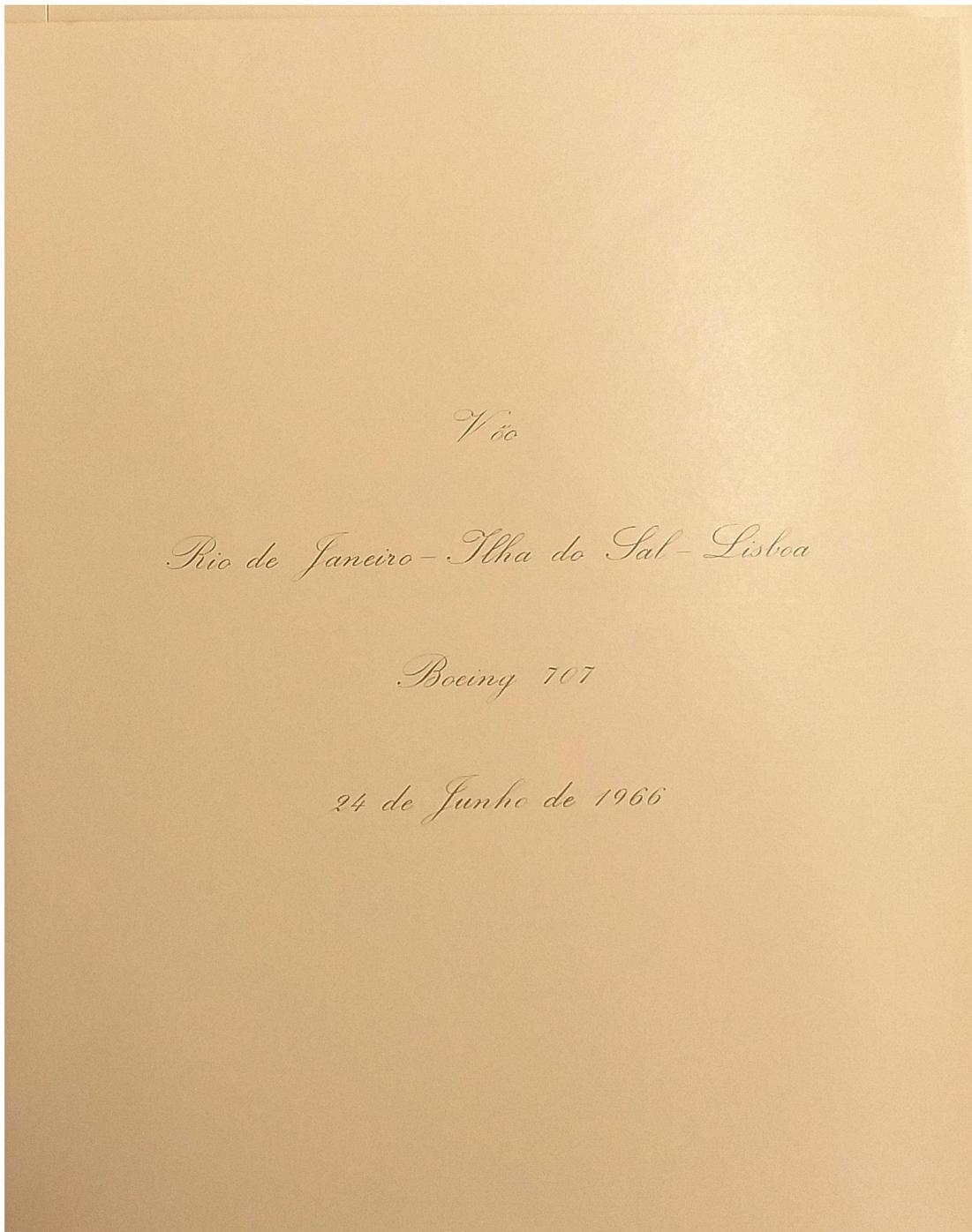


Fig. 1 – Capa de Ementa servida a bordo da TAP na década de 60 - Voo Lisboa-Rio de Janeiro-Sal-Lisboa 24.06.1966 - Colecção particular do autor

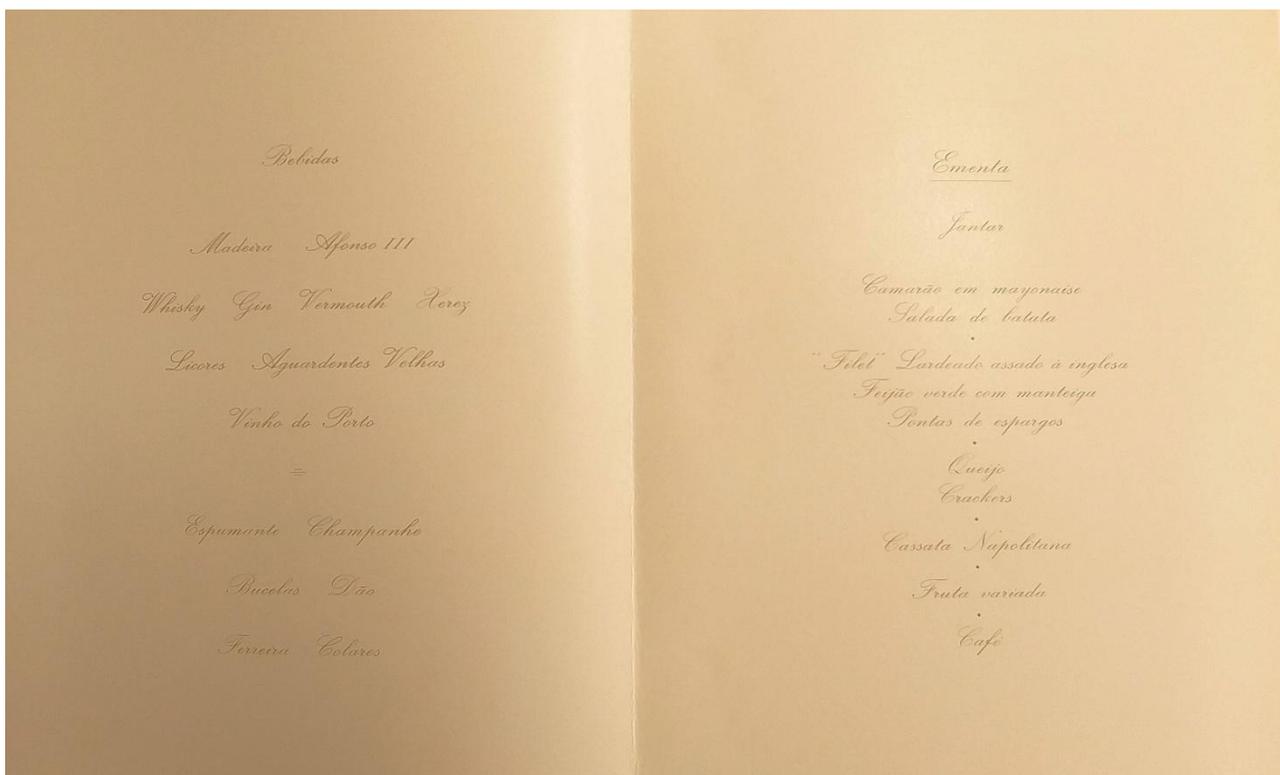


Fig. 2 - Ementa servida a bordo da TAP na década de 60 - Voo Lisboa-Rio de Janeiro-Sal-
Lisboa 24.06.1966 - Colecção particular do autor

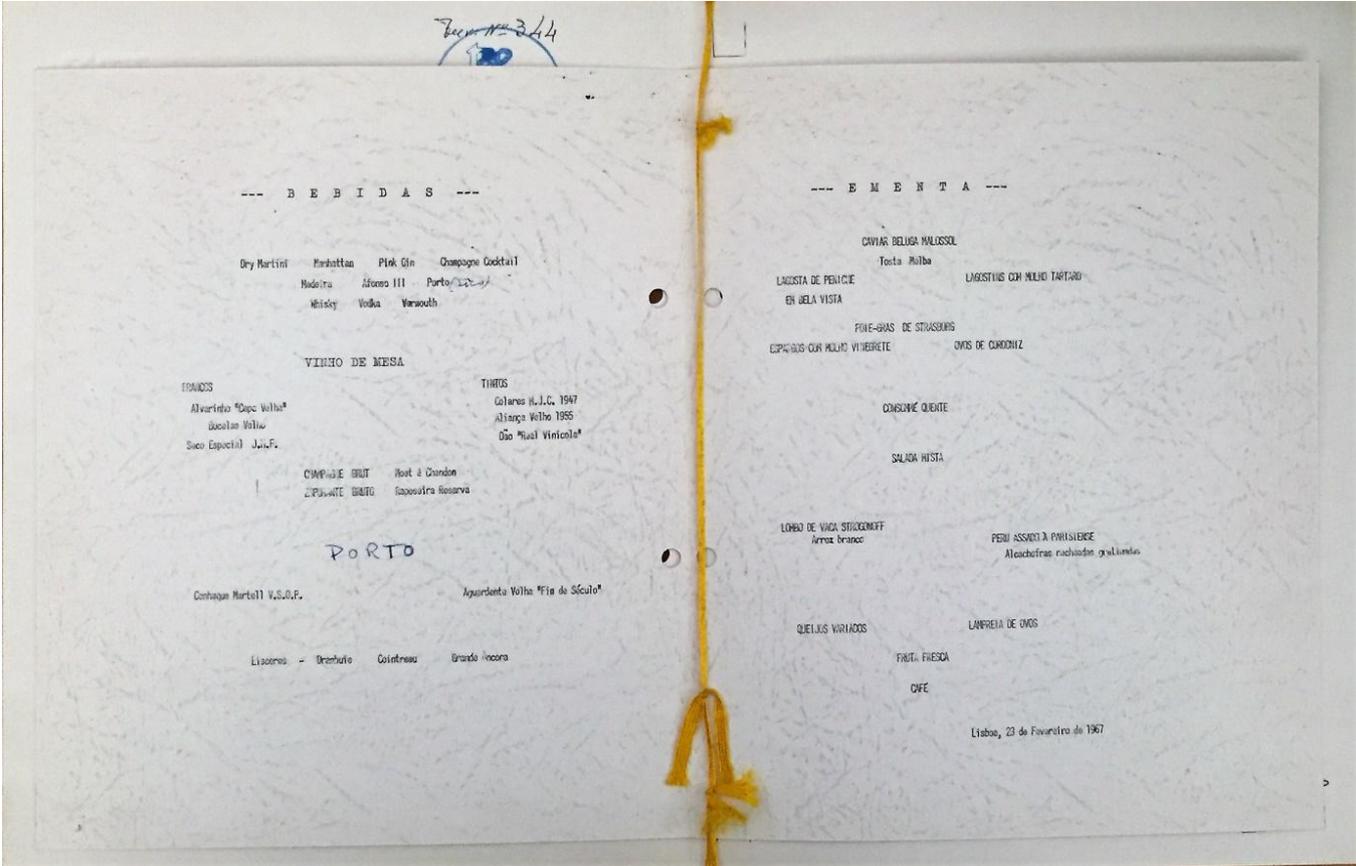


Fig. 3 - Ementa servida a bordo da TAP na década de 60 – Dia 23.02.1967 - Museu TAP

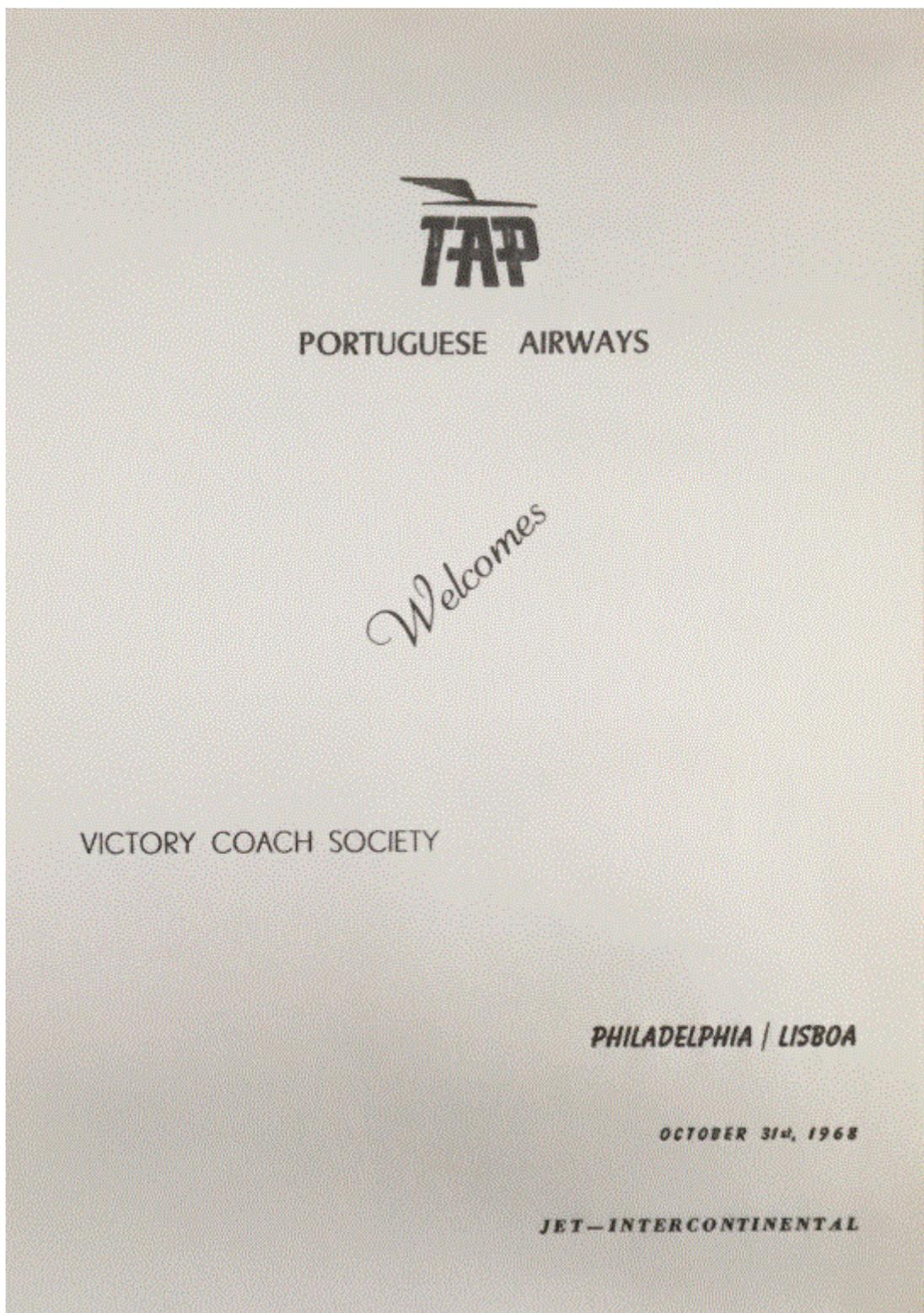


Fig. 4 - Capa de Ementa servida a bordo da TAP na década de 60 – Voo Filadélfia-Lisboa - Dia 31.10.1968 - Museu TAP



Fig. 5 - Ementa servida a bordo da TAP na década de 60 – Voo Filadélfia-Lisboa - Dia 31.10.1968 - Museu TAP

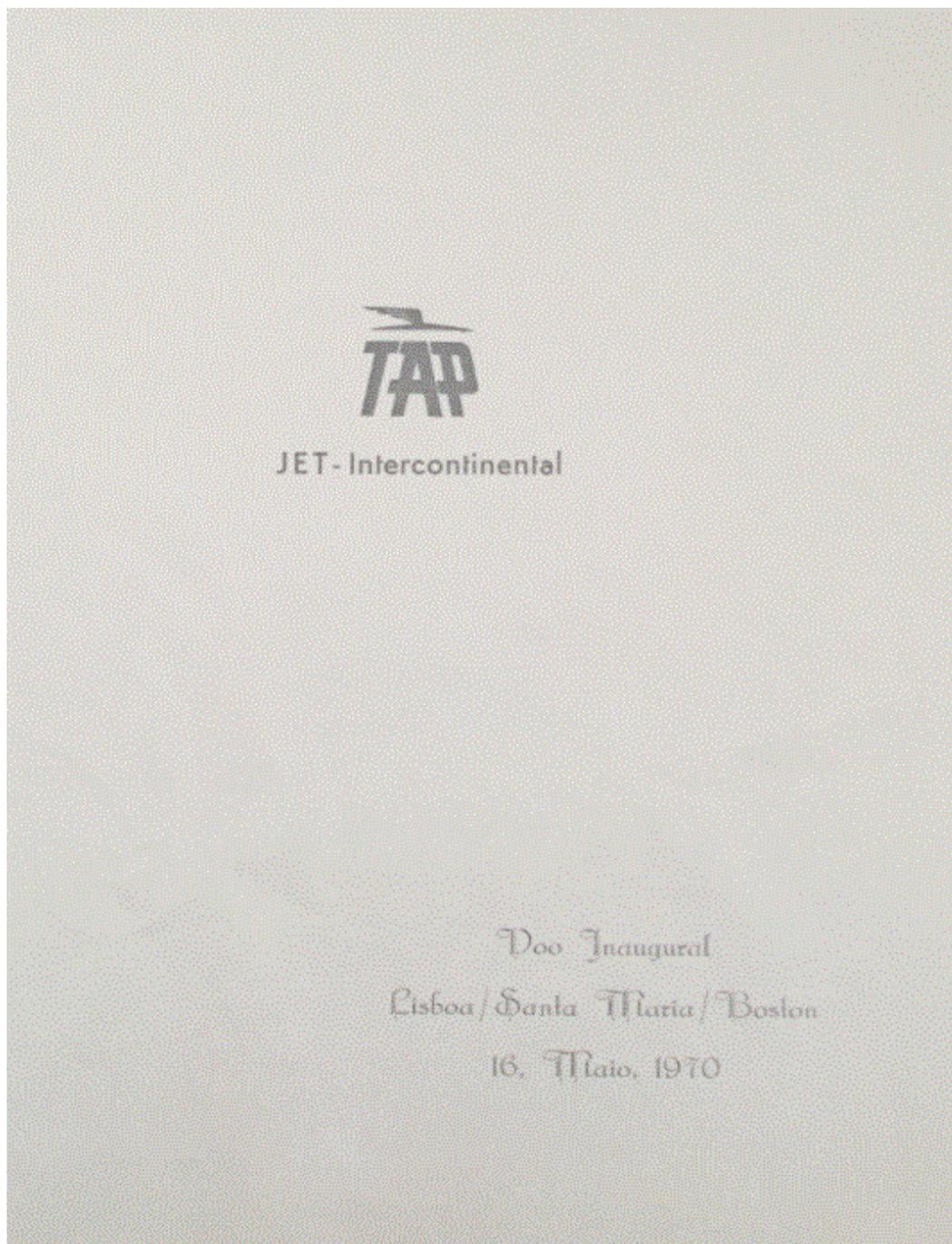


Fig. 6 - Capa de Ementa servida a bordo da TAP na década de 70 – Voo Lisboa – Santa Maria- Boston - Dia 16.05.1970 - Museu TAP

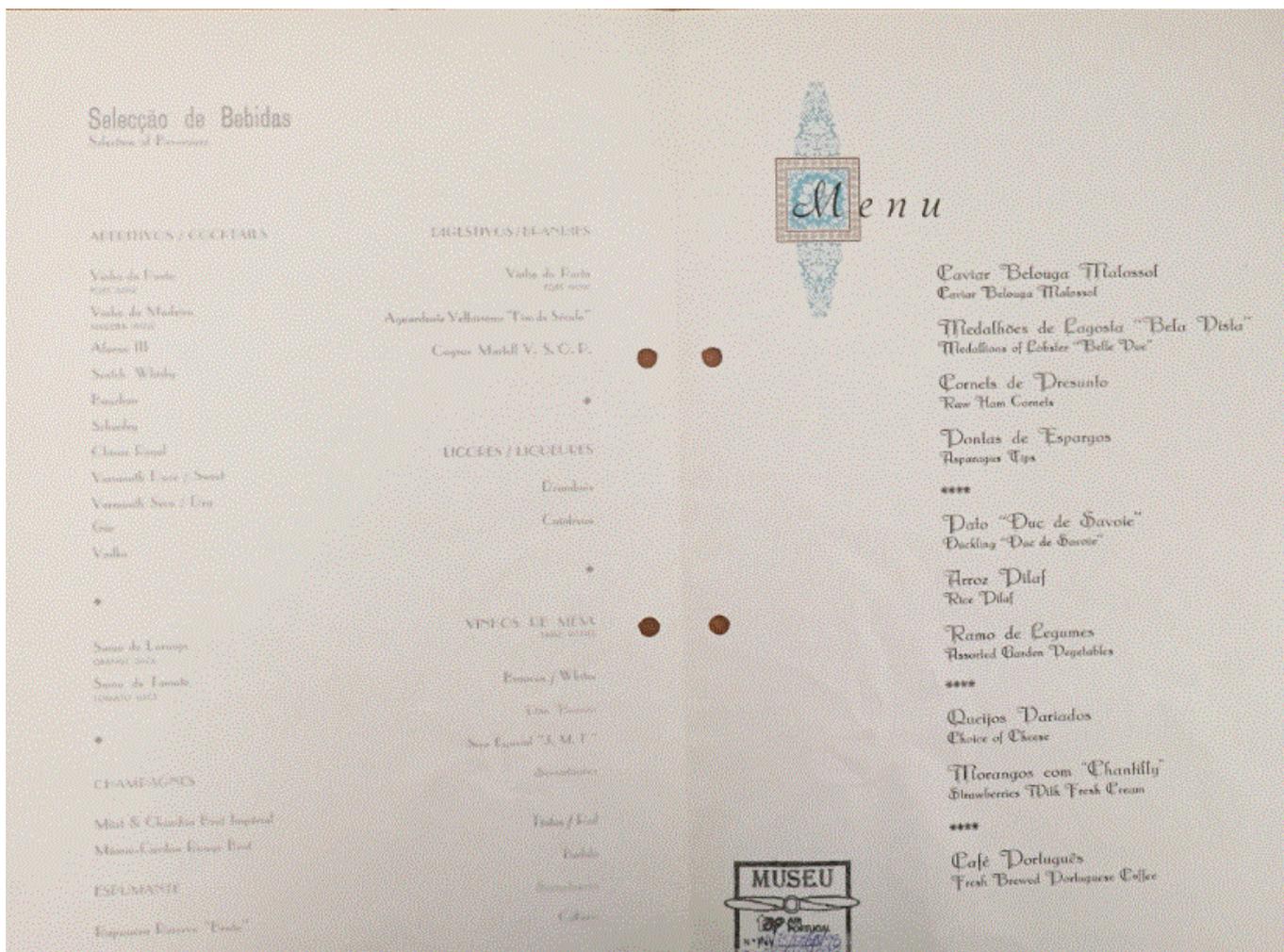


Fig. 7 - Ementa servida a bordo da TAP na década de 70 – Voo Lisboa – Santa Maria- Boston - Dia 16.05.1970 - Museu TAP



JET- Intercontinental

Voo Inaugural
Lisboa/Santa Maria/Boston
16. Maio, 1970

Fig. 8 - Década de 70- Voo inaugural Lisboa-Santa Maria-Boston – Dia 16.05.1970-Capa de Ementa - Museu TAP



Fig. 9 – Ementa servida a bordo da TAP na década de 70-Voo inaugural Lisboa-Santa Maria-Boston-Dia 16.05.1970-Refeição Principal - Museu TAP



Fig. 11 – Ementa servida a bordo da TAP na década de 70- Voo Inaugural Boston-Lisboa – Dia 13 de Junho de 1970 Capa - Museu TAP

Seleção de Bebidas
Selection of Beverages

APERITIVOS / COCKTAILS

Vinho do Porto
PORT WINE
Vinho da Madieira
MADIRA WINE
Alfonso III
Scotch Whisky
Bourbon
Chivas Regal
Schenley-Canadian Whisky
Vermouth Doce / Sweet
Vermouth Seco / Dry
Gin
Vodka
♦
Sumo de Laranja
ORANGE JUICE
Sumo de Tomate
TOMATO JUICE
♦
CHAMPAGNES
Millet & Chandon Brut Impérial
Mumm-Cordon Rouge Brut
ESDUMANTE
Branco Reserva "Erato"

DIGESTIVOS
Liquors / Brandy

Vinho do Porto
PORT WINE
Aguardente Velhíssima "Fim de Século"
Cognac Martell V. S. O. P.

♦
Drambuie
Cointreau
♦

VINHOS DE MESA
TABLE WINES

Branco / Whites
Vilavieira
Bisellas (Vinho)
Seco Especial "J. M. F."
Rosé
Maison Blanche
Tintos / Red
Callaves "M. J. C."
Das Tintas
Altoona (Vinho)
Bastida, Tinto, Vinho - 1950



Canapés Royal
Canapés Royal

♦
Galinine de Fatsão
Dicasani Galantine
Salmao Escocês Fumado
Scottish Smoked Salmon
Ovos "Farcie"
Eggs "Farcie"
♦
Tournedos "Cordon Rouge"
Tournedos "Cordon Rouge"
"Batalas" "Darisenses"
"Dolaloes" "Darisenses"
Alcachofras Clamart
Helichokes Clamart
♦
Queijos "Darisados"
Cottage of Cheese
♦
"Bolo "Saint Honore"
Cake "Saint Honore"
"Bolo de Amêndoas"
Almond Cake
♦
Fruta Fresca
Basket of Assorted Fresh Fruit
♦
Café Português
Fresh Brewed Portuguese Coffee



Fig.12 – Ementa servida a bordo da TAP na década de 70- Voo Inaugural Boston-Lisboa –Dia 13 de Junho de 1970 - Museu TAP



Fig. 13 – Ementa servida a bordo da TAP na década de 70- Voo inaugural Lisboa-Santa Maria-Montreal-Dia 08.05.1971- Capa - Museu TAP



Fig. 14 – Ementa servida a bordo da TAP na década de 70- D16.05.1970- Museu TAP



Fig.15 – Ementa servida a bordo da TAP na década de 70- Voo inaugural Lisboa-Santa Maria-Montreal-Dia 13.05.1971-Regresso- Capa - Museu TAP

Seleção de Bebidas

Boissons
Selection of Beverages

APERITIVOS / COCKTAILS

Vinho do Porto
Vin de Porto
Port Wine

Vinho da Madeira
Vin de Madère
Madeira Wine

Alonso III

Scotch Whisky

Bourbon

Schenley O. F. C.

Chivas Regal

Vermouth Doce / Rouge / Sweet

Vermouth Seco / Sec / Dry

Gin

Vodka

◆

Sumo de Laranja
Jus d'Orange
Orange Juice

Sumo de Tomate
Jus de Tomate
Tomato Juice

◆

CHAMPAGNES

Mézel & Chandon Brut Impérial

Mumm-Cordon Rouge Brut

ESPUMANTE

Repositora Reserva "Bruta"

DIGESTIVOS

Liqueurs / Brandy

Vinho do Porto
Vin de Porto
Port Wine

Cognac Martell V. S. O. P.

Aguardente Velhíssima "Fin de Século"

Drumate

Cointreau

◆

VINHOS DE MESA
Vins de Table
Table Wines

Branco / Blancs / Whites

Alvarinho

Seco Especial "J. M. F."

Rosé

Malvas Rose

Tintos / Rouge / Red

Cellares V. S. - 1955

Dao - São Vicente

Portigala



NIGHT SNACK

"Barquettes" de Camarões
Barquettes de Crevettes
Shrimp "Parquettes"

◆

Medalhões de Salmão Fresco
Medallions de Saumon "Eclair-Frais"
Medallions of Salmon "Eclair-Froid"

◆

Brochettes Mises de Filete
Filet de Bœuf en Brochettes
Mixed Brochettes of Filet of Beef

◆

Queijo Gorgonzola
Fromage Gorgonzola
Gorgonzola Cheese

Doce Bela Helena
Dessert Belle Helène
Dessert Belle Helène

◆

Café Português
Café Portugais
Freshly Brewed Portuguese Coffee

Fig. 16- Ementa servida a bordo da TAP na década de 70- Voo inaugural Lisboa-Santa Maria-Montreal-Dia 13.05.1971-Regresso - Museu TAP



Consommé



Caviar Belouga Malossol — Tosta Melba
Caviar Belouga Malossol — Melba Toast

Foie-Gras de Strasbourg
Foie-Gras de Strasbourg

Lagosta à "Thermidor"
Lobster "Thermidor"

Lombo "Wellington"
Filet of Beef Wellington

Peito de Peru
Breast of Turkey

Ovos Recheados
Stuffed Eggs

Sardinhas Portuguesas
Portuguese Sardines



Pastelaria Sortida
Assorted French Pastry



Fruta Fresca
Assorted Fresh Fruit



Café Português
Freshly Brewed Portuguese Coffee

Fig. 17 – Ementa servida a bordo da TAP na década de 70 – Museu TAP

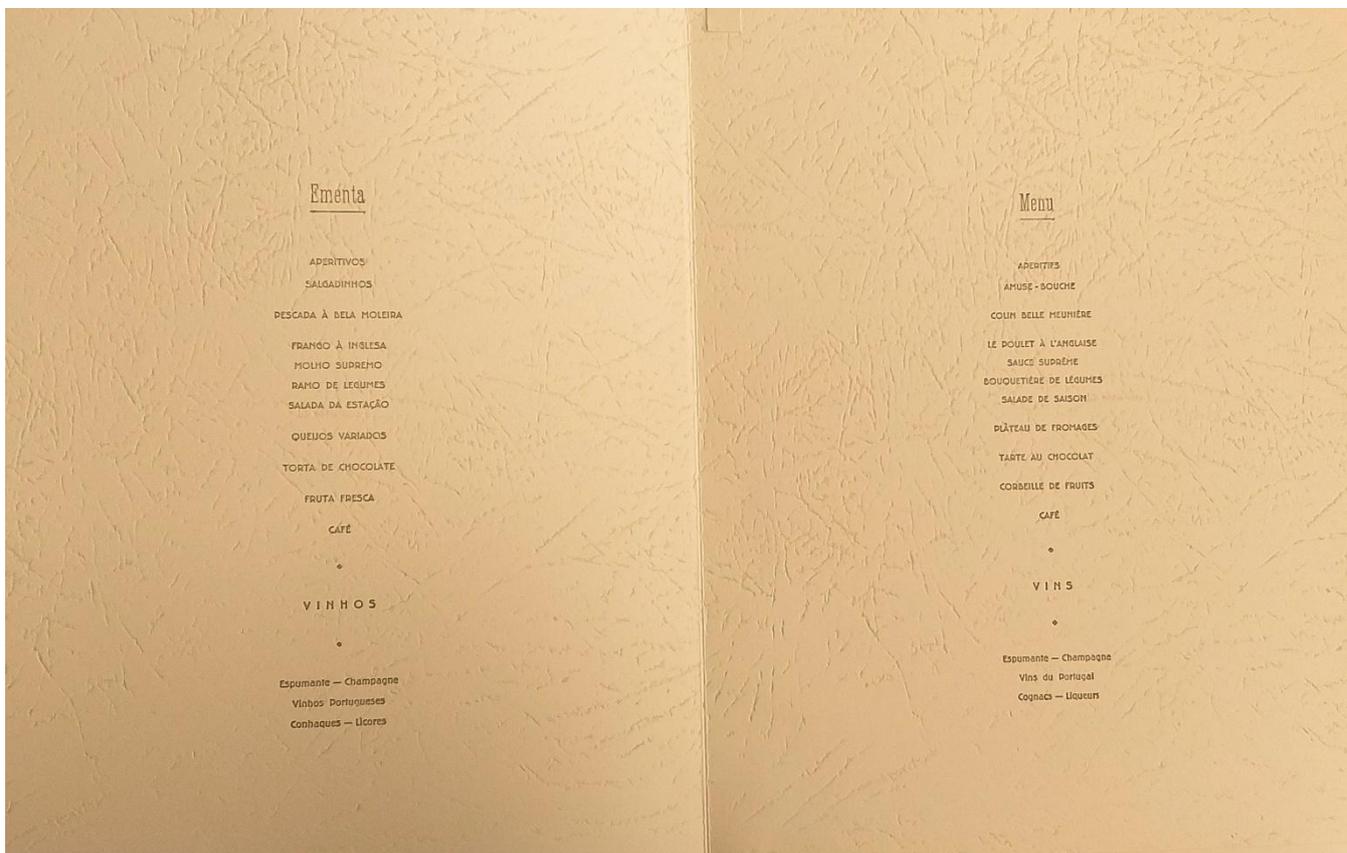


Fig. 18 - Ementa servida a bordo da TAP nas décadas de 60 e 70 - Colecção particular do autor

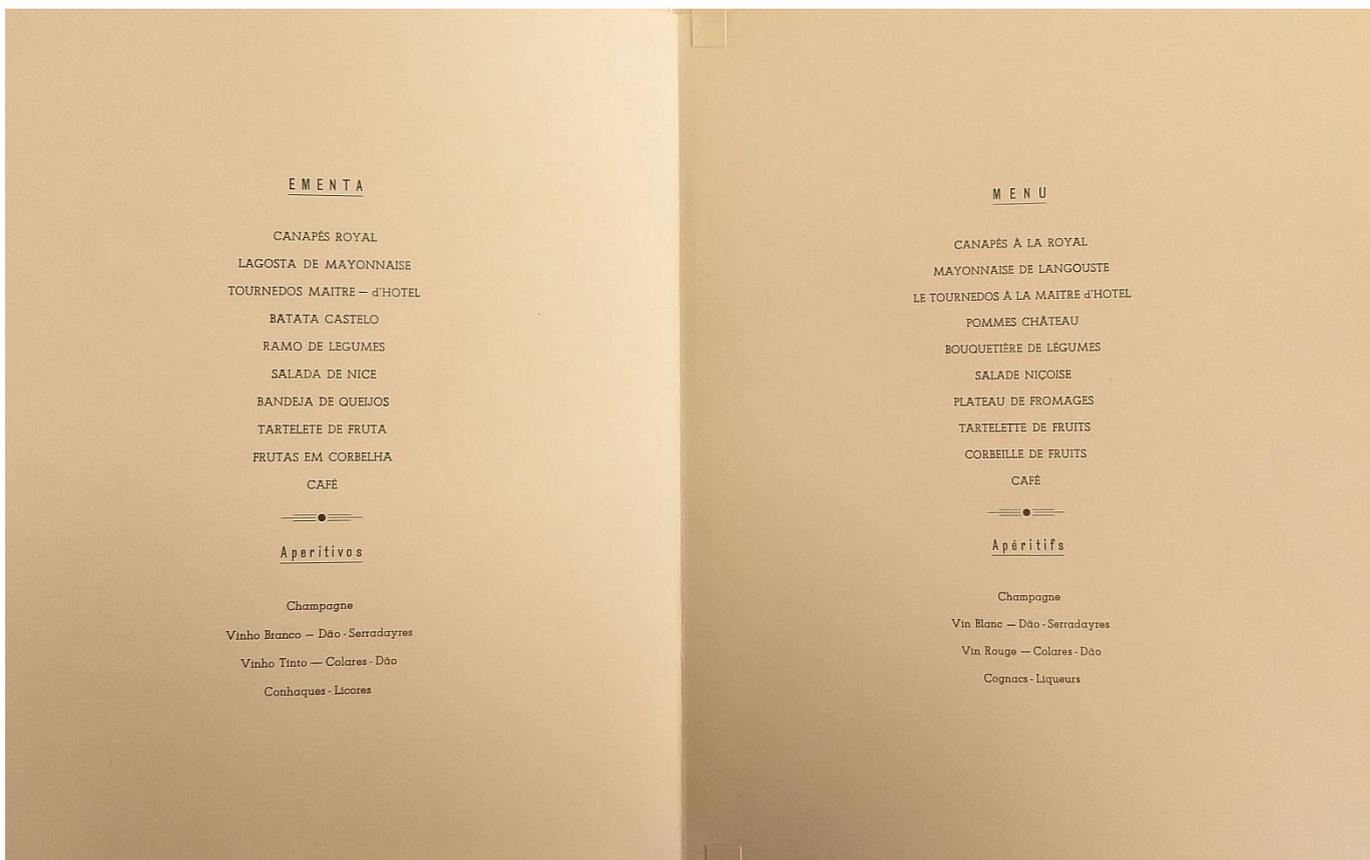


Fig. 19 - Ementa servida a bordo da TAP nas décadas de 60/70 - Coleção particular do autor

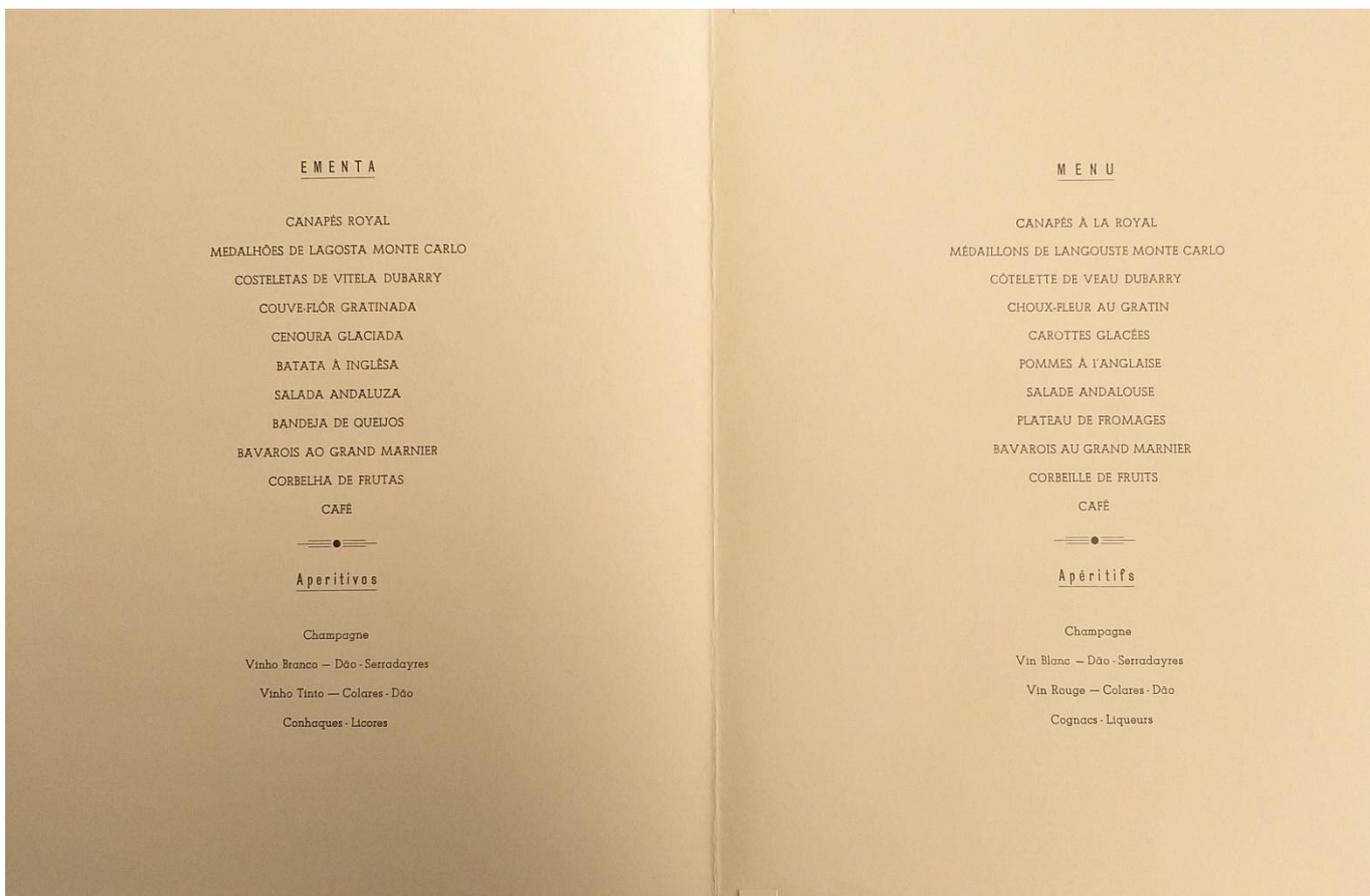


Fig. 20 - Ementa servida a bordo da TAP nas décadas de 60/70 - Coleção particular do autor

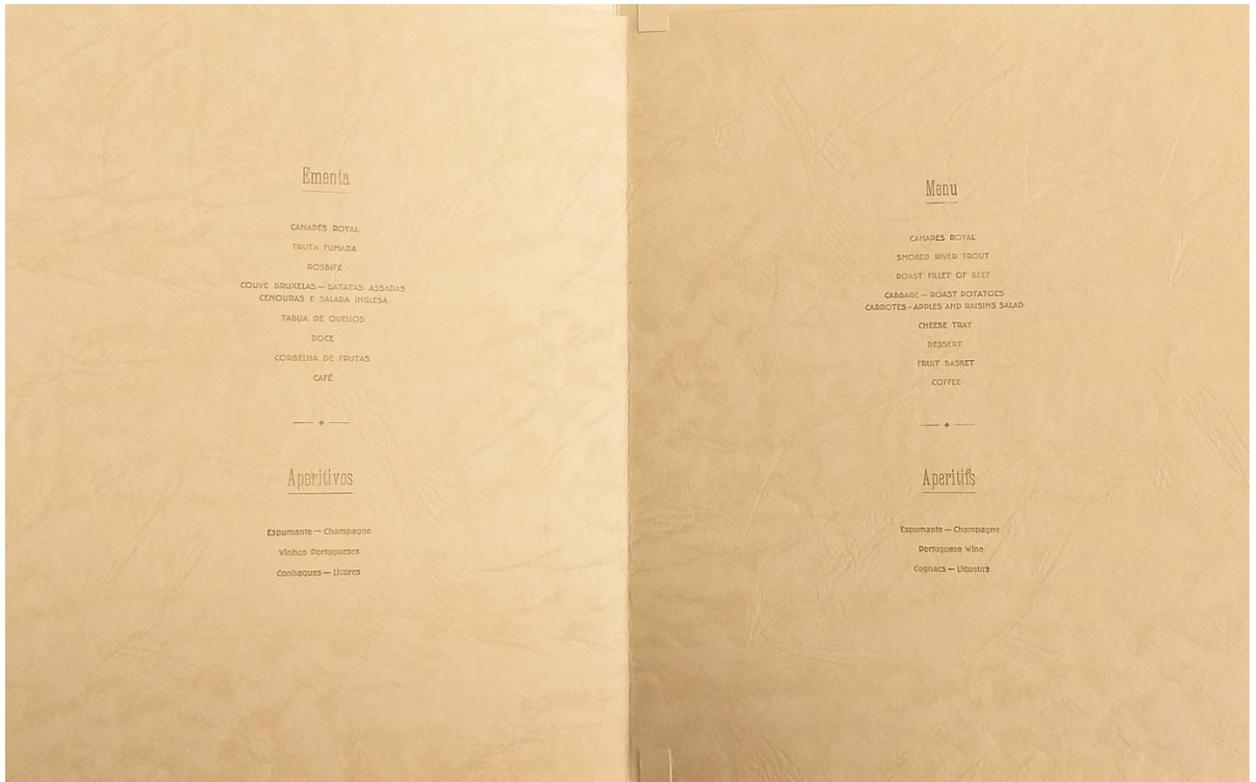


Fig. 21 - Ementa servida a bordo da TAP nas décadas de 60/70 - Coleção particular do autor

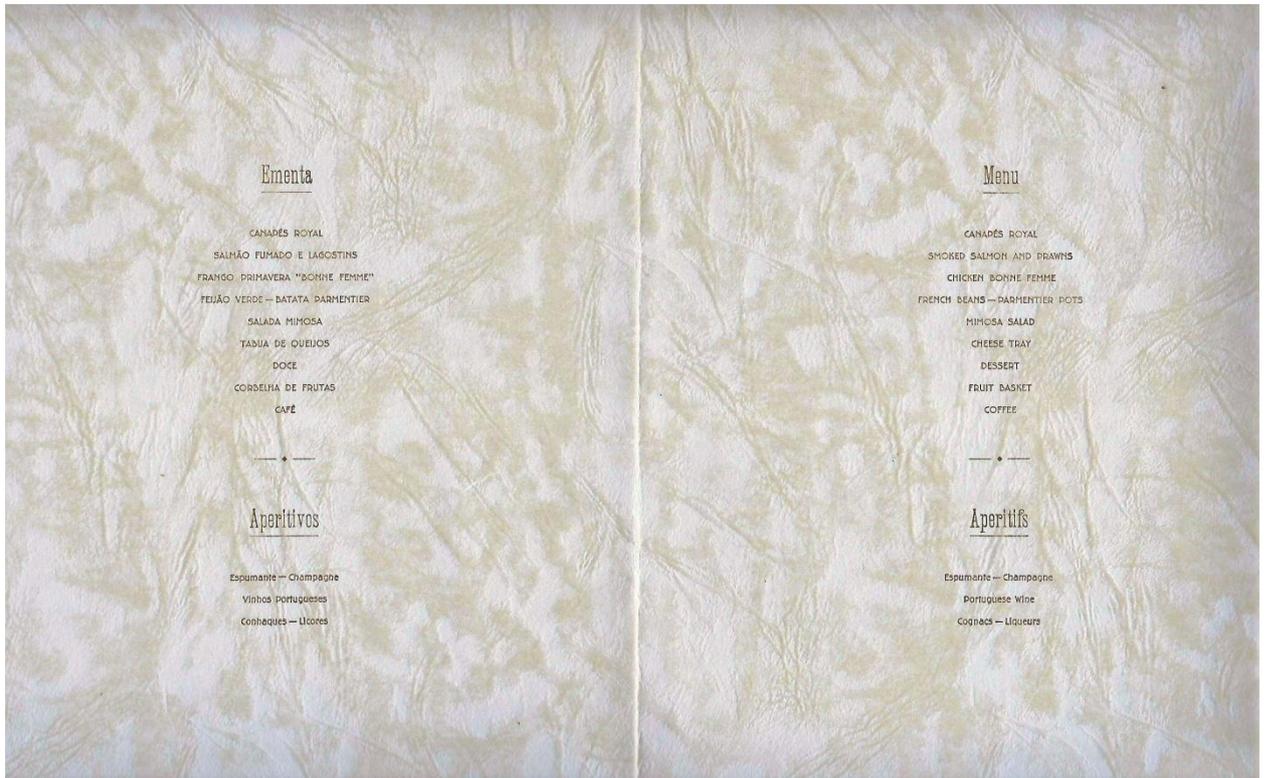


Fig. 22 - Ementa servida a bordo da TAP nas décadas de 60/70 - Coleção particular do autor

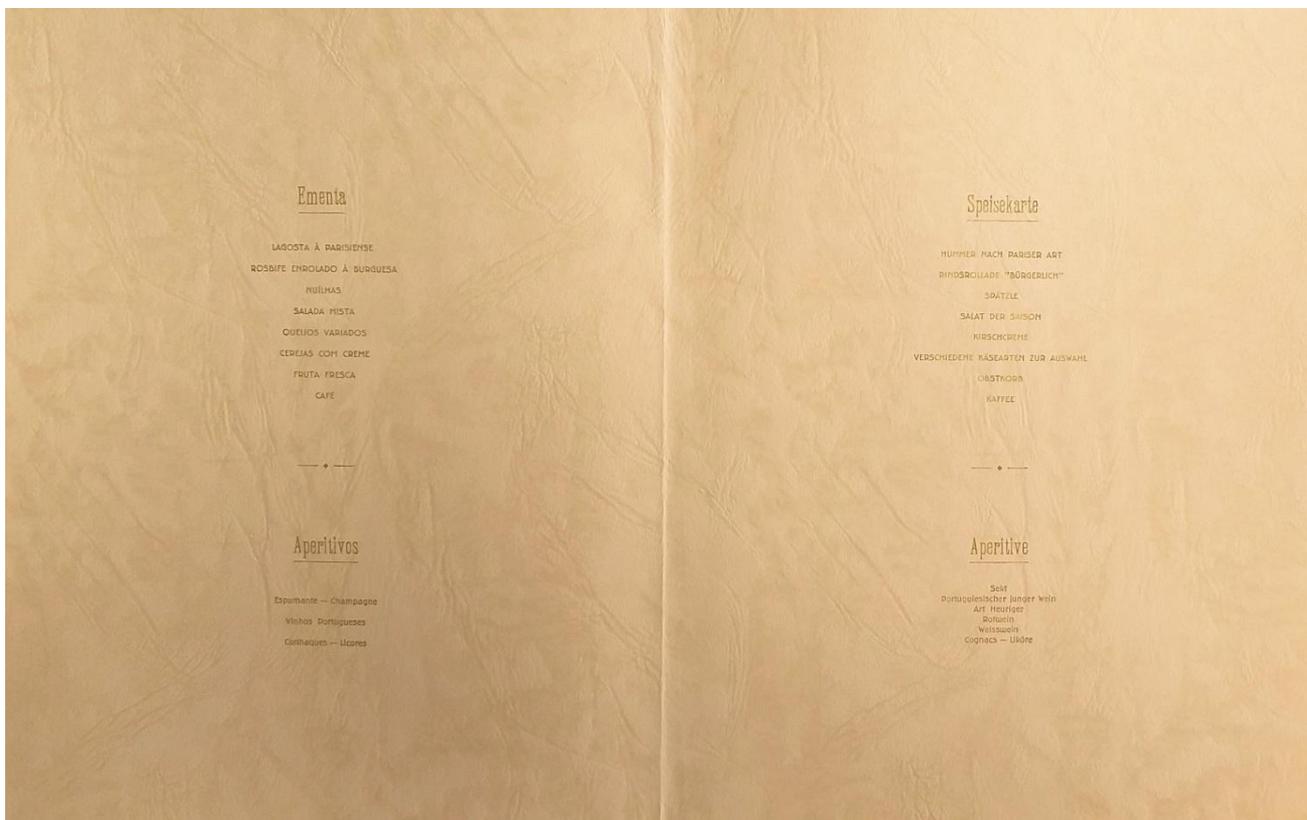


Fig. 23- Ementa servida a bordo da TAP nas décadas de 60/70 - Coleção particular do autor

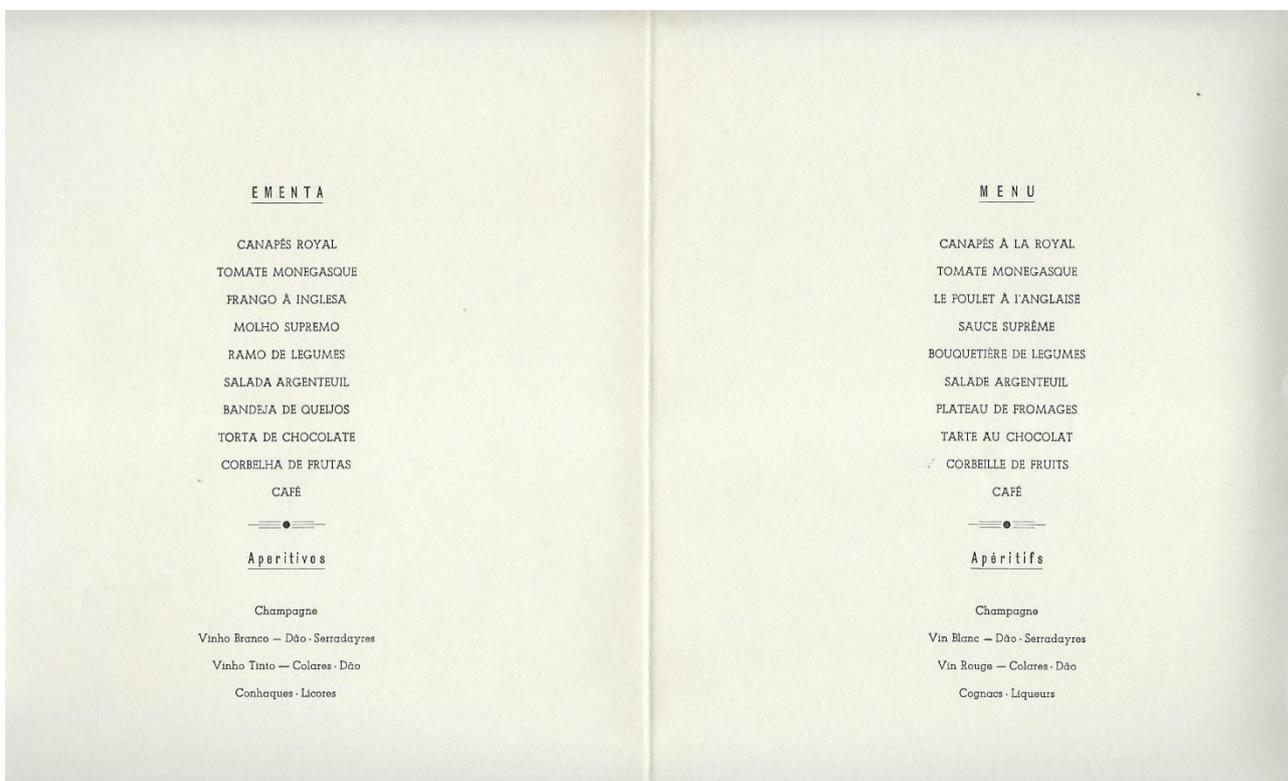


Fig. 24 - Ementa servida a bordo da TAP nas décadas de 60/70 - Colecção particular do autor

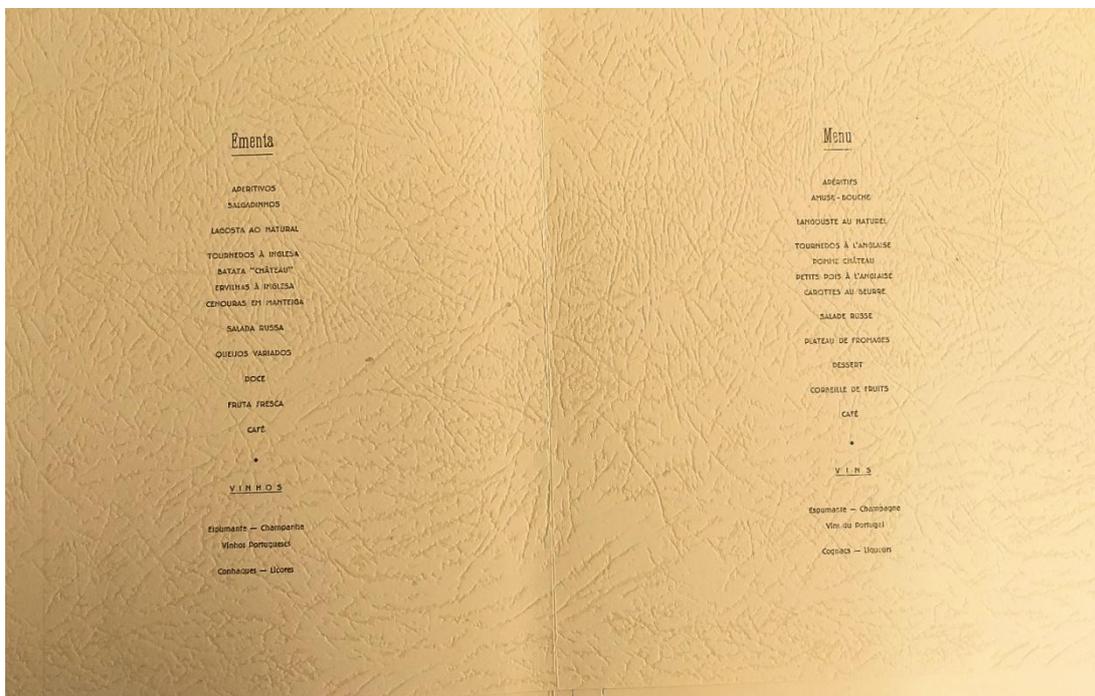


Fig. 25 - Ementa servida a bordo da TAP nas décadas de 60/70 - Coleção particular do autor

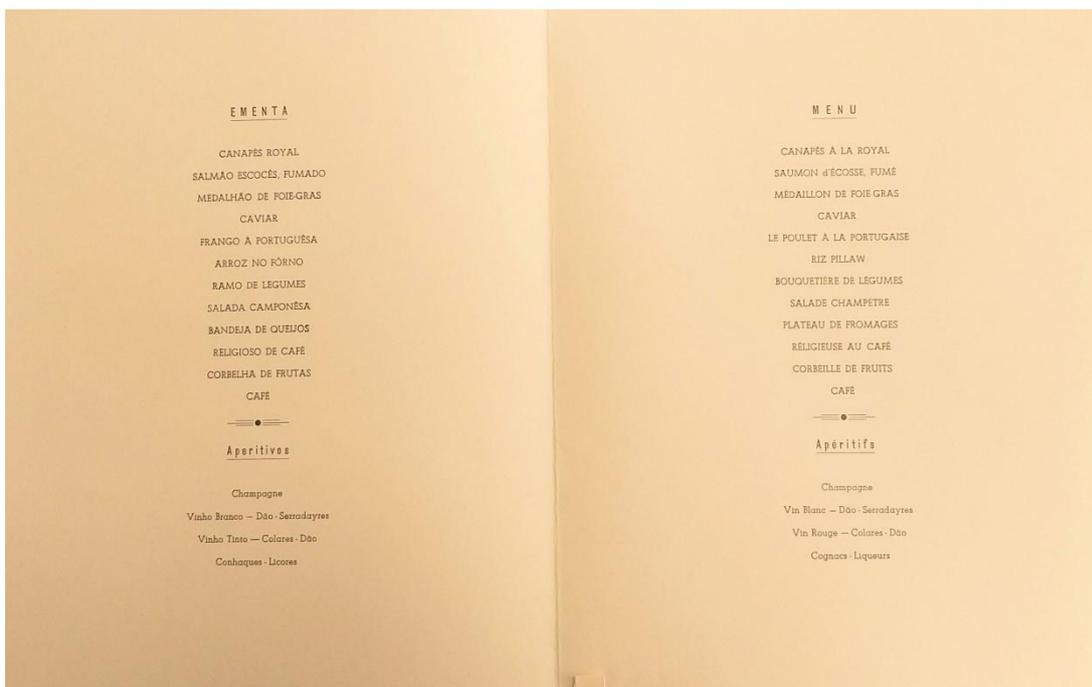


Fig. 26 - Ementa servida a bordo da TAP nas décadas de 60/70 - Coleção particular do autor

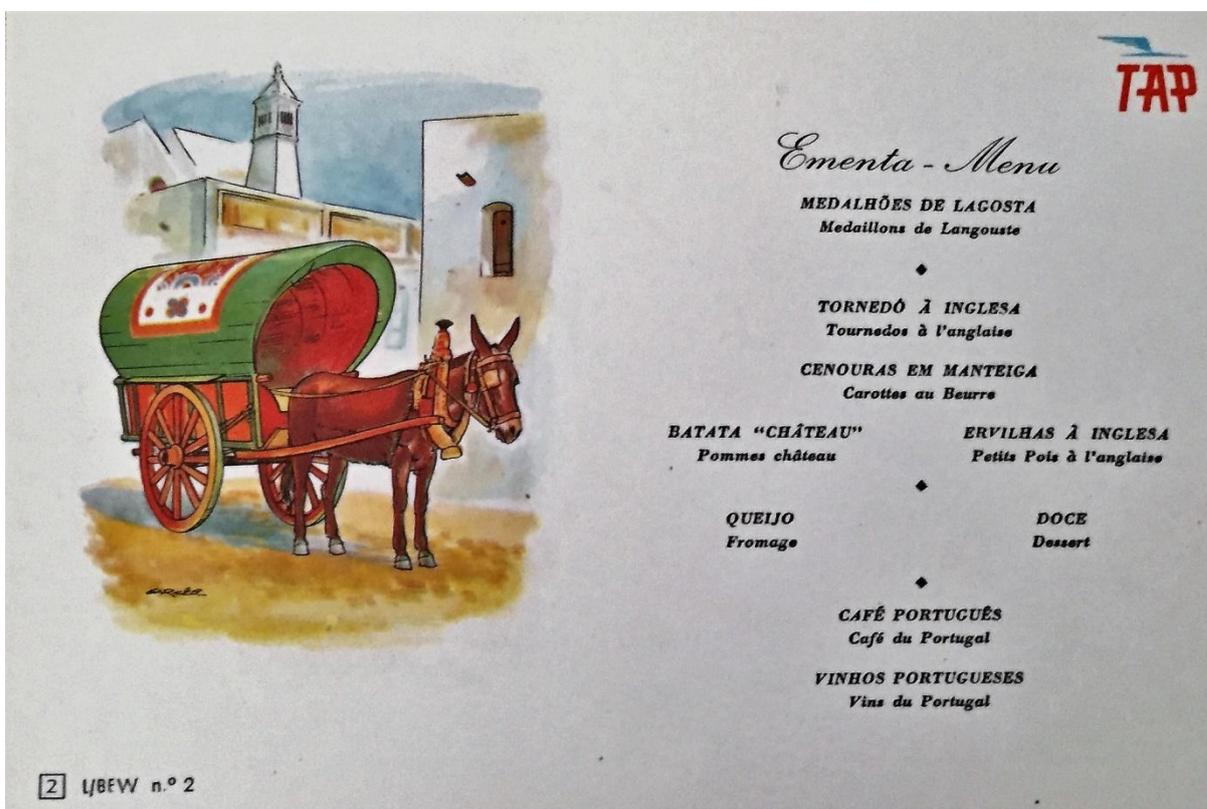


Fig. 27 - Ementa servida a bordo da TAP na década de 70 - Museu TAP

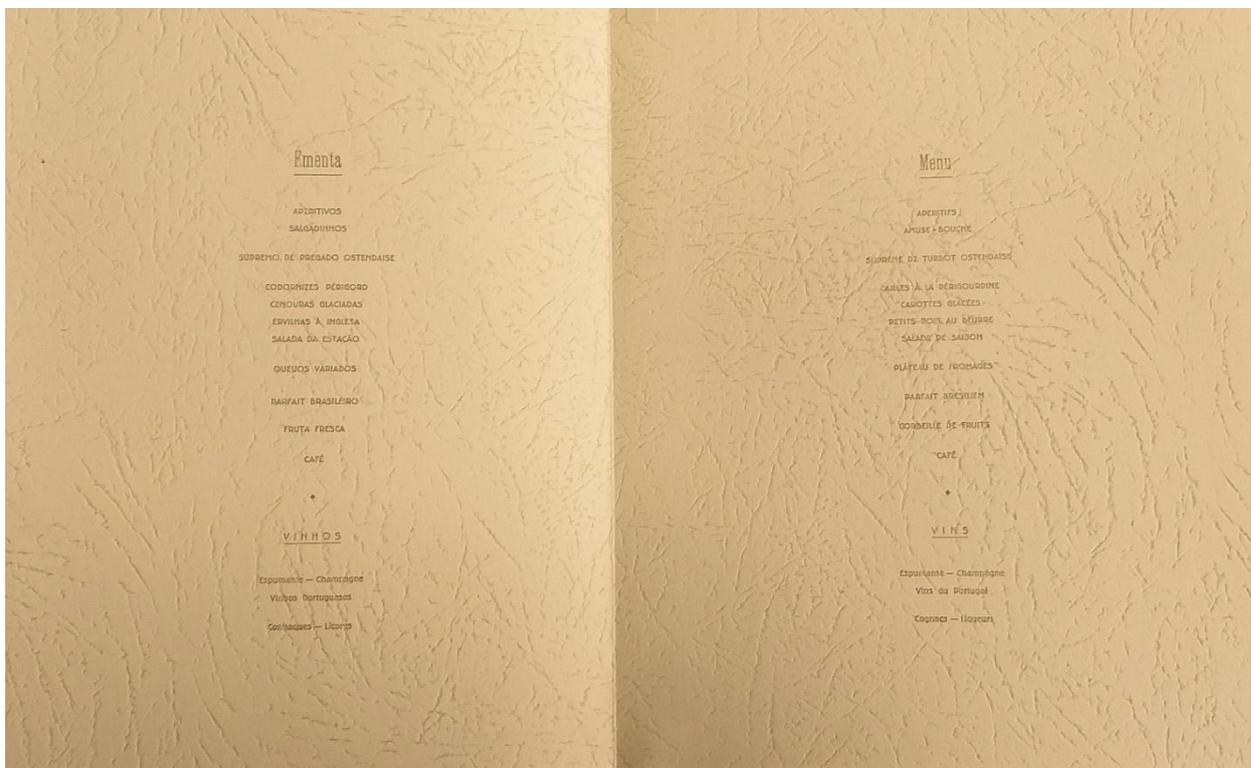


Fig. 28 - Ementa servida a bordo da TAP nas décadas de 60/70 - Coleção particular do autor

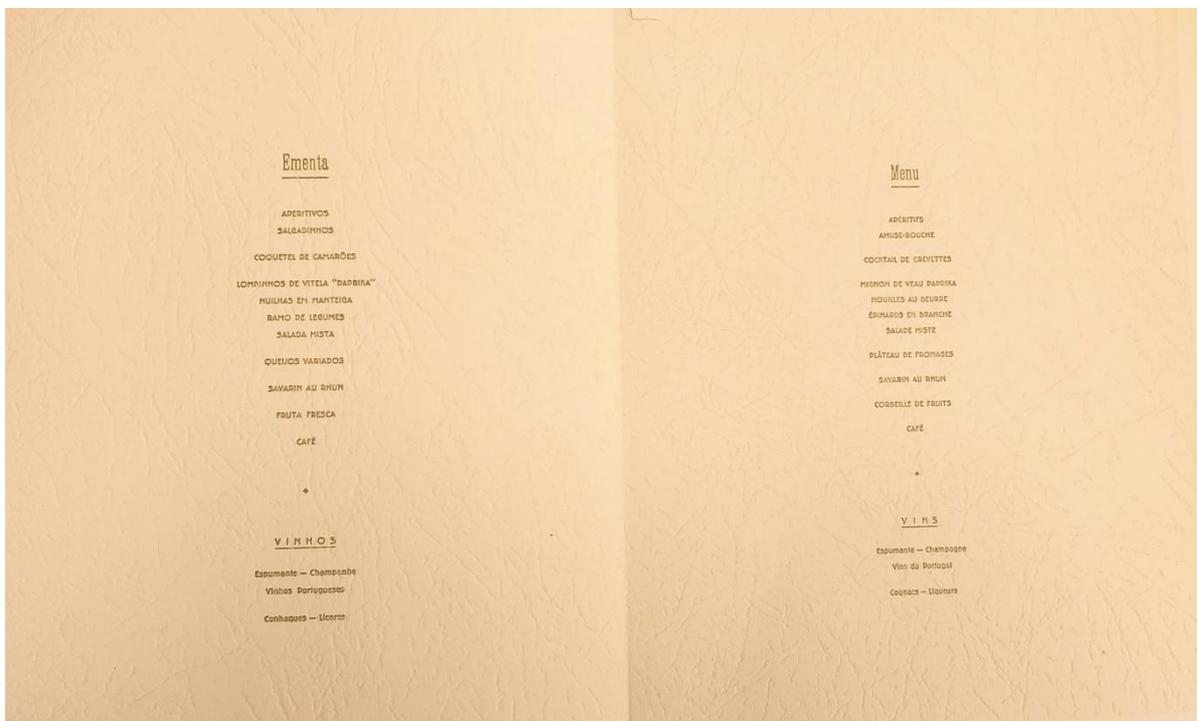


Fig. 29 - Ementa servida a bordo da TAP nas décadas de 60/70 - Coleção particular do autor

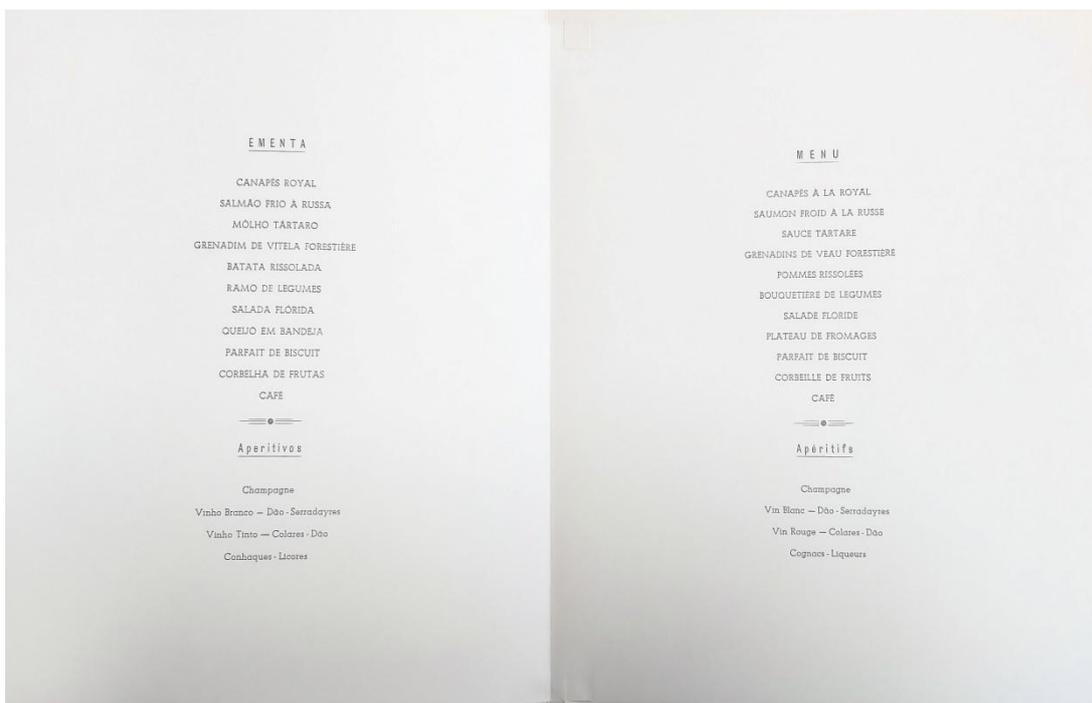


Fig. 30 - Ementa servida a bordo da TAP nas décadas de 60/70 - Coleção particular do autor

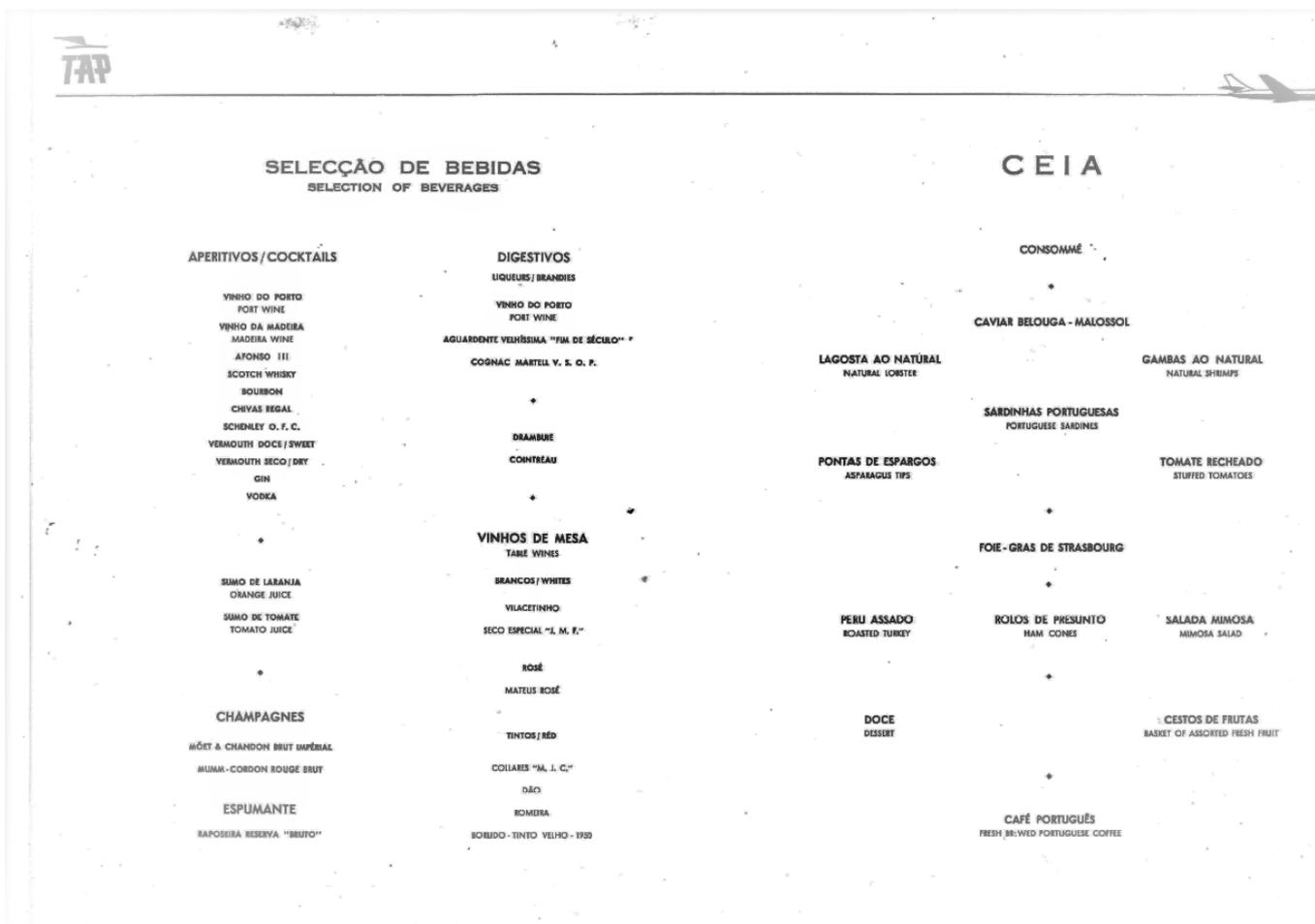


Fig. 31 - Ementa servida a bordo da TAP na década de 70 - Museu TAP

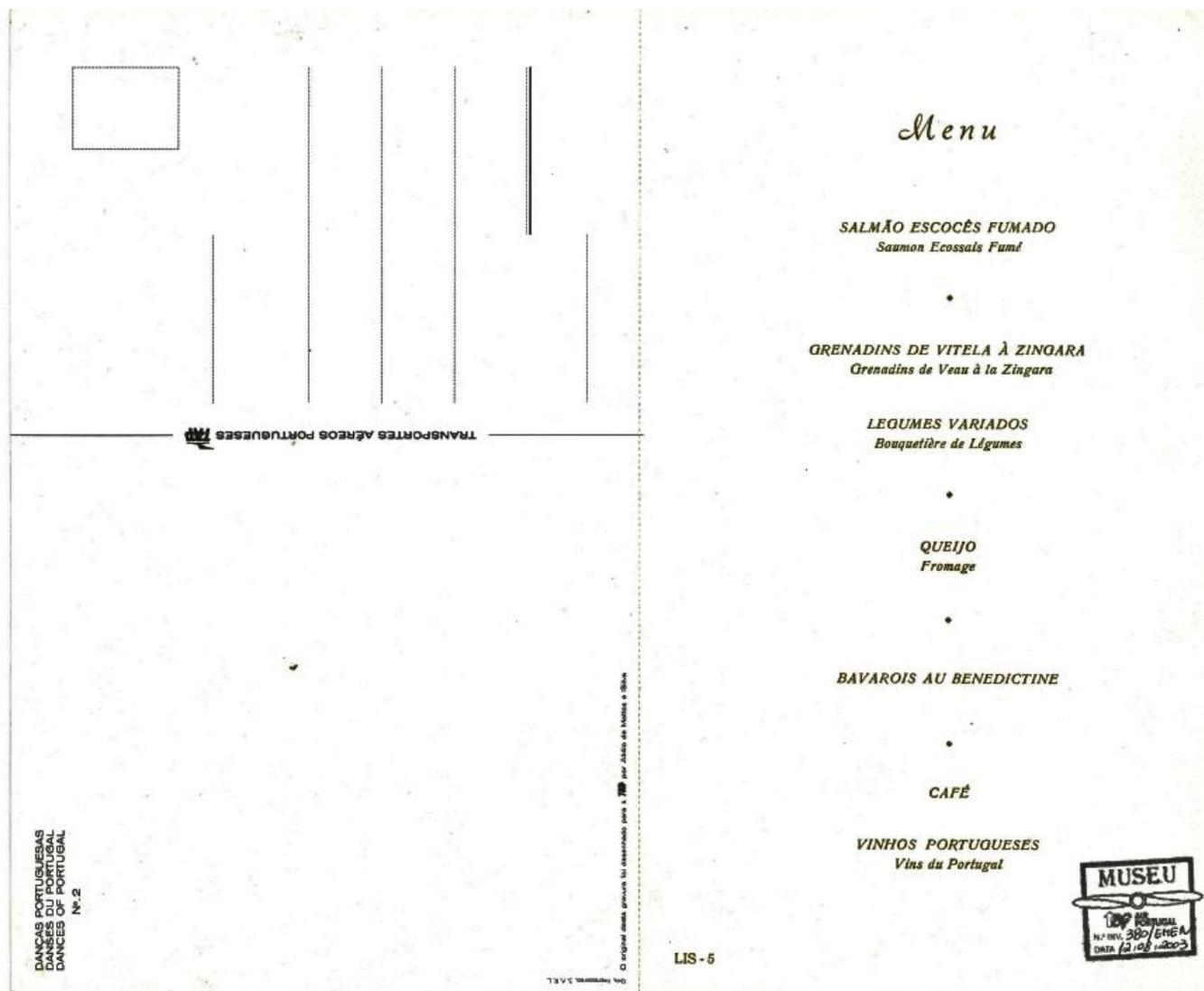


Fig. 32 - Ementa servida a bordo da TAP na década de 70 - Ementa Postal - Museu TAP



Fig. 33 - Ementa servida a bordo da TAP na década de 70 - Museu TAP

SELECÇÃO DE BEBIDAS GETRÄNKE				MENU	
VINHO DO PORTO PORTO WEIN	MADEIRA	AFONSO III		CANAPÉS VARIADOS APPETITHAPPEN	
VERMOUTH	GIN	WHISKY	SHERRY	COCKTAIL DE CARANGUEJO À ORIENTAL KREBSFISCHCOCKTAIL "ORIENTALISCH"	
SUMO DE LARANJA ORANGENSaft	SUMO DE TOMATE TOMATENSaft	CERVEJA PORTUGUESA PORTUGIESISCHE BIER		BATATA PARISIENSE PARISER KARTOFFELN	
ÁGUA MINERAL MINERAL WASSER	ÁGUA TÓNICA TONIC WASSER		ESCALOPES À BORDALESA FILETSTEAK "BORDELAISE"		COUVE LOMBARDA - AIPO STAUDENSellerie
VINHOS DE MESA TISCHWEINE		VINHO DO PORTO DOCE PORTO WEIN SÜSS		SALADA DE PEPINO GURKENSALAT	
BRANCOS/WEISSWEIN DÃO "REAL VINICOLA" SECO ESPECIAL "J. M. F." ALVABINHO		COGNACS MARTELL V. S. O. P. AGUARDENTE VEHISSIMA "FIM DE SÉCULO"		QUEIJOS VARIADOS KÄSEPLATTE	
ROSADOS/ROSÉS MATEUS		LICORES / LIKÖRE		FRUTA FRESCA OBSTKORB	
TINTOS/ROTWEIN COLARES M. J. C. LAGOA		DRAMBUE COINTREAU BÉNÉDICTINE GRANDF ANCOIRA TRIPICE		PÉSEGO "CARDEAL" PIRSICH KARDINAL	
CHAMPAGNES MOÛT ET CHANDON BRUT IMPÉRIAL POMMERY ET GRÉNO BRUT				CAFÉ PORTUGUÊS PORTUGIESISCHE KAFFEE	
ESPUMANTE RAPOSEIRA RESERVA "BRUTO"					

Fig. 34 - Ementa servida a bordo da TAP na década de 70 - Voo Frankfurt-Lisboa - Museu TAP

SELECÇÃO DE BEBIDAS
GETRÄNKE

APERITIVOS/VORSPEISE WEINE

VINHO DO PORTO
PORTO WEIN

VINHO DA MADEIRA
MADEIRA WEIN

AFONSO III

SCOTCH WHISKY

BOURBON

VERMOUTH DOCE/SÜSS

VERMOUTH SECO/HERB

GIN

SHERRY

MANHATTAN

SUMO DE LARANJA
ORANGENSAFT

SUMO DE TOMATE
TOMATENSAFT

DIGESTIVOS/NACHSPEISE WEINE

VINHO DO PORTO DOCE
PORTO WEIN SÜSS

BISQUIT V. S. O. P.

COGNAC MARTELL V. S. O. P.

AGUARDINTE VELHÍSSIMA "FIM DE SÉCULO"

LICORES/LIKÖRE

DRAMBUIE

COGNAC

BENEDICTINE

TRÉPLICE

PEPPERMINT

FRADETINE

GRANDE ÂNCORA

VINHOS DE MESA
TISCHWEINE

BRANCOS/WEISSWEIN

DÃO "REAL VINÍCOLA"

SECO ESPECIAL "J. M. P."

ALVARINHO "CEPA VELHA"

ROSADOS/ROSÉS

MATEUS

TINTOS/ROTWEIN

COLARES M. I. C.

LAGOA

CHAMPAGNES

MÔÛT ET CHANDON BRUT IMPÉRIAL

CORDON ROUGE BRUT

ESPUMANTE

RAPOSEIRA RESERVA "BRUTO"

MENU

CANAPÉS VARIADOS
APPETITHAFEN

COCKTAIL DE CARANGUEJO À ORIENTAL
KREBSFLEISCHCOCKTAIL "ORIENTALISCH"

SALADA DE PEPINO
GURKENSALAT

ESCALOPES À BORDALESA
BORDEAUX SCHNITZEL

BATATAS PARISIENSES
PARISER KARTOFFELN

COUVE LOMBARDA • AIPO
STANGENSellerie

QUEIJOS VARIADOS
KÄSEPLATTE

PÊSSEGO "CARDEAL"
PFIRSICH KARDINAL

FRUTA FRESCA
OBSTKORB

CAFÉ PORTUGUÊS
PORTUGIESISCHE KAFFEE

Fig. 35- Ementa servida a bordo da TAP na década de 70 - Voo Frankfurt-Lisboa - Museu TAP

Seleção de Bebidas
Getränk

MENU

APERITIVOS / APERITIFS

Vinho do Porto
PORT WEIN
Vinho da Madeira
MADERA WEIN
Alonso III
Scotch Whisky
Bourbon
Vermouth Doce / Süss
Vermouth Seco / Herb
Gin
Sherry
Manhattan Cocktail
Martini Dry

◆
Sumo de Laranja
ORANGENSaft
Sumo de Tomate
TOMATENSaft

◆
CHAMPAGNES/CHAMPAGNER

Mérel & Chandon Brut Impérial
Mumm-Cordon Rouge Brut

ESPUMANTE/SCHAUMWEIN

Raposeira Reserva "Bruto"

DIGESTIVOS / NACHTISCHWEINE

Vinho do Porto Doce
PORT WEIN SÜSS
Cognac Martell V. S. O. P.
Cognac Comus V. S. O. P.
Aguardente Velhíssima "Fim de Século"

◆
LICORES / LIKÖRE

Drambuie
Cointreau
Benedictine
Triple Sec
Fradelle

◆
VINHOS DE MESA
TISCHWEINE

Branco / Weissweine
Dão Branco
Seco Especial "J.M.F."
Alvarinho
Vilacellado

Rosados / Rosés
Matus Rosé

Tintos / Rotweine

Collares
Borlado - Tinto Velho - 1980

Canapés Variados
Appelthappen

★

Galantine de Galinha
Huhn in Galantine

★

Salada de Tomate
Tomatensalat

★

Piccata Milanese
Beef à "Piccata Milanese"

Espagnete
Spiegelhelt

Evilhas em Manteiga
Buttererbsen

★

Queijos Variados
Käseplatte

Creme de Laranja
Orangen Creme

Fruita Fresca
Obst

★

Café Português
Portugiesischerkaffee

Fig. 36 - Ementa servida a bordo da TAP na década de 70 - Voo Frankfurt-Lisboa - Museu TAP

EMENTA

CANAPÉS ROYAL
TOMATE MONEGASQUE
FRANGO À INGLESA
MOLHO SUPREMO
RAMO DE LEGUMES
SALADA ARGENTEUIL
BANDEJA DE QUEIJOS
TORTA DE CHOCOLATE
CORBELHA DE FRUTAS
CAFÉ



Aperitivos

Champagne
Vinho Branco — Dão - Serradaryres
Vinho Tinto — Colares - Dão
Conhaques - Licores

Fig. 37 - Ementa servida a bordo da TAP na década de 70 - Voo Frankfurt-Lisboa - Coleção particular do autor

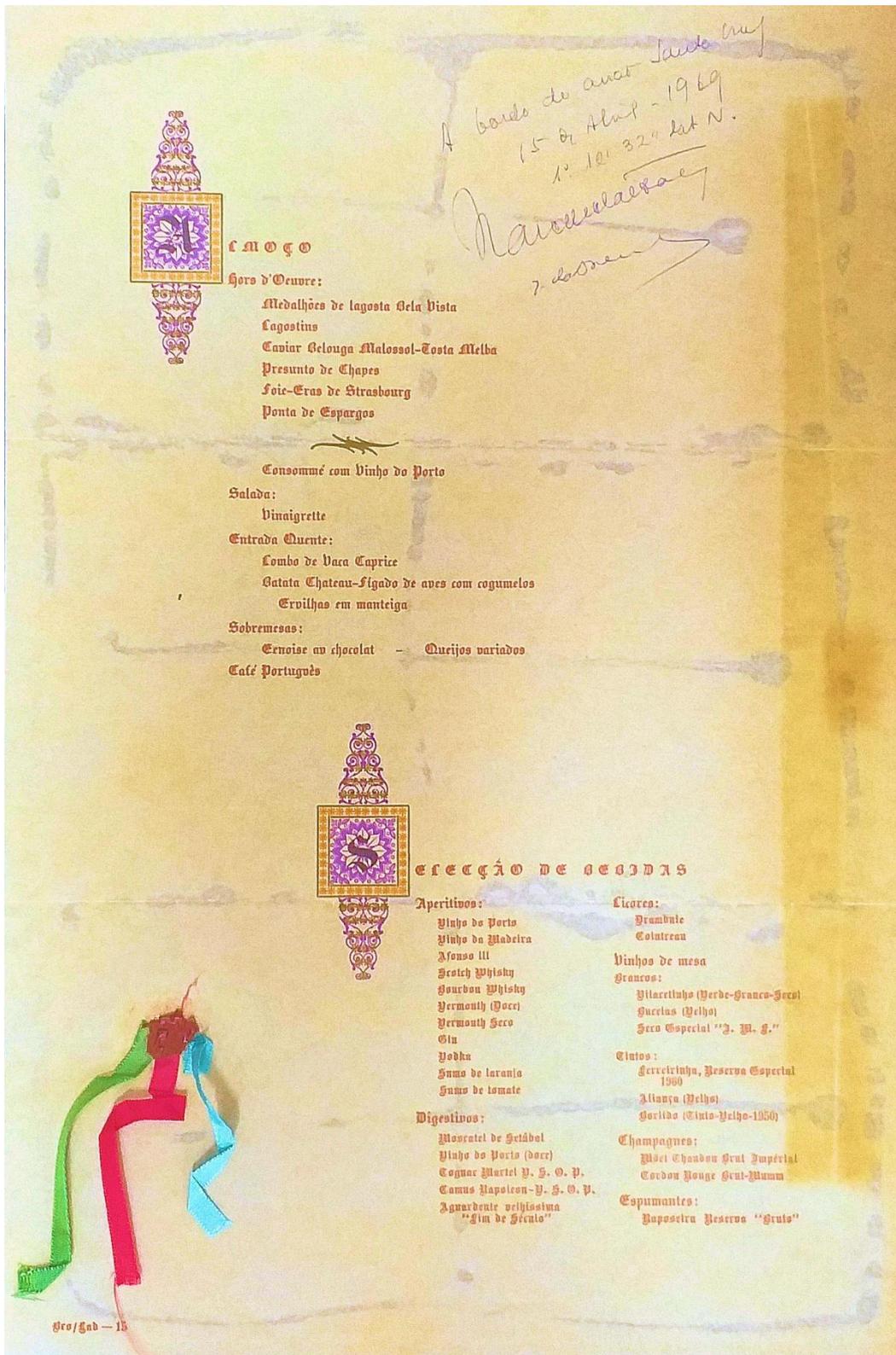


Fig. 38 -Ementa servida a bordo da TAP na década de 60 - Dia 1.04.1969 ao Primeiro Ministro Marcelo Caetano - Coleção particular do autor

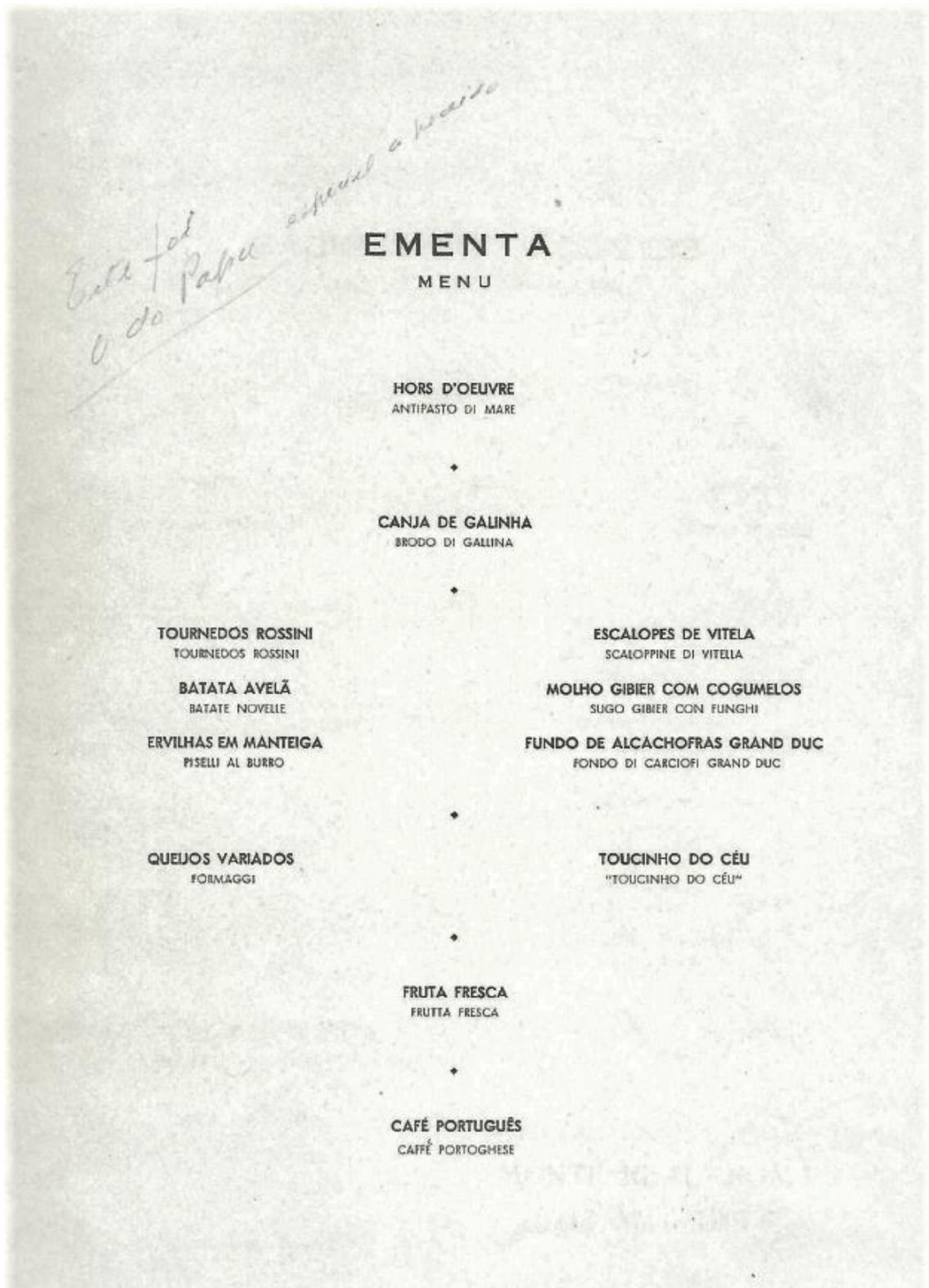


Fig. 39 -Ementa servida a bordo da TAP na década de 60- Visita Papal 13.05.1967 - Monte Real -Roma - Coleção particular do autor

SELECÇÃO DE BEBIDAS

SELEZIONE DI VINI E LIQUORI

PORTO SECO

MADEIRA

XEREZ

AFONSO III

VERMOUTH

GIN

WHISKY

SUMO DE FRUTAS

SUCCO DI FRUTTA

CERVEJA PORTUGUESA

BIRRA PORTOGHESE

VINHOS DE MESA

VINI DA TAVOLA

BRANCOS / BIANCO

BUCÉLAS 1939

SECO ESPECIAL J. M. F. 1954

TINTOS / ROSSO

EVEL 1939

FERREIRINHA "BARCA VELHA" 1957

CHAMPAGNE

MOËT ET CHANDON D. PÉRIGNON 1959

ESPUMANTE / SPUMANTE

BAPOSEIRA BRUTO

VINHO DO PORTO VELHO

VINO DI PORTO VECCHIO

COGNAC MARTELL V. S. O. P.

AGUARDENTE VELHÍSSIMA "FIM DE SÉCULO"

GRAPPA VECCHISSIMA "FIM DE SÉCULO"

DRAMBUË

BÉNÉDICTINE

Fig. 40 -Ementa servida a bordo da TAP na década de 60- Visita Papal 13.05.1967 - Monte Real -Roma - Colecção particular do autor

PEQUENO ALMOÇO

CAFÉ COM LEITE

CHÁ COM LEITE OU LIMÃO

CHOCOLATE

SUMO DE LARANJA

SUMO DE TOMATE

PÃO

CROISSANT

TOSTA

BOLO DE FRUTAS

CARNES FRIAS SORTIDAS

FRUTA FRESCA

Fig. 41 -Ementa servida a bordo da TAP na década de 60- Visita Papal - Dia 13.05.1967 - Monte Real – Roma - Coleção particular do autor

EMENTA
M E N U

MEDALHÕES DE LAGOSTA
MEDAGLIONI DI ARAGOSTA

SALADA RUSSA
INSALATA RUSSA

•

CONSOMMÉ QUENTE
CONSOMMÉ CALDO

•

PERU FRIO COM MOLHO CUMBERLAND
TACCHINO FREDDO — SUGO CUMBERLAND

SALADA CAPRICO
INSALATA CAPRICCIO

•

QUEIJO FRESCO DE OVELHA
FORMAGGIO FRESCO DI PECORA

•

TARTELETTE DE MORANGOS
TARTLET DI FRAGOLE

•

CAFÉ PORTUGUÊS
CAFFÈ PORTOGHESE

Fig. 42 -Ementa servida a bordo da TAP na década de 60- Visita Papal – Dia 13.05.1967 -
Monte Real -Roma - Coleção particular do autor

MENU

•
CANAPÉS VARIADOS
SELECTION OF COLD CANAPÉS

•
CORNETS DE SALMÃO FUMADO COM LAGOSTINS
CORNETS OF SMOKED SALMON WITH PRAWNS

•
SUPREMO DE FRANGO "KIEV"
SUPREME OF CHICKEN "KIEV"

FEIJÃO VERDE
FRENCH BEANS

BATATAS "PARMENTIER"
PARMENTIER POTATOES

•
SALADA WALDORF
WALDORF SAL

QUEIJOS VARIADOS
ASSORTED CHEESE

CREME SUCHARD
PROFITEROLLES SUCHARD

•
FRUTA FRESCA
FRESH ASSORTED FRUIT

•
CAFÉ PORTUGUÊS
FRESH BREWED PORTUGUESE COFFEE

Fig. 43 - Ementa servida a bordo da TAP na década de 70 - Voo Londres-Lisboa - Museu TAP

SELECÇÃO DE BEBIDAS BEVERAGE SELECTION				MENU		
VINHO DO PORTO DRY WHITE PORT	MADERA	AFONSO III		CANAPÉS VARIADOS SELECTION OF COLD CANAPÉS		
VERMOUTH	GIN	WHISKY	SHERRY	FRUTA FUMADA SMOKED BEER TROUT		
SUMO DE LARANJA ORANGE JUICE	SUMO DE TOMATE TOMATO JUICE	CERVEJA PORTUGUESA PORTUGUESE BEER		LOMBO DE VITELA ASSADO ROAST FILET OF BEEF		
ÁGUA MINERAL MINERAL WATER		ÁGUA TÓNICA TONIC WATER		CRÈME DE RÁBANO HORSE RADISH CREAM	COUVE BRUXELAS EM MANTEIGA BUTTERED CABBAGE	BATATAS ASSADAS ROAST POTATOES
VINHOS DE MESA TABLE WINES				SALADA DE TOMATE VINAGRETE TOMATO SALAD VINAGRETTÉ		
BRANCOS / WHITE DÃO "REAL VINÍCOLA" SECO ESPECIAL "A.M.F."				VINHO DO PORTO DOCE TAWNY PORT WINE		
ROSADOS / ROSÉS MATEUS				COGNACS MARTELL V. S. O. P. AGUARDENTE VELHÍSSIMA "PRIM DE SÉCULO"		
TINTOS / RED COLARES M. J. C. LAGOA				LICORES / LIQUEURS DRAMBUIE COGNITEAU BÉNÉDICTINE GRANDE ANCOA TRIPICE		
CHAMPAGNES MOÛT ET CHANDON BRUT IMPÉRIAL POMMERY ET GRÉNO BRUT				QUEIJOS VARIADOS ASSORTED CHEESE		
ESPUMANTE RAPOSEIRA RESERVA "BRUTO"				NUVENS À INGLESA SHERRY TRIFLE		
				FRUTA FRESCA FRESH ASSORTED FRUIT		
				CAFÉ PORTUGUÊS FRESH BREWED PORTUGUESE COFFEE		

Fig. 44 - Ementa servida a bordo da TAP na década de 70 - Voo Londres-Lisboa - Museu TAP

SELECÇÃO DE BEBIDAS BEVERAGE SELECTION				MENU		
*						
VINHO DO PORTO DRY WHITE PORT	MADERA	AFONSO III		CANAPÉS VARIADOS SELECTION OF COLD CANAPÉS		
VERMOUTH	GIN	WHISKY	SHERRY	*		
SUMO DE LARANJA ORANGE JUICE	SUMO DE TOMATE TOMATO JUICE	CERVEJA PORTUGUESA PORTUGUESE BEER		TRUTA FUMADA SMOKED RIVER TROUT		
*						
ÁGUA MINERAL MINERAL WATER	ÁGUA TÓNICA TONIC WATER		LOMBO DE VITELA ASSADO ROAST FILET OF BEEF			
*				CREME DE RÁBANO HORSE RADISH CREAM	COUVE BRUXELAS EM MANTEIGA BUTTERED CABBAGE	BATATAS ASSADAS ROAST POTATOES
*						
VINHOS DE MESA TABLE WINES	VINHO DO PORTO DOCE TAWNY PORT WINE		SALADA DE TOMATE VINAGRETE TOMATO SALAD VINAIGRETTE			
BRANCOS/WHITE SÃO "REAL VINICOLA" SECO ESPECIAL "SAKA"	COGNACS MARTELL V. S. O. F. AQUARDENTE VELHISSIMA "FIM DE SÉCULO"		QUEIJOS VARIADOS ASSORTED CHEESE			
ROSADOS/ROSÉS MATEUS	LICORES / LIQUEURS		NUVENS À INGLESA SHERRY TRIFLE			
TINTOS/RED COLARES M. J. C. LAGOA	DRAMBUIE COGNAC BÉNÉDICTINE GRANDE ÂNCORA TRÍFICE		*			
CHAMPAGNES MOÛT ET CHANDON BRUT IMPÉRIAL POMMERY ET GRÉNO BRUT			FRUTA FRESCA FRESH ASSORTED FRUIT			
ESpumante RAPOSEIRA RESERVA "BRUTO"			CAFÉ PORTUGUÊS FRESH BREWED PORTUGUESE COFFEE			

Fig. 45 - Ementa servida a bordo da TAP na década de 70 - Voo Londres-Lisboa - Museu TAP

MENU

•
CANAPÉS VARIADOS
SELECTION OF COLD CANAPÉS

•
CORNETS DE SALMÃO FUMADO COM LAGOSTINS
CORNETS OF SMOKED SALMON WITH PRAWNS

•
SUPREMO DE FRANGO "KIEV"
SUPREME OF CHICKEN "KIEV"

FEIJÃO VERDE
FRENCH BEANS

BATATAS "PARMENTIER"
PARMENTIER POTATOES

•
SALADA WALDORF
WALDORF SAL

•
QUEIJOS VARIADOS
ASSORTED CHEESE

CREME SUCHARD
PROFITEROLLES SUCHARD

•
FRUTA FRESCA
FRESH ASSORTED FRUIT

•
CAFÉ PORTUGUÊS
FRESH BREWED PORTUGUESE COFFEE

Fig. 46 - Ementa servida a bordo da TAP na década de 70 - Voo Londres-Lisboa - Museu TAP

RIO DE JANEIRO / LISBOA

Seleção de Bebidas
Drinks

Porto • Madeira

Scotch Whisky • Gin • Bourbon

Sherry • Vermouth • Vodka

Aguardente Velhíssima Fim de Século

Marcell • Camus

Drambuie • Benedictine • Cointreau

Champagne

Cerveja
Beer

Cocktails

Soft Drinks

Oferta de Vinhos de Mesa Portugueses
Oferta de Vinos de Mesa Portugueses



Menu

Cocktail de Camarões
Cocktail de Camarones
Shrimp Cocktail

Doosa Escolha:
Su Elección:
Your Choice:

Qu:
Q:
Qr:

"Piccata" de Porco
"Piccata" de Cerdo
Pork "Piccata"

Talharim em Manteiga
"Tagliatelle" en Manteca
Buttered "Tagliatelle"

Encouras Vichy
Zanahorias Vichy
Carrots Vichy

Peru com Cogumelos
Pavo con Champignons
Turkey with Mushrooms

Croquete de Batata
Croquette de Patata
Potato Croquette

Feijão Verde
Vainitas Verdes
Green Beans

Queijo — Bolachas
Queso — Crackers
Cheese — Crackers

Bavarois de Morango
Bavarois de Fresas
Strawberry Bavarian Cream

Café / Chá
Café / Té

As possibilidades de carregamento a bordo são limitadas. Pedimos a vossa compreensão caso já não seja possível satisfazer a vossa escolha.

Las posibilidades de cargamento a bordo son limitadas. Rogamos vuestra comprensión caso ya no sea posible satisfacer vuestra escoga.

Galley-space on board is rather limited. We thank you for your understanding if your menu-choice is no longer available.

Fig. 47 - Ementa servida a bordo da TAP na década de 70 - Voo Rio de Janeiro-Lisboa - Museu TAP

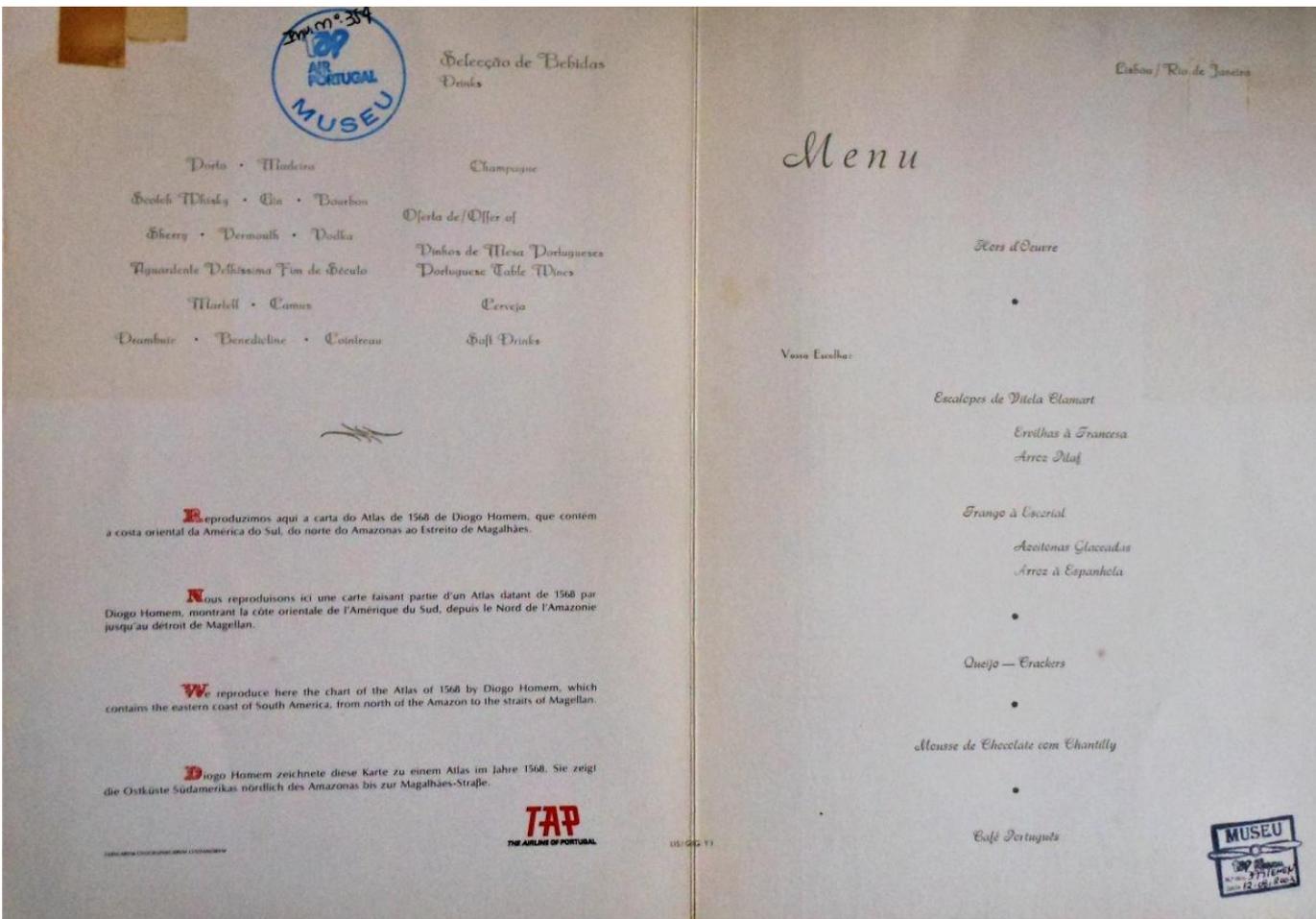


Fig. 48 - Ementa servida a bordo da TAP na década de 70 - Lisboa – Rio de Janeiro - Museu TAP

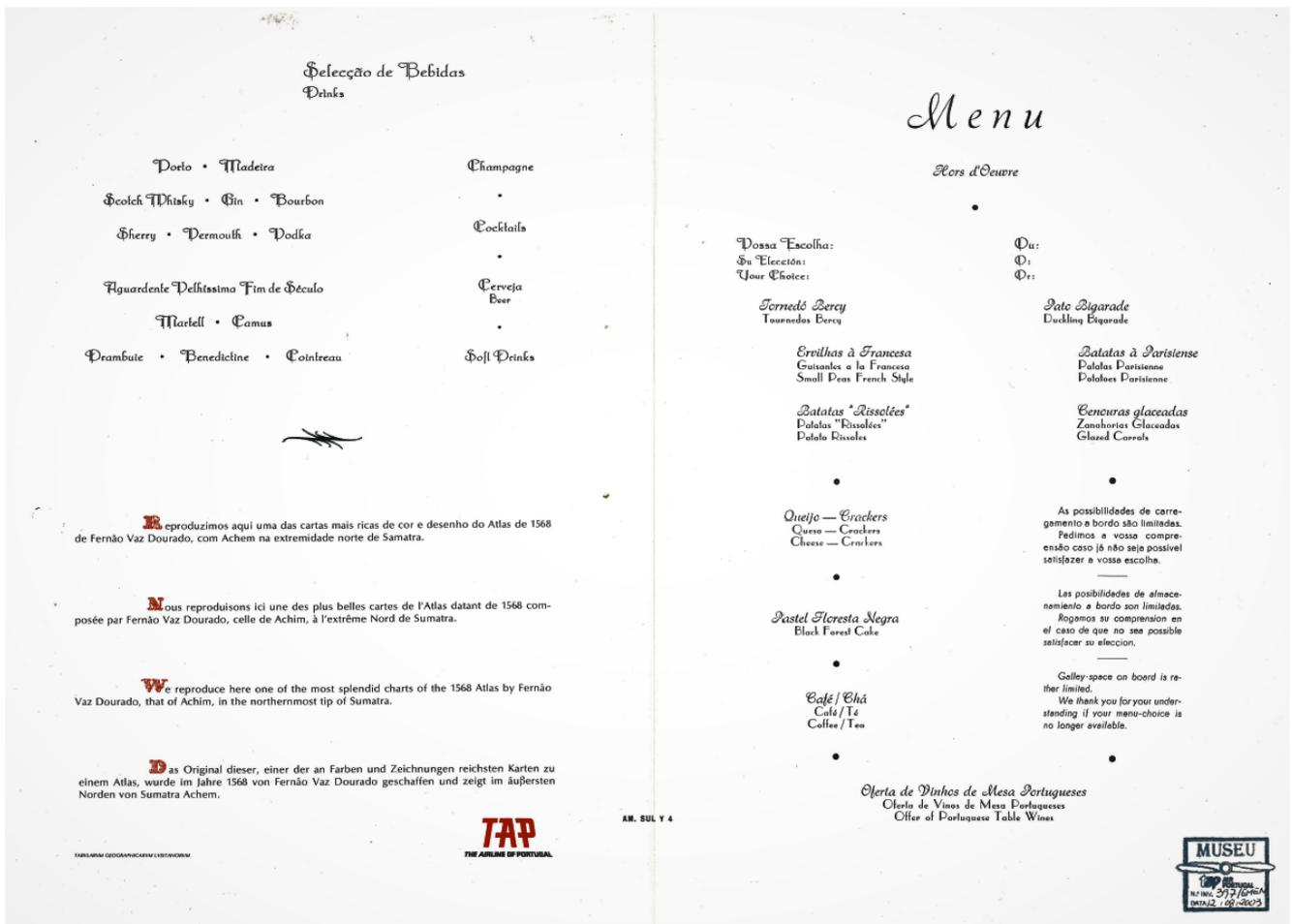


Fig. 49 - Ementa servida a bordo da TAP na década de 70 - Museu TAP

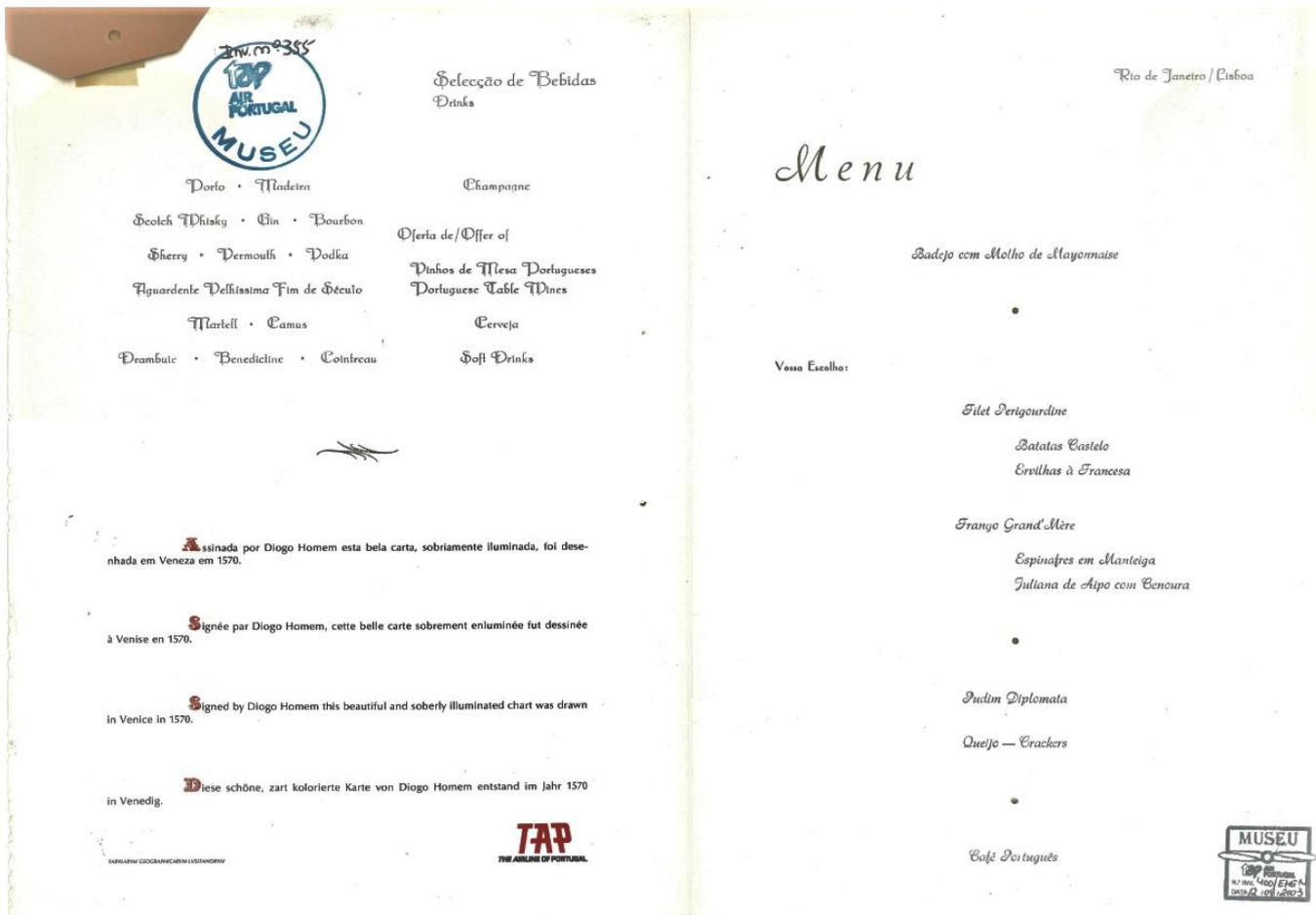


Fig. 50 - Ementa servida a bordo da TAP na década de 70 - Voo Rio de Janeiro-Lisboa - Museu TAP

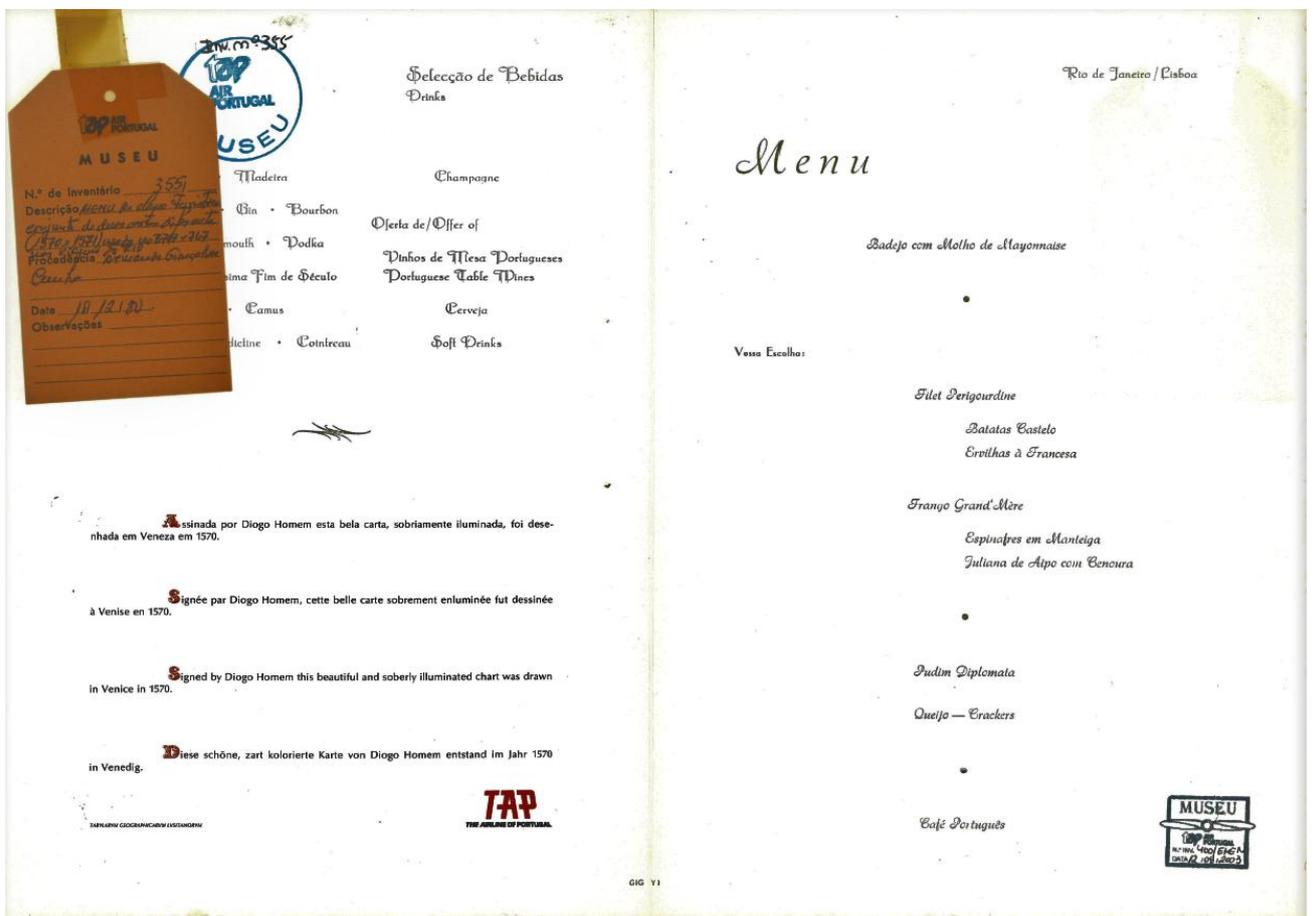


Fig. 51 - Ementa servida a bordo da TAP na década de 70 - Voo Rio de Janeiro-Lisboa (repetida da anterior mas com nota) - Museu TAP

Seleção de Bebidas
Drinks

Porto • Madeira	Champagne
Scotch Whisky • Gin • Bourbon	.
Sherry • Vermouth • Vodka	Cocktails
.	.
Aguardente Borlido	Cerveja
Cognac Courvoisier	Beer
.	.
Drumbeite • Cointreau	Soft Drinks

Reproduzimos aqui uma das cartas mais ricas de cor e desenho do Atlas de 1568 de Fernão Vaz Dourado, com Achém na extremidade norte de Sumatra.

Nous reproduisons ici une des plus belles cartes de l'Atlas datant de 1568 composée par Fernão Vaz Dourado, celle de Achim, à l'extrême Nord de Sumatra.

We reproduce here one of the most splendid charts of the 1568 Atlas by Fernão Vaz Dourado, that of Achim, in the northernmost tip of Sumatra.

Das Original dieser, einer der an Farben und Zeichnungen reichsten Karten zu einem Atlas, wurde im Jahre 1568 von Fernão Vaz Dourado geschaffen und zeigt im äußersten Norden von Sumatra Achém.

TAP AIRLINES CO. S.A. LISBOA



010 Y 2

Rio de Janeiro / Lisboa

Menu

Ovos Recheados
Fruited Eggs
Stuffed Eggs

Vossa Escolha:
Su Elección:
Your Choice:

De:
De:
De:

Lombo à Caçador
Lomo à Cazador
Filet Chasseur

Fajão Verde
Vainitas Verdes
Green Beans

Tomate Grelhado
Tomate à la Poivilla
Grilled Tomato

Queijo — Crackers
Cheese — Crackers

Savarin de Frutas
Fruit Savarin

Café / Chá
Café / Tea

Frango Grand'Mère
Poulet Grand'Mère
Chicken Grand'Mère

Espinafres em Manteiga
Espinacs en Mantequilla
Spinach English Style

Juliana de Legumes
Julienne de Légumes
Julienne of Vegetables

As possibilidades de acompanhamento a bordo são limitadas. Pedimos a vossa compreensão caso não seja possível satisfazer a vossa escolha.

Las posibilidades de acompañamiento a bordo son limitadas. Rogamos su comprensión en el caso de que no sea posible satisfacer su elección.

Galley-space on board is rather limited. We thank you for your understanding if your menu-choice is no longer available.

Oferta de Vinhos de Mesa Portugueses
Oferta de Vinos de Mesa Portugueses
Offer of Portuguese Table Wines

Fig. 52 - Ementa servida a bordo da TAP na década de 70 - Voo Rio de Janeiro-Lisboa - Museu TAP

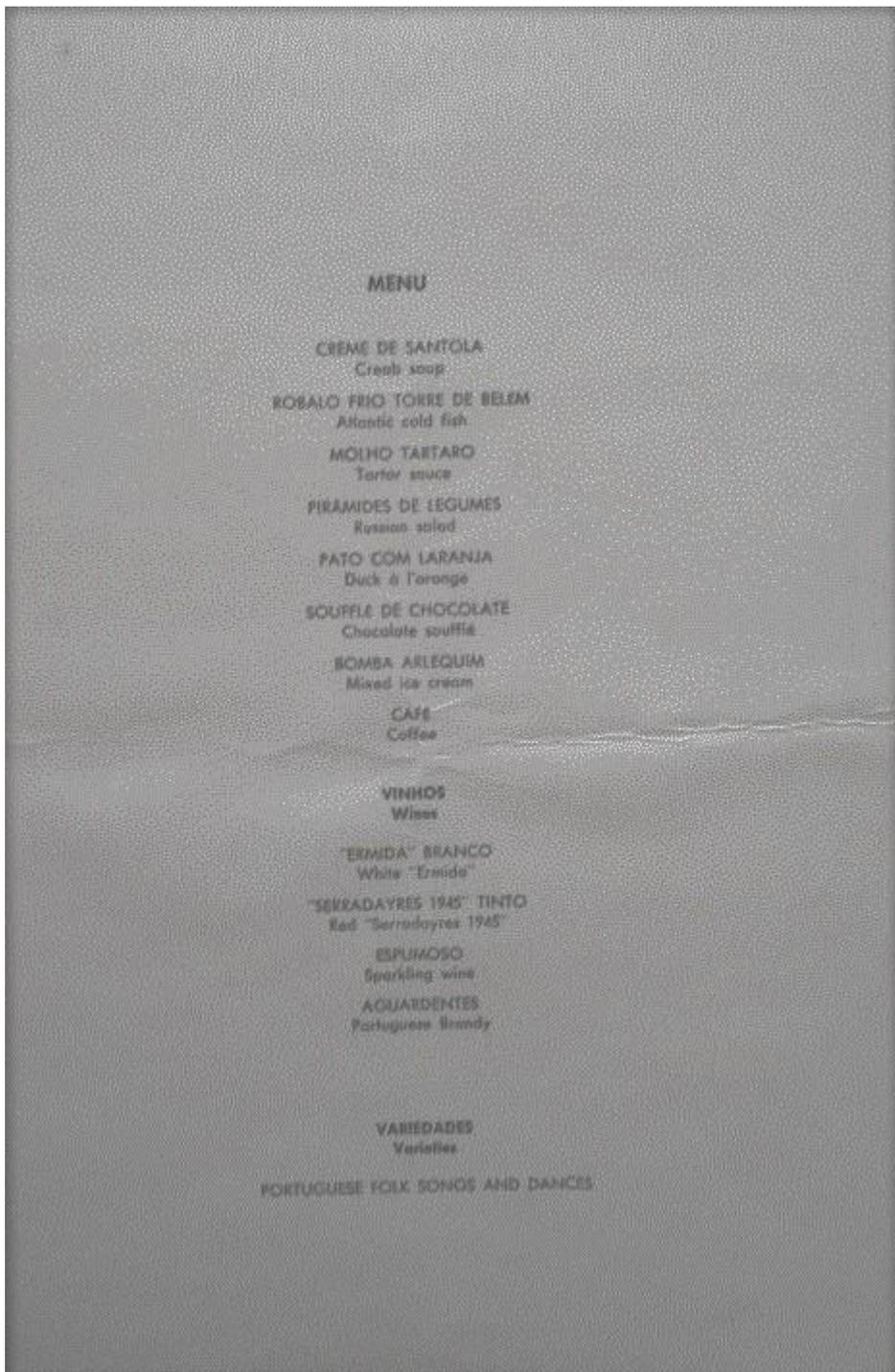


Fig. 53- Ementa servida a bordo da TAP na década de 70 - Museu TAP

SELECÇÃO DE BEBIDAS

BEVERAGES

Jun. n.º 1695


Porto
 Madeira
 Scotch Whisky
 Dry Gin
 Bourbon
 Vermouth
 Vodka

Aguardente Borlado
 Cognac V.S.O.P.
 Drambuie

Champagne
 Cocktails

Cerveja — Cerveza — Beer
 Soft Drinks

Durante a refeição:
 Con las comidas:
 With the meal:

OFERTA DE VINHOS DE MESA PORTUGUESES
Oferta de Vinos de Mesa Portugueses
Offer of Portuguese Table Wines

MOSTRUÁRIO DE PONTO DE CRUZ
 Séc. XIX. Linho cru, decorado com diversas figuras e uma carruagem com boleiro.
 Museu Nacional do Traje — Lisboa

CROSS-STITCH SAMPLER
 XIXth Century. Unbleached linen, decorated with various figures and a carriage with a coachman.
 National Museum of Costume — Lisbon


 LIS/CSS Y 4 — Jul. 81

M E N U

HORS D'OEUVRE

♦

ENTRÉE

Lamentamos, caso a sua escolha fique condicionada por anterior opção de outros passageiros.
Lamentamos, si su decision fuese condicionada por anterior opcion de otros pasajeros.
Because of demand by passengers for a particular menu we would like to apologise if your choice is not always available

FILET MIGNON CONTINENTAL

BATATA SOUFFLÉ
Potato Soufflé
Potatoes Soufflé

BRÓCULOS
Brocolos
Broccoli

Ou:
 O:
 Or:

PESCADA À COSTA DO SOL
Merluze "Costa do Sol"
Whiting "Costa do Sol"

BATATA VAPOR
Potato Vapor
Parsley Potatoes

DESSERT

QUEIJO — CRACKERS
Queso — Crackers
Cheese — Crackers

PEACH MELBA

CAFÉ — CHÁ
Café — Té
Coffee — Tea



Editado pela Divisão de Publicidade
 Impresso em Portugal

Issued by Advertising Division
 Printed in Portugal

Fig. 54 - Ementa servida a bordo da TAP na década de 80 - Museu TAP

Jun. 4 = 1984

SELECÇÃO DE BEBIDAS

BEVERAGES

Porto
Madeira
Scotch Whisky
Dry Gin
Bourbon
Vermouth
Vodka

Aguardente Borlido
Cognac V.S.O.P.
Drãmbuie

Champagne
Cocktails

Cerveja — Cerveza — Beer
Soft Drinks

Durante a refeição:
Con las comidas:
With the meal:

OFERTA DE VINHOS DE MESA PORTUGUESES
Oferta de Vinos de Mesa Portugueses
Offer of Portuguese Table Wines

MOSTRUÁRIO DE PONTO DE CRUZ
Séc. XIX; Mostuário de ponto de cruz, em linho bordado e sedos polícromas.
Museu Nacional do Traje — Lisboa

CROSS — STITCH SAMPLER
XIX Century; Exhibitions of cross stitch in embroidered linen with polichromic silks
National Museum of the Costume — Lisbon

CCS Y 4 — Jun. BI

Caracas / Lisboa

M E N U

HORS D'OEUVRE

OVO À RUSSA
Huevo a la Rusa
Egg Russian Style

PÂTÉ MAISON

ENTRÉE

Lamentamos, caso a sua escolha fique condicionada por anterior opção de outros passageiros.
Lamentamos, si su decision fuese condicionada por anterior opcion de otros pasajeros.
Because of demand by passengers for a particular menu we would like to apologise if your choice is not always available.

STROGONOFF

ARROZ PILAF
Rice Pilaf

Ou:
O:
Or:

FRANGO À CAÇADOR
Pollo a Cazador
Chicken Chasseur

ARROZ CALABACIN
Rice Calabacin

DESSERT

QUEIJO — CRACKERS
Queso — Crackers
Cheese — Crackers

BOLO MOKA
Pastel Moka
Moka Cake

CAFÉ — CHÁ
Café — Té
Coffee — Tea





Edição pelo Divisao de Publicidade
Impreso em Portugal

Issued by Advertising Division
Printed in Portugal



Fig.55 - Ementa servida a bordo da TAP na década de 80 - Voo Caracas-Lisboa - Museu TAP

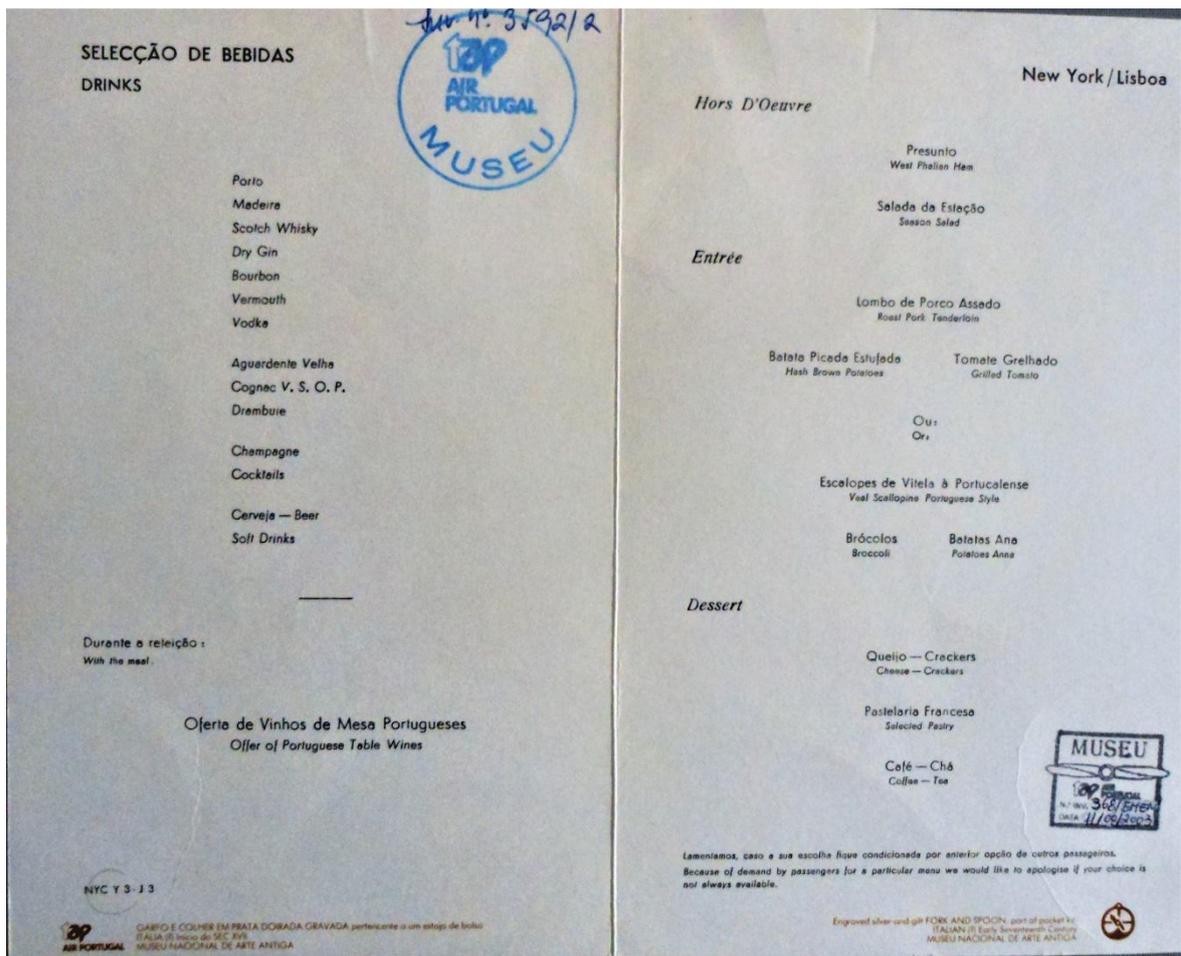


Fig. 56- Ementa servida a bordo da TAP na década de 80 - Voo New York-Lisboa - Museu TAP

SELECCÃO DE BEBIDAS
DRINKS
CHOIX DE BOISSONS

Porto
 Madeira
 Scotch Whisky
 Dry Gin
 Bourbon
 Vermouth
 Vodka

 Aguardente Velha
 Cognac V. S. O. P
 Drambuie

 Espumante
 Cocktails

 Cerveja — Beer — Bière
 Soft Drinks

Durante a refeição :
 With the meal :
 Avec le repas

Oferta de Vinhos de Mesa Portugueses
 Offer of Portuguese Table Wines
 Offre de Vins de Table Portugais



GOMIL DE PORCELANA MING decorado com a esfera armilar
 China, CHENG-TE, período 1506-1521
 FUNDAÇÃO MEDEROS D'ALMEIDA



Montréal / Lisboa

Hors D'Oeuvre

Cocktail de Mariscos
 Sea food Cocktail
 Cocktail aux Fruits de Mer

Salada de Estação
 Season Salad
 Salade de Saison

Entrée

Estufado de Peito de Vaca
 Braised Beef Roulade
 Elevé de Poitrine de Bœuf

Batatas Boulangère
 Potatoes Boulangère
 Pommes Boulangère

Espinafres em Manteiga
 Butter Spinach
 Epinards au Beurre

Ou :
 Or :

Lombo de Porco à Transmontana
 Pork Tenderloin "Transmontana"
 Filet de Pork Transmontana

Batatas Novas
 New Potatoes
 Pommes Nouvelles

Feijão Verde
 Green Beans
 Haricots Verts

Dessert

Queijo — Crackers
 Cheese — Crackers
 Fromage — Crackers

Tarte de Cerejas
 Cherry Tartlet
 Tartelette aux Cerises

Café — Chá
 Coffee — Tea
 Café — Thé

Lamentamos, caso a sua escolha fique condicionada por anterior opção de outros passageiros.
 Because of demand by passengers for a particular menu we would like to apologise if your choice is not always available.
 Nous regrettons, que votre choix d'un menu particulier soit conditionné par l'option des autres passagers.

EVER BLUE AND WHITE
 China, CHENG-TE, período 1506-1521
 FUNDAÇÃO MEDEROS D'ALMEIDA

Fig. 57 - Ementa servida a bordo da TAP na década de 80 - Voo Montreal-Lisboa - Museu TAP

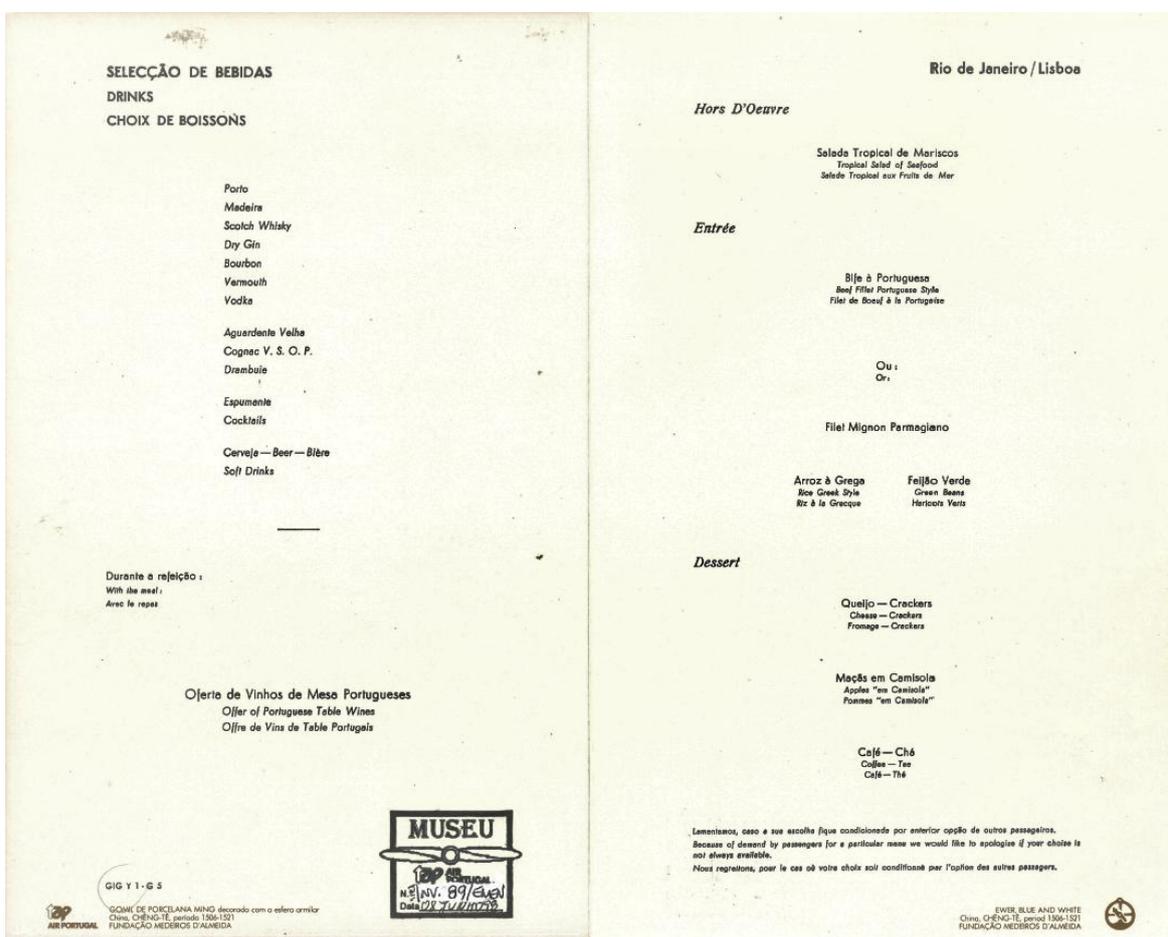


Fig. 58 - Ementa servida a bordo da TAP na década de 80 - Voo Rio de Janeiro -Lisboa - Museu TAP

CARACAS / LISBOA 

SELECÇÃO DE BEBIDAS
DRINKS
SELECCION DE BEBIDAS

Porto	Aguardente Velha
Madeira	Cognac V. S. O. P.
Scotch Whisky	Drambuie
Dry Gin	Espomente
Boarbón	Cocktails
Vermouth	Cerveja — Beer — Cerveza
Vodka	Soft Drinks

Durante a refeição:
With the meal
Con las comidas.

O oferta de Vinhos de Mesa Portugueses
Offer of Portuguese Table Wines
Oferta de Vinos de Mesa Portugueses

CCS Y 3 F-8

Hors D'Oeuvre

Carnes Frias Assorted Cold Meats Fiambres Surtidos	Salada de Batata Potato Salad Ensalada de Papas
--	---

Entrée

Filet Forestière	
Batata Ana Anne Potatoes Papas Anne	Vegetais Mistos Mixed Vegetables Vegetales Mixtos
Ou Or O :	
Frango à Bordalesa Chicken Bordelaise Pollo en Salsa Bordelaise	
Batata Salteada Salted Potatoes Papas Salteadas	Feijão Verde Salteado Salted Green Beans Yemitas Salteadas

Dessert

Queijo — Crackers Cheese — Crackers Queso — Crackers	Éclair Moka
Café — Ché Coffee — Tea Café — Té	

MUSEU

127 ANOS DE HISTÓRIA

MEM. INV. 414 | G. MEN

DATA 12.09.2003

Lamentamos, caso a sua escolha fique condicionada por anterior opção de outros passageiros.
Because of demand by passengers for a particular menu we would like to apologize if your choice is not always available.
Lamentamos, si su decisión fuese condicionada por anterior opción de otros pasajeros.

We fly the face of History.
S'envoler sur les ailes de l'Histoire.

Saber voar nas asas da História.



Fig. 59 - Ementa servida a bordo da TAP na década de 80 - Voo Caracas-Lisboa - Museu TAP

SELECÇÃO DE BEBIDAS

DRINKS

SELECCION DE BEBIDAS

Porto
Madeira
Scotch Whisky
Dry Gin
Bourbon
Vermouth
Vodka

Aguardente Velha
Cognac V. S. O. P.
Drambuie

Champagne
Cocktails

Cerveja — Beer — Cerveza
Soft Drinks

Durante a refeição:
With the meal:
Con las comidas:

Oferta de Vinhos de Mesa Portugueses
Offer of Portuguese Table Wines
Oferta de Vinos de Mesa Portugueses

CCS Y 2-A 5



SALERO EM MAIFIM (parte superior) representando Cavaleiros portugueses
ARTE BENIN SEC. XVI
MUSEU NACIONAL DE ARTE ANTIGA



Caracas / Lisboa

Hors D'Oeuvre

Salmão Fumado
Smoked Salmon
Salmon Abonado

Entrée

Perna de Porco
Leg of Pork
Pernil de Cerdo

Croquetes de Batata
Potatoes Croquettes
Croquetas de Patata

Ervilhas
Green Peas
Guisantes

OU:
Or:
O:

Medalhões de Lombo em Cebolada
Beef Medallion "Cebolada"
Medallion Lombo Encobolado

Batatas Salteadas
Parsley Potatoes
Patatas Salteadas

Dessert

Queijo — Crackers
Cheese — Crackers
Queso — Crackers

Pudim de Ananás
Pineapple Pudding
Pudin de Fila

Café — Chá
Coffee — Tea
Café — Té

Levantamos, caso a sua escolha fique condicionada por anterior opção de outros passageiros.
Because of demand by passengers for a particular menu we would like to apologise if your choice is not always available.

Llevantamos, si su decisión fuere condicionada por anterior opción de otros pasajeros.

Top of SALT CELLAR carved in ivory, depicting Knights of Portugal
BENIN School of Art Sixteenth Century
MUSEU NACIONAL DE ARTE ANTIGA



Fig. 60 - Ementa servida a bordo da TAP na década de 80 - Voo Caracas-Lisboa - Museu TAP

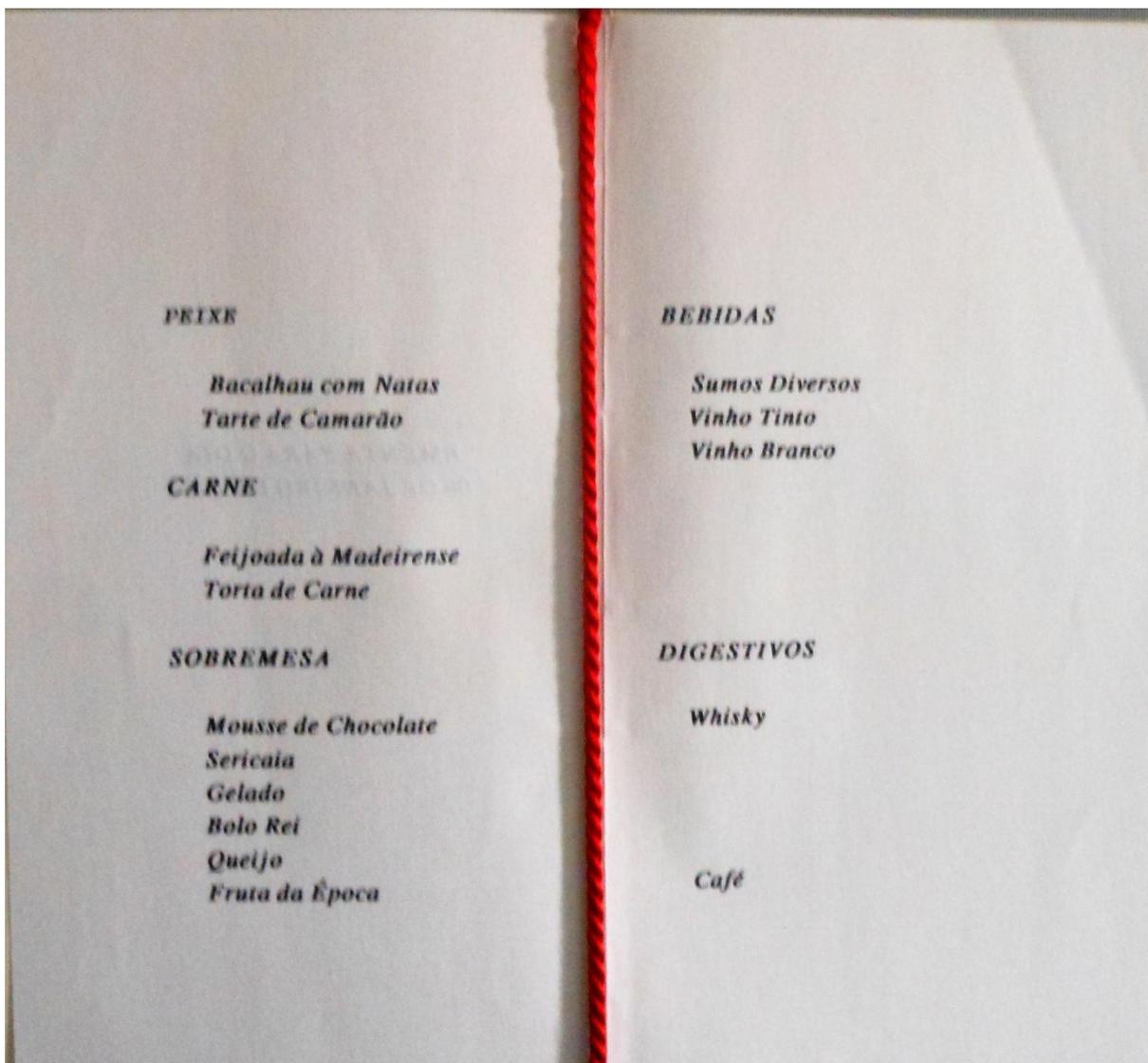


Fig. 61– Ementa servida a bordo da TAP na década de 90 – Museu TAP

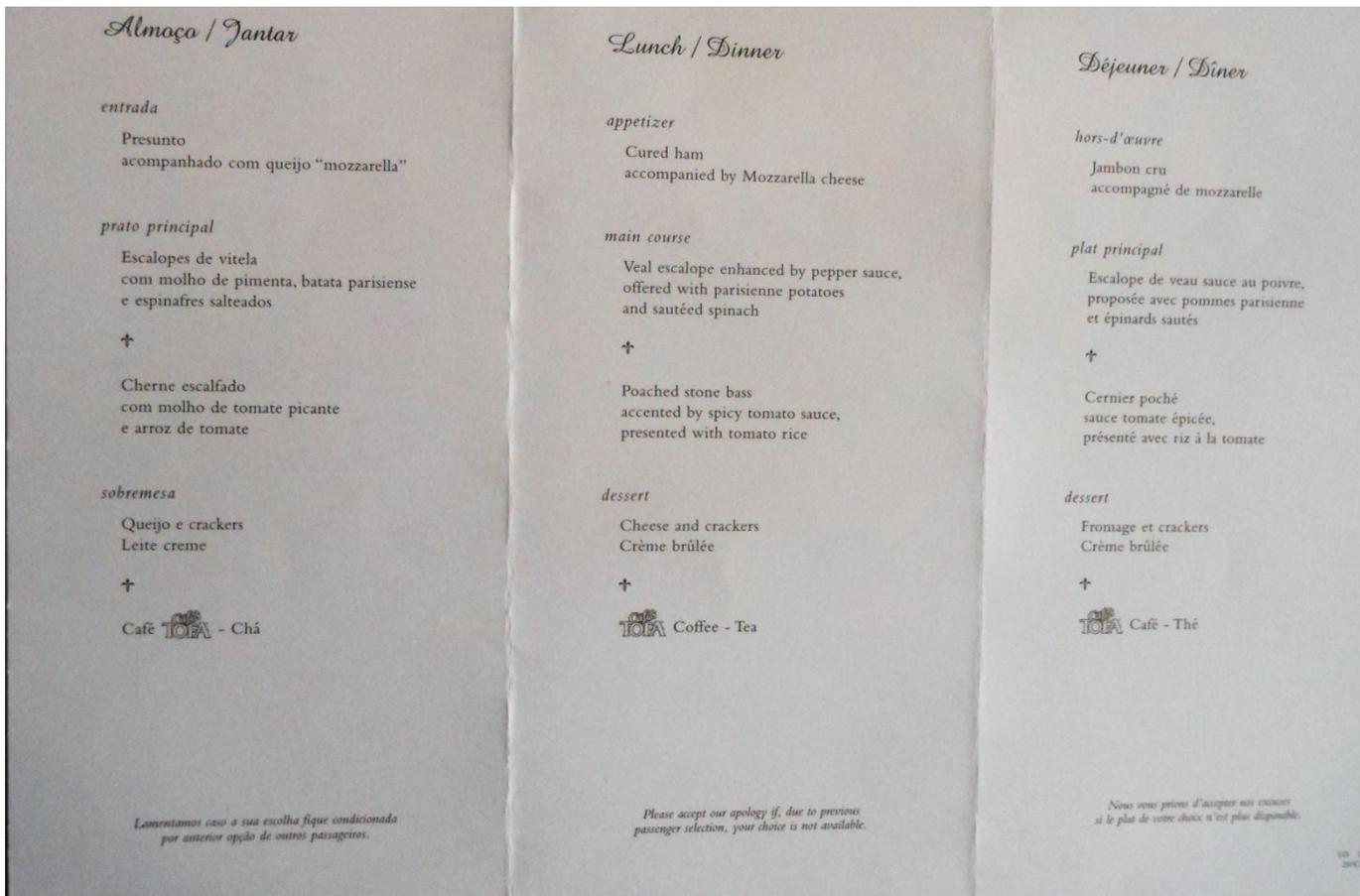


Fig. 62– Ementa servida a bordo da TAP na década de 90 – Museu TAP

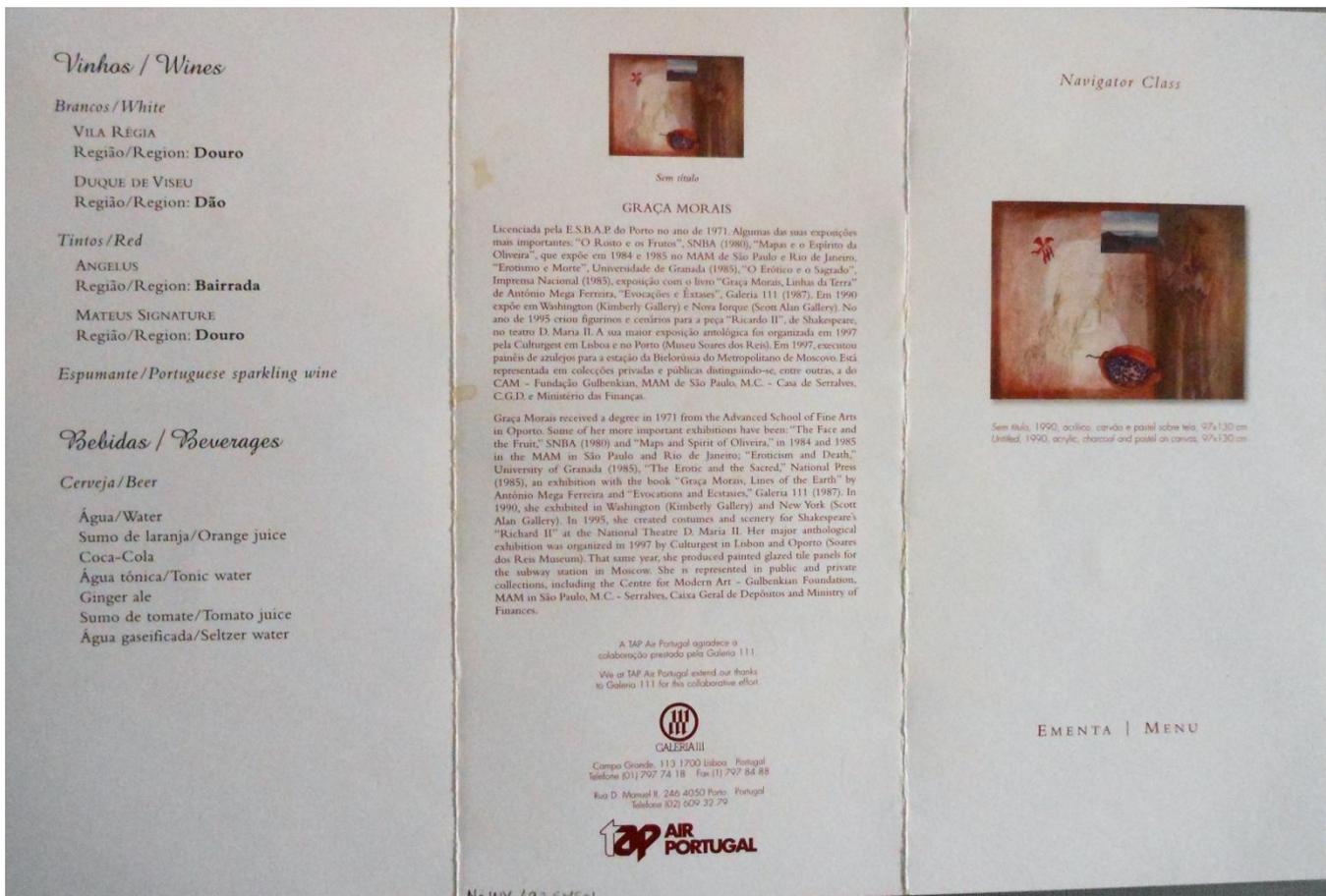


Fig. 63- Ementa servida a bordo da TAP na década de 90- Carta de Vinhos – Museu TAP

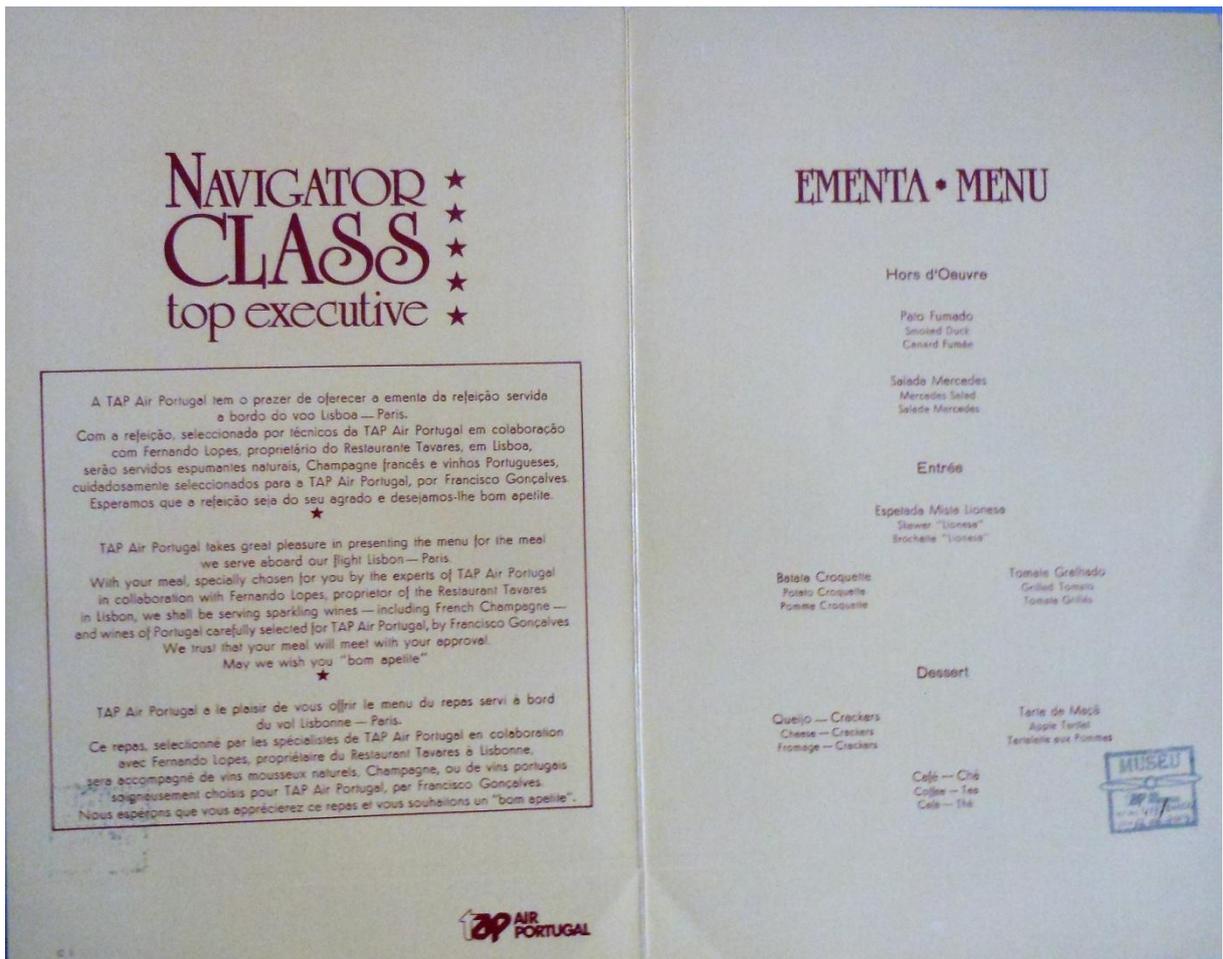


Fig. 64 – Ementa servida a bordo da TAP na década de 90 – Museu TAP

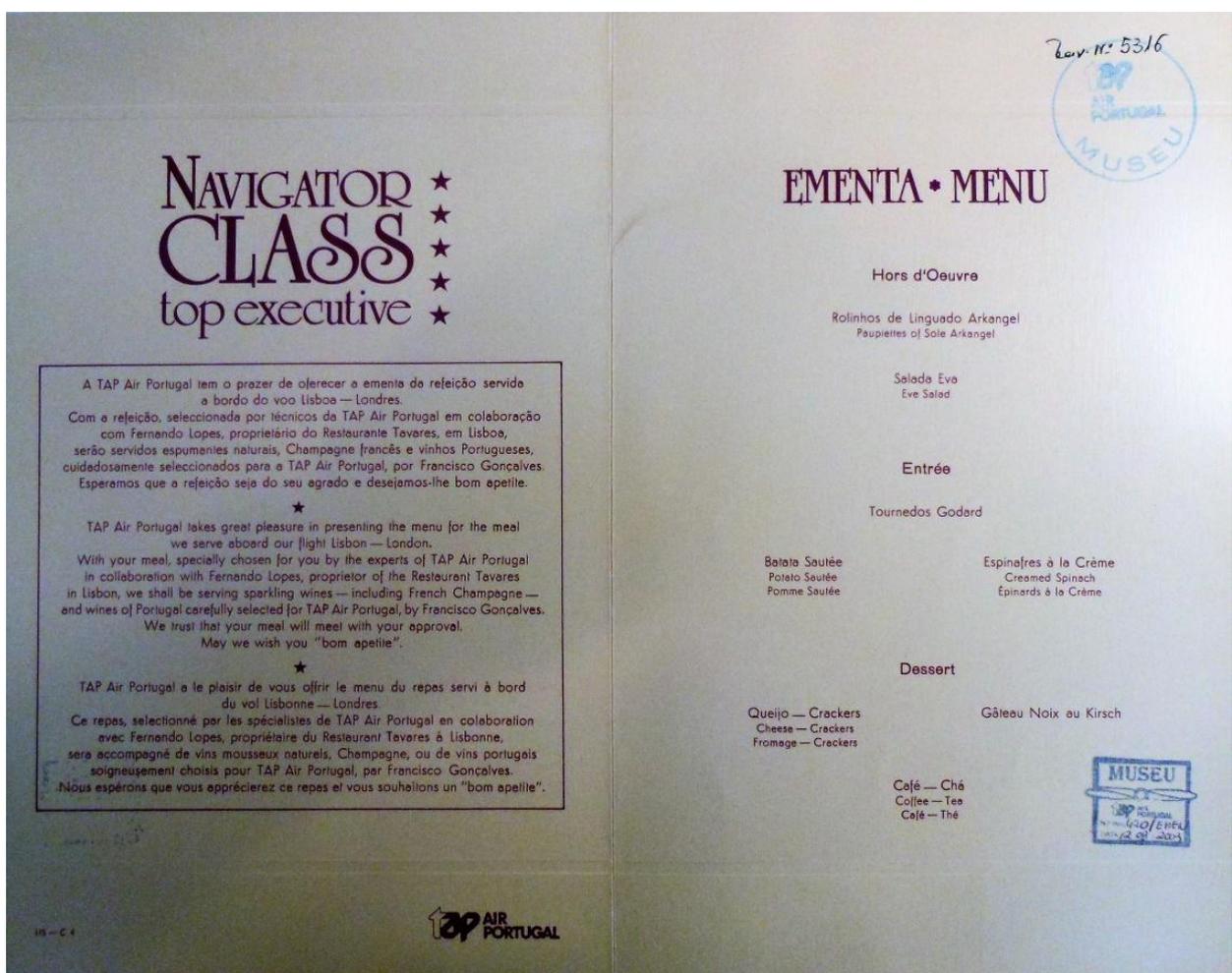


Fig. 65– Ementa servida a bordo da TAP na década de 90 – Museu TAP

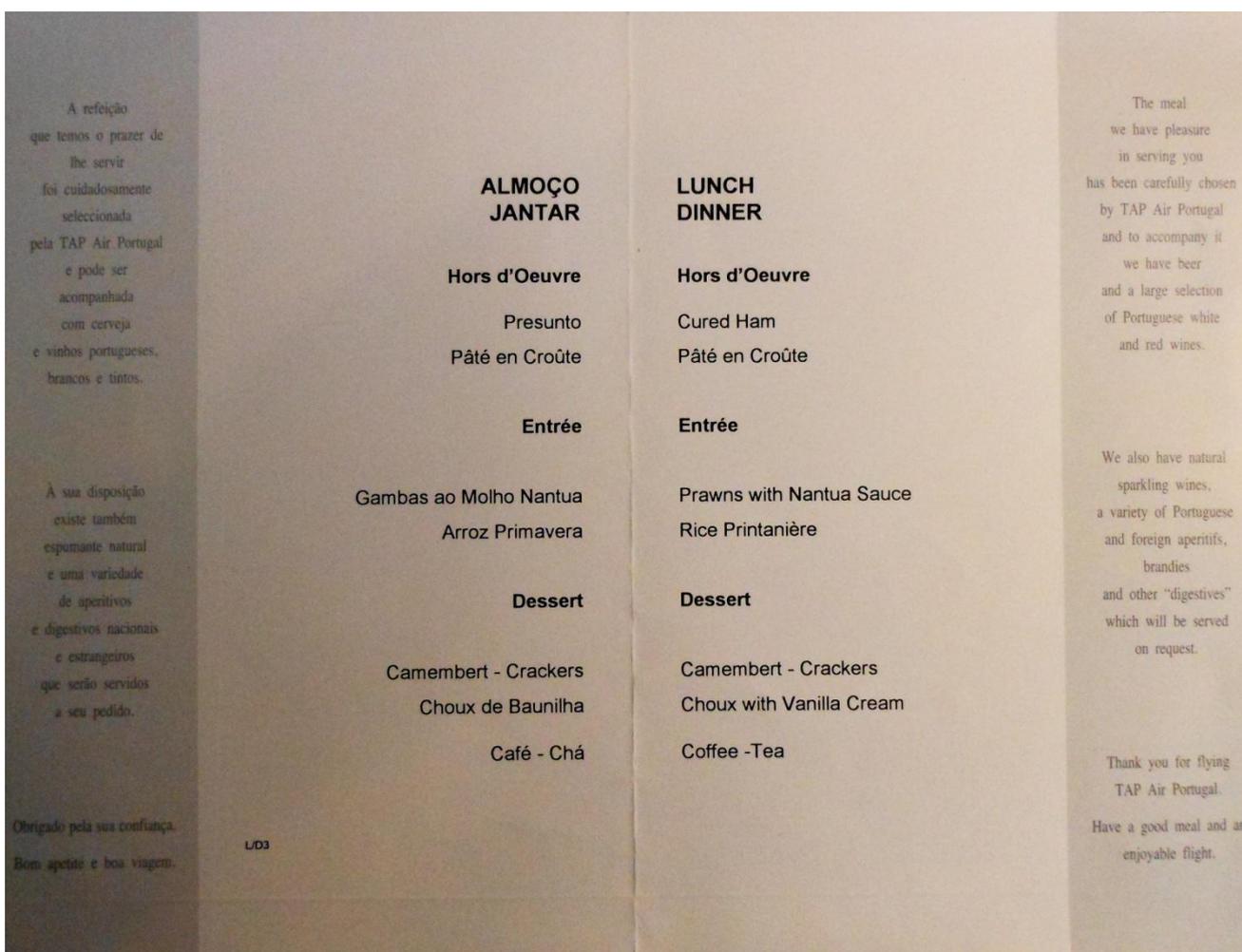


Fig. 66 – Ementa servida a bordo da TAP na década de 90 – Museu TAP

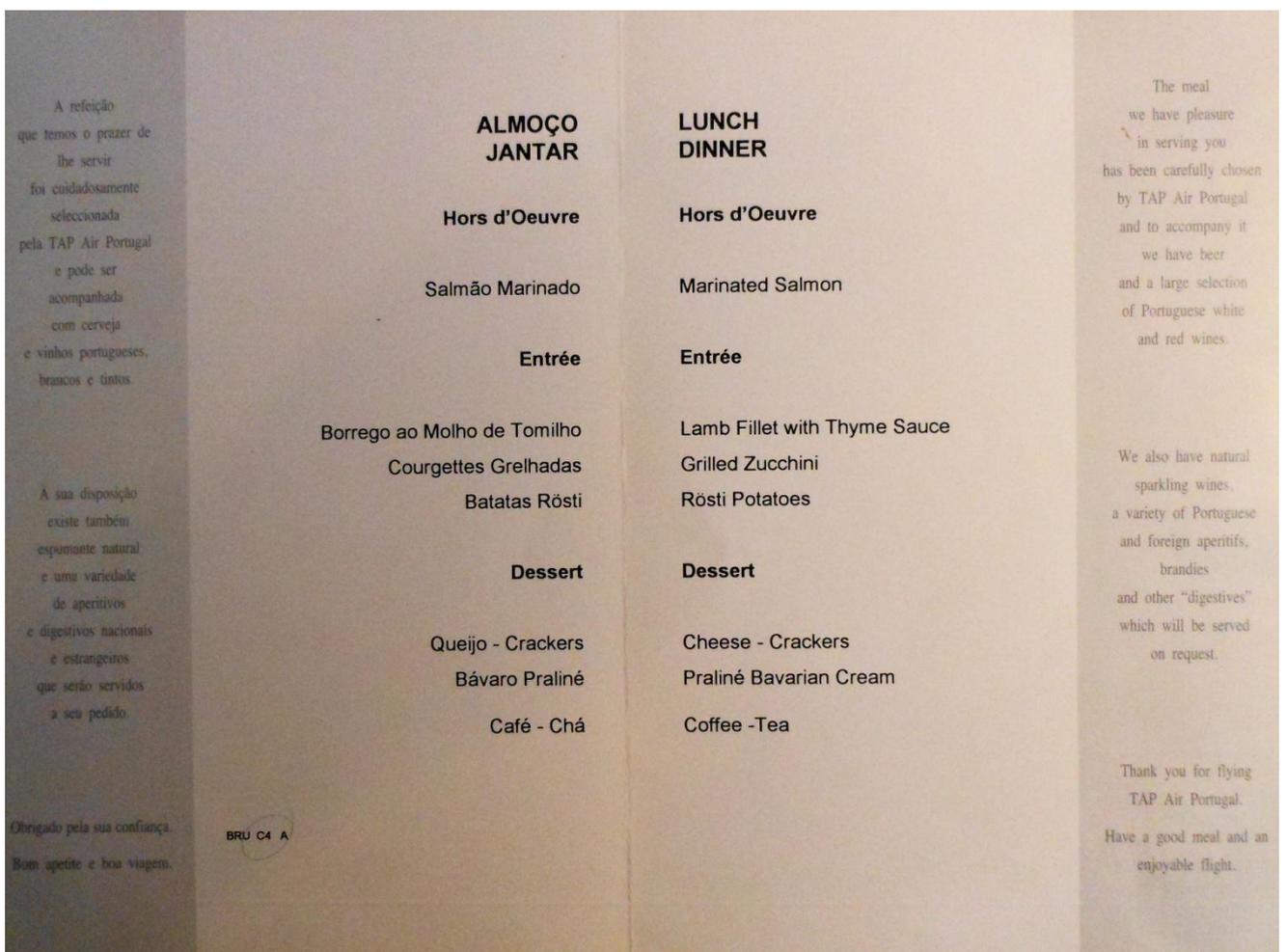


Fig. 67 – Ementa servida a bordo da TAP na década de 90 – Museu

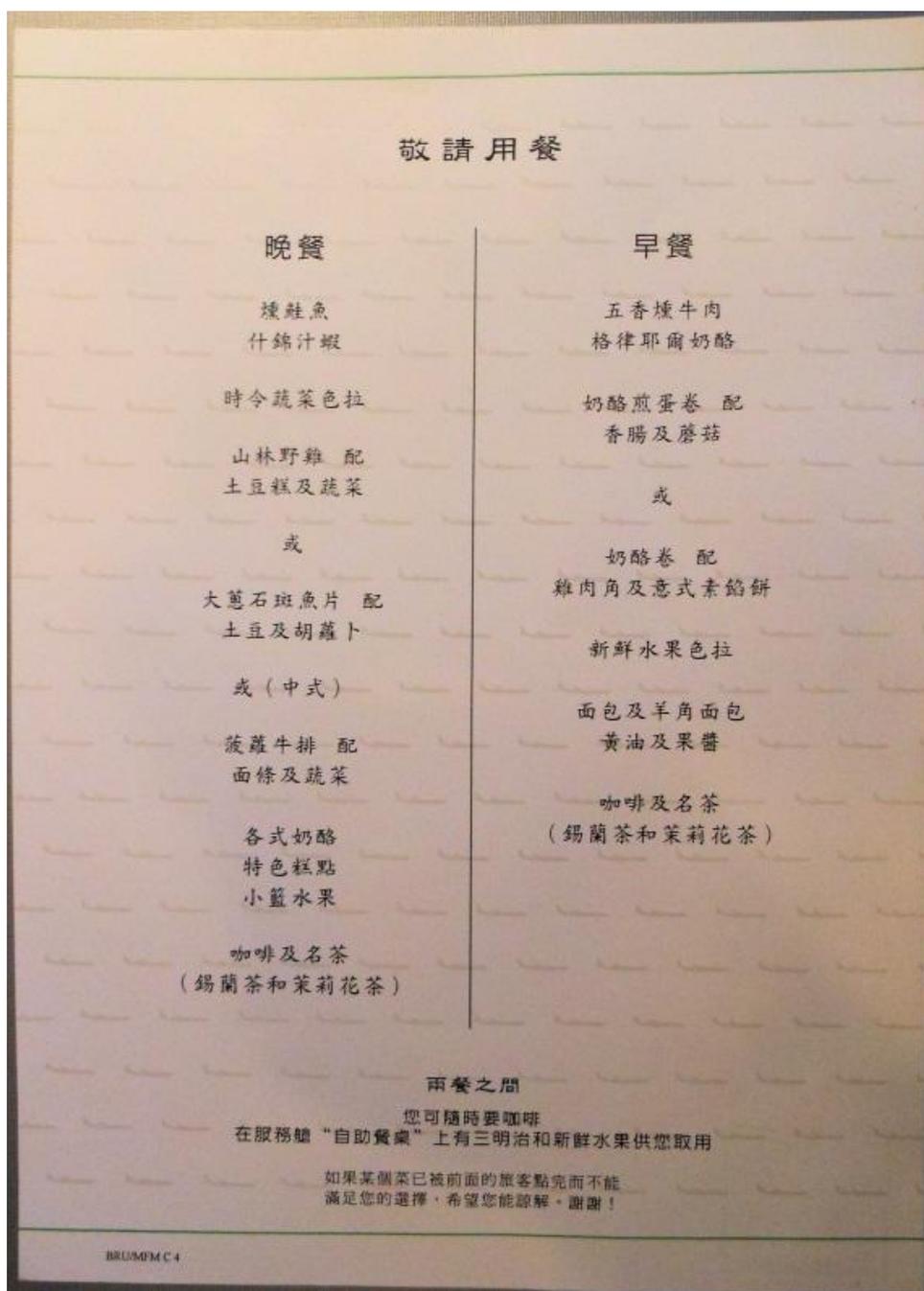
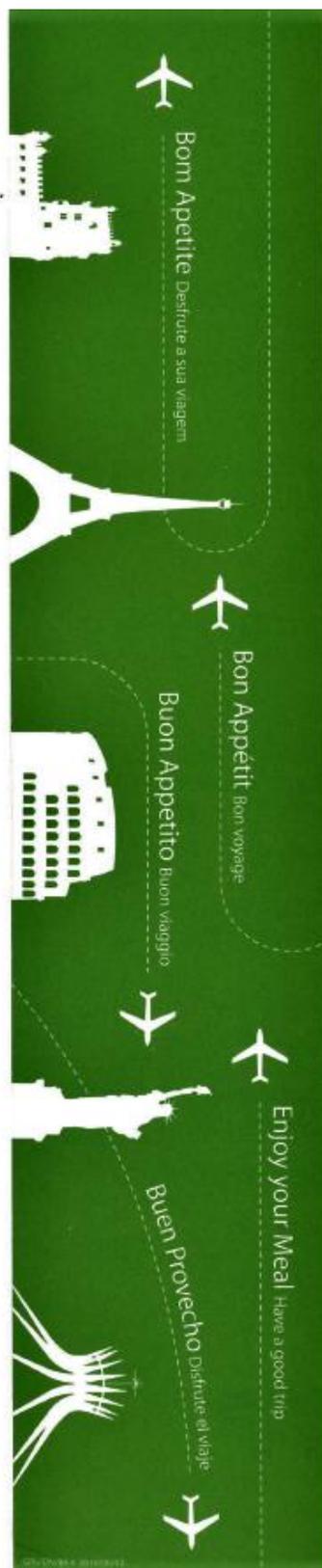


Fig. 68 – Ementa servida a bordo da TAP no final da Década de 90 durante o período em que a TAP voou para Macau via Bruxelas – Museu TAP



Lamentamos caso a sua escolha fique condicionada por anterior opção de outros passageiros.

MENU 

REFEIÇÃO PRINCIPAL

ENTRADA

Salada de Tomate, Pepino e Cebola Rouxa

PRATO PRINCIPAL

Moqueca com Arroz Branco e Puré de Banana

ou

Penne com Molho Putanesca e Vegetais Assados

SOBREMESA

Bolo de Café com Praliné e Molho de Laranja

ANTES DA CHEGADA

Flan Dois Queijos com Peito de Peru Fumado

Muffin de Chocolate

Fruta da Estação

Manteiga e Geleia

Café – Chá



Fig. 69 - Ementa servida a bordo da TAP. Voos Europa. Ano de 2010



Almoço
Jantar

Entrada

Mousse de Bacalhau e Requeijão com Salada de Agriões

Prato Principal

Bife de Vitela com Puré de Abóbora com Maçã
Sugerimos que tempere este prato com Azeite de Especiarias

ou

Lasanha de Bacalhau
Sugerimos que tempere este prato com Azeite de Tomate Seco

Sobremesa

Queijo – Crackers
Torta Caramelizada de Laranja com Molho de Baunilha

Café - Chá 

Fig. 70 - Ementa servida a bordo da TAP. Voos Europa. Classe Executiva. Ano de 2006 – Museu TAP

ALMOÇO/JANTAR	LUNCH/DINNER	APERITIVOS LICORES DIGESTIVOS APERITIFS LIQUEURS DIGESTIFS
 ENTRADA	 APPETIZER	Whisky <i>Scotch Whisky</i> Whisky 12 Anos <i>Whisky 12 years</i> Whisky de Malte <i>Malt Whisky</i> Vodka Gin Martini Rosso Bailey's Irish Cream/Carolans Cognac Aguardente Portuguesa <i>Portuguese Brandy</i> Vinho da Madeira <i>Madeira Wine</i>
Pâté de Cogumelos Com <i>Red Mustard</i> e Chicória	Mushroom <i>Pâté</i> With <i>Red Mustard</i> and Chicory	BEBIDAS FRESCAS COLD DRINKS
 PRATO PRINCIPAL	 MAIN COURSE	Cerveja <i>Beer</i> Cerveja sem álcool <i>Alcohol Free Beer</i>
Cherne Confitado com Tomate Seco, Pistáchos e Alecrim	Stone Bass Confit with Sun-Dried Tomato, Pistachios and Rosemary	REFRESCOS SUMOS ÁGUAS SOFT DRINK
Massa <i>Gemelli</i> Com Espargos, Queijo de Cabra e Pinhões	Gemelli Pasta With Asparagus, Goat's Cheese and Pine Nuts	Coca-Cola <i>Coke</i> Coca-Cola Light <i>Diet Coke</i> Água Tônica <i>Tonic water</i> Soda Sumo de Laranja <i>Orange juice</i> Sumo de Maçã <i>Apple juice</i> Sumo de Tomate <i>Tomato juice</i> Água mineral <i>Mineral water</i> Água com gás <i>Sparkling water</i>
Sugerimos a utilização do Azeite <i>Gourmet</i>	We advise you to use the <i>Gourmet Olive Oil</i>	
 PARA SOBREMESA	 FOR DESSERT	
Gratinado de Pêra	Pear <i>Gratin</i>	
Café – Chá	Coffee – Tea	
	We would like to apologize if, due to previous passenger selection, your choice is not available.	
	DÉJEUNER/DÎNER	
	 HORS D'ŒUVRE	
	Pâté aux Champignons Avec Moutarde Rouge et Chicorée	
	 PLAT PRINCIPAL	
	Serran Confit avec Tomate Séchée, Pistaches et Romarin	
	Pâte <i>Gemelli</i> Avec Asperges, Fromage de Chèvre et Poignons Nous suggérons l'utilisation de l'Huile <i>Gourmet</i>	
	 DESSERT	
	Gratin de Poire	
	Café – Thé	
	Nous vous prions de nous excuser si, par suite du choix d'un autre passager, le vôtre ne peut être satisfait	
Lamentamos caso a sua escolha fique condicionada por anterior opção de outros passageiros		

LS EUROPA LHM13200617



624|EMEN 624|EMEN

Fig. 71 - Ementa servida a bordo da TAP. Voos Europa. Classe Executiva. Ano de 2008 – Museu TAP



MENU 

REFEIÇÃO PRINCIPAL

ENTRADA

Salada de Cenoura com Tangerina

PRATO PRINCIPAL

Porco Assado com Molho de Mostarda
Batata à Padeiro

ou

Fusilli com Espargos e Queijo Ilha

SOBREMESA

Mousse de Manga

ANTES DA CHEGADA

Sandúche de Queijo, Paio e Ameixa Seca

Croissant

Abacaxi

Manteiga e Geleia

Café – Chá

TAP
TAP PORTUGAL

Lamentamos caso a sua escolha condicionada por anterior opção de outros passageiros.

630 | EMEN

Fig. 72 - Ementa servida a bordo da TAP. Voos Europa. Ano de 2009 – Museu TAP



Fig. 73 - Ementa servida a bordo da TAP. Voos Europa. Ano de 2009 – Museu TAP



A TAP tem o prazer de apresentar a nova Carta de Vinhos tap|executive.

Como habitualmente, a nossa escolha privilegiou os vinhos de produtores nacionais, cuja riqueza e excelência, fruto do labor secular e da diversidade do território, tanto contribui para a divulgação do nome de Portugal além fronteiras.

Resultado de uma criteriosa selecção, por parte de um painel de conceituados especialistas como João Paulo Martins, David Lopes Ramos, Manuel Gonçalves da Silva, Maria João de Almeida, Danio Braga e Luis Antunes, esta lista é composta por vinhos Brancos, Tintos, Porto e Espumantes, oriundos das regiões do Douro, Dão e Alentejo.



TAP has the pleasure of introducing the new tap|executive wine list.

As always, our selection favours domestically produced wines whose richness and excellence, the product of a century-long effort, and the diversity of the region, help carry the name of Portugal beyond its borders.

This list, carefully selected by a panel of highly respected experts such as João Paulo Martins, David Lopes Ramos, Manuel Gonçalves da Silva, Maria João de Almeida, Danio Braga and Luis Antunes, features white, red, Port and sparkling wines from the Douro, Dão and Alentejo regions.

ESPUMANTE | SPARKLING WINE

**Espumante Luís Pato
Maria Gomes Bruto
Bairrada 2009**



Com tradições desde 1890, na produção de vinho, a região da Bairrada tem, nas Caves Luís Pato, um dos seus ilustres representantes. De castas Maria Gomes e Baga, oriundas de solos argilo arenosos, este espumante, produzido através do método champanhês, é suave e frutado e ideal para iniciar uma refeição.

With a winemaking tradition reaching back to 1890, one of the Bairrada Region's most illustrious representatives can be found in the cellars of Luís Pato. Derived from Maria Gomes and Baga grapes grown in sandy clay soil, this sparkling wine is produced using the champagne method. Smooth, fruity and perfect for the start of a meal.

VINHOS DO PORTO | PORT WINES

**Churchill's Tawny 10 anos
Churchill's Tawny 10 years**



Um Vinho do Porto Tawny, envelhecido durante 10 anos em cascos de carvalho, o que lhe confere cor intensa e complexidade, mas que mantém a frescura e acidez da juventude, características dos vinhos desta marca. Elegante e subtil, tem notas de frutos secos e casca de laranja. Conjugua na perfeição com queijos e bolos de frutos.

This is a 10 year-old tawny port aged in oak casks, which gives it an intense colour and complexity but retains the characteristic freshness and youthful acidity found in the wines under this brand. Elegant and subtle, it has notes of dried fruit, nuts and orange peel. It pairs perfectly with cheeses and fruit and nut-based cakes.

Fig. 74 – Carta de Bebidas servidas a bordo da TAP. Voos Europa. Classe Executiva. Ano de 2010 – Museu TAP

VINHOS BRANCOS | WHITE WINES



| Vaillado 2008
DOURO

É nas proximidades da Régua que se produz este elegante néctar, originário de uma das quintas mais emblemáticas do Alto Douro vinhateiro, a Quinta do Vaillado, construída em 1716 e que outrora pertenceu à lendária D. Antónia Adelaide Ferreira. De cor citrína, tem paladar frutado e envolvente, boa estrutura e final longo.

This elegant nectar is produced in the surroundings of Régua by one of the most symbolic estates of the Alto Douro vinegrowers, Quinta do Vaillado. Built in 1716, it once belonged to the legendary Dona Antónia Adelaide Ferreira. This wine has a citrus colour and a fruity, seductive palate with a good structure and lasting finish.



| Paulo Laureano Reserva 2009
Vinho Regional Alentejano
Alentejo Regional Wine

Com início em 1999 e sede na Vidigueira, Alentejo, a Paulo Laureano Vinus é um caso de sucesso, demonstrado pela personalidade, equilíbrio e qualidade indiscutível dos seus vinhos, como este Reserva Branco. Frontal e fresco na entrada, tem forte estrutura e fim de boca longo. A opção perfeita para queijos cremosos e bacalhau fresco.

Founded in 1999 and based in Vidigueira, Alentejo, the Paulo Laureano Vinus winery is a success story demonstrated by the personality, balance and unquestionable quality of its wines, such as this Reserva Branco. It has a lively, fresh attack, good structure, and a lasting finish in the mouth. The perfect choice for soft cheeses or fresh cod.

VINHOS TINTOS | RED WINES



| Churchill's Estates 2007
DOC DOURO

Um vinho de mesa equilibrado e elegante, produzido nas quintas do Douro da premiada Churchill Graham. Feito com Touriga Nacional, Touriga Franca e Tinta Roriz, é cheio e harmonioso. O aroma concentrado a cereja e notas de especiarias imprime-lhe uma frescura que transmite um longo e agradável final de boca.

This is a balanced and elegant table wine made in the Douro Region estates of the award-winning producer Churchill Graham. Produced from Touriga Nacional, Touriga Franca and Tinta Roriz grape varieties, it is full-bodied and well-balanced. Its concentrated cherry aroma and spice notes give it a freshness that conveys a long, pleasant finish on the palate.



| Casa de Santar Reserva 2006
DOC DÃO

Oriundo da secular e prestigiada Casa de Santar, Região Dão Sul, um Tinto Reserva de cor viva e aroma frutado. O sabor demora-se na boca, e as notas de madeira, provenientes do estágio de 9 meses em barricas de carvalho, casa bem com as dos frutos do bosque. Uma ótima escolha para harmonizar com pratos de carne.

From the historic and prestigious Casa de Santar in the Dão Sul region comes a Tinto Reserva with a bright colour and fruity aroma. Its flavour lingers on the palate and the wood notes resulting from a nine-month ageing process in oak barrels pair well with notes of forest fruits. This is an ideal choice to accompany meat dishes.

Fig. 75 – Carta de vinhos servidos a bordo da TAP. Voos Europa. Classe Executiva. Ano de 2010 – Museu TAP

EXPRESS MEAL

Caso prefira descansar ou trabalhar um pouco mais, poderá optar por uma refeição rápida – EXPRESS MEAL – composta à sua escolha entre salada fresca, sopa, e sobremesas.

Faça o pedido da sua EXPRESS MEAL à tripulação, no início do voo.

EXPRESS MEAL

Should you prefer to rest or work a little longer, you can choose our EXPRESS MEAL – a quick meal made up of your choice of the following – Fresh Salad, Soup and Dessert.

If you wish to opt for the above mentioned meal, please inform the Cabin Crew at the beginning of your flight.



À PARTIDA

| AMUSE BOUCHE

Mousse de Salmão, Azeitona, Tomate e Coentros
Salada de Peras Marinadas, Amêndoas Torradas e Poejos

| PARA SUA SALADA

Peru Provençal
Espadarte Fumado
Queijo Sítio de Perdiz
Alperce Marinado
Papaia

| SOPA

Creme de Batata com Mousse de Coentros

| PRATO PRINCIPAL

Vitela
No Forno com Puré de Alcachofra

Bacalhau
Meia Cura com Migas Soltas de Milho, Couve Portuguesa e Creme de Feijão

Rigatoni
Com Couve-Flor, Espinafres, Queijo de Cabra e Alecrim

| PARA SOBREMESA

Prato com Queijo Ilha e Tipo Serra com Compota de Laranja

Creme Queimado de Maçã

Fruta Fresca

ANTES DA CHEGADA

Sanduíche com Halibut Fumado com Compota de Papaia

Queijada Tradicional de Laranja

Café – Chá
Seleção de Cafés Expresso – Portugal, Timor, Tanzânia e Night and Day

Lamentamos caso a sua escolha fique condicionada por anterior opção de outros passageiros.

Fig. 76 - Ementa servida a bordo da TAP. Voos Europa. Classe Executiva. Ano de 2010 – Museu TAP

QUANDO TEMOS UMA EXPERIÊNCIA INESQUECÍVEL GOSTAMOS DE GUARDAR

A Associação dos Restaurantes da Boa Lembrança, os seus mais de 70 restaurantes e a TAP têm um prato de eleição. Ao escolher este prato, leva para casa uma interpretação humorada em cerâmica, da receita exclusiva, criada pelo Chef Vitor Sobral: Frango com Maça Reineta. Na TAP, o Prato da Boa Lembrança está disponível em rotas seleccionadas, que mudam a cada mês. Saiba mais sobre a Associação em www.boalembnanca.com.br. A Receita de 2010 que seleccionámos está disponível em www.flytap.com/Portugal/pt/VoarConosco/ABordo/PratoDaBoaLembranca2010. Bom apetite!

WHEN WE HAVE AN UNFORGETTABLE EXPERIENCE, WE LIKE TO HAVE A NICE REMEMBRANCE.



The "Boa Lembrança" Restaurant Association, their 70-plus members and TAP have produced a gourmet dish. When you choose this dish, you take home a humorous interpretation in ceramic of this exclusive recipe, created by Chef Vitor Sobral: Chicken with Reinette Apple. The Boa Lembrança dish is available on selected TAP routes, on a monthly rotation basis. Find out more about the Association at www.boalembnanca.com.br. The recipe we have selected for 2010 is available at www.flytap.com/Portugal/en/TAP/FlyWithUs/OnBoard/BoaLembrancaDish2010. Enjoy your meal!

PAULO LAUREANO CHEF'S COLLECTION VITOR SOBRAL, WHITE WINE 2007

Este é o vinho que sugerimos para acompanhar o Prato TAP 2010. De ligeiras notas cítricas e douradas, lembra fruta tropical madura. Harmonioso, é macio e fresco ao paladar, revelando leves notas a minerais.

This is the wine we suggest to accompany the TAP 2010 dish. Made from sweet citric and golden notes, this wine reminds us of ripe tropical fruit. Balanced, soft and fresh, it reveals selected mineral notes.



Fig. 77 – Parte de Ementa de bordo da TAP. Voos Europa. Classe Executiva. Ano de 2010 – Museu TAP

ALMOÇO/JANTAR

| ENTRADA

Salada de Santola
Com Uvas, Manga e Amêndoa Torrada

| PRATO PRINCIPAL

Fusilli
Com Boletus, Pleurotes e Pastrami

| PARA SOBREMESA

Bolo de Chocolate

Café – Chá

LUNCH/DINNER

| APPETIZER

Spider Crab Salad
With Grapes, Mango and Toasted Almonds

| MAIN COURSE

Fusilli
With Boletus, Pleurotes and Pastrami

| FOR DESSERT

Chocolate Gateau

Coffee –Tea

ALMUERZO/CENA

| ENTRADA

Ensalada de Centella
Con Uvas, Mango y Almendras Torradas

| PLATO PRINCIPAL

Fusilli
Con Boletus, Pleurotes y Pastrami

| POSTRE

Pastel de Chocolate

Café – Té

APERITIVOS | LICORES | DIGESTIVOS APERITIFS | LIQUEURS | DIGESTIFS

Aguardente Portuguesa | Portuguese Brandy
Brogan's
Cognac
Gin
Martini Rosso
Vinho da Madeira | Madeira Wine
Vinho Porto Doce | Sweet Port Wine
Vodka
Whisky | Scotch Whisky
Whisky de Malte | Malt Whisky
Whisky 12 Anos | Whisky 12 years

BEBIDAS FRESCAS COLD DRINKS

Cerveja | Beer
Cerveja sem álcool | Alcohol Free Beer

REFRESCOS | SUMOS | ÁGUAS SOFT DRINK

Água com Gás | Sparkling water
Água Mineral | Mineral water
Água Tônica | Tonic water
Pepsi Cola | Pepsi
Pepsi Cola Light | Diet Pepsi
Ginger Ale
Sumo de Laranja | Orange juice
Sumo de Maçã | Apple juice
Sumo de Ananás | Pineapple juice
Sumo de Tomate | Tomato juice

LISBEN LUNDFOR 201100030



578 | EMEN

Fig. 78 - Ementa servida a bordo da TAP. Voos Europa. Ano de 2010– Museu TAP

EXPRESS MEAL

Caso prefira descansar ou trabalhar um pouco mais, poderá optar por uma refeição rápida – EXPRESS MEAL – composta à sua escolha entre salada fresca, sopa, e sobremesas.

Faça o pedido da sua EXPRESS MEAL à tripulação, no início do voo.

EXPRESS MEAL

Should you prefer to rest or work a little longer, you can choose our EXPRESS MEAL – a quick meal made up of your choice of the following – Fresh Salad, Soup and Dessert.

If you wish to opt for the above mentioned meal, please inform the Cabin Crew at the beginning of your flight.



À PARTIDA

| PARA SUA SALADA

Frango Fumado
Salmão Fumado
Queijo Ilha
Passas
Laranja

| SOPA

Caldo de Peixes com *Mousse* de Cherne e *Halibut*

| PRATO PRINCIPAL

Peito de Pato Assado
Com Compota de Cereja e Cogumelos Paris

Peixe Espada
Com Creme de Mandioca e Farofa de Coentros

Massa Gemelli
Com *Boletus*, *Pleurotes* e *Pastrami*

| PARA SOBREMESA

Prato com Queijo Rabaçal e Sítio de Perdiz com Compota de Frutos Silvestres

Bolo de Chocolate

Fruta Fresca

ANTES DA CHEGADA

Salame, Queijo Ilha e Peito de Frango Fumado com Compota de Pêssego

Abacaxi, Manga e Papaia

Cesto de Pães e Pastelarias

Café – Chá
Seleção de Cafés Expresso – Portugal, Timor, Tanzânia e Night and Day

Lamentamos caso a sua escolha fique condicionada por anterior opção de outros passageiros.

Fig. 79 - Ementa servida a bordo da TAP. Voos Europa. Ano de 2011 – Museu TAP

ESPUMANTE | SPARKLING WINE

ESPUMANTE CABRIZ, BRUTO BRANCO VEQPRD/DOC Dão

Espumante de boas castas, preparado pelo método clássico de fermentação em garrafa.

A sparkling wine made from quality grape varieties and prepared using the traditional bottle fermentation method.

VINHOS TINTOS | RED WINE

QUINTA DO CÔTTO DOC Douro

Intensamente frutado e encorpado, acompanha todo o tipo de carnes, peixes gordos, pratos de bacalhau e queijos.

Intensely fruity and full-bodied, it pairs with all types of meat, oily fish, salt cod dishes and cheeses.

MONTE DA CAL RESERVA

Alentejo

Cor vermelha intensa e complexo em aromas e sabores, indicado para pratos de carne.

A deep red colour with complex aromas and flavours. Ideal for meat dishes.

VINHOS BRANCOS | WHITE WINES

VINHA DA DEFESA

Alentejo

Aroma muito fresco, perfumado de frutos tropicais. De sabor rico e elegante, acompanha na perfeição saladas, peixes grelhados e pastas.

A very fresh aroma with scents of tropical fruit. This rich and elegant wine is a perfect accompaniment to salads, grilled fish and pasta dishes.

VINHA GRANDE

DOC Douro

Primeiro, a frescura da maçã, do pêssego, do melão. Depois, os frutos tropicais. Por fim, os aromas a baunilha e pimenta, que lhe conferem complexidade e elegância.

First, there's the freshness of apple, from peach and melon, followed by the exotic tropical fruit. Finally, there are aromas of vanilla and pepper that lend this wine complexity and elegance.

APERITIVOS, LICORES, DIGESTIVOS APERITIFS, LIQUEURS, DIGESTIFS

Aguardente Portuguesa | Portuguese Brandy

Bragan's

Cognac

Gin

Martini Rosso

Vinho da Madeira | Madeira Wine

Vinho Porto Doce | Sweet Port Wine

Vodka

Whisky | Scotch Whisky

Whisky de Malte | Malte Whisky

Whisky 12 Anos | Whisky 12 Years

BEBIDAS FRESCAS COLD DRINKS

Cerveja | Beer

Cerveja sem Álcool | Alcohol Free Beer

REFRESCOS, SUMOS, ÁGUAS SOFT DRINKS

Água com Gás | Sparkling Water

Água Mineral | Mineral Water

Água Tônica | Tonic Water

Pepsi Cola | Pepsi

Pepsi Cola Light | Diet Pepsi

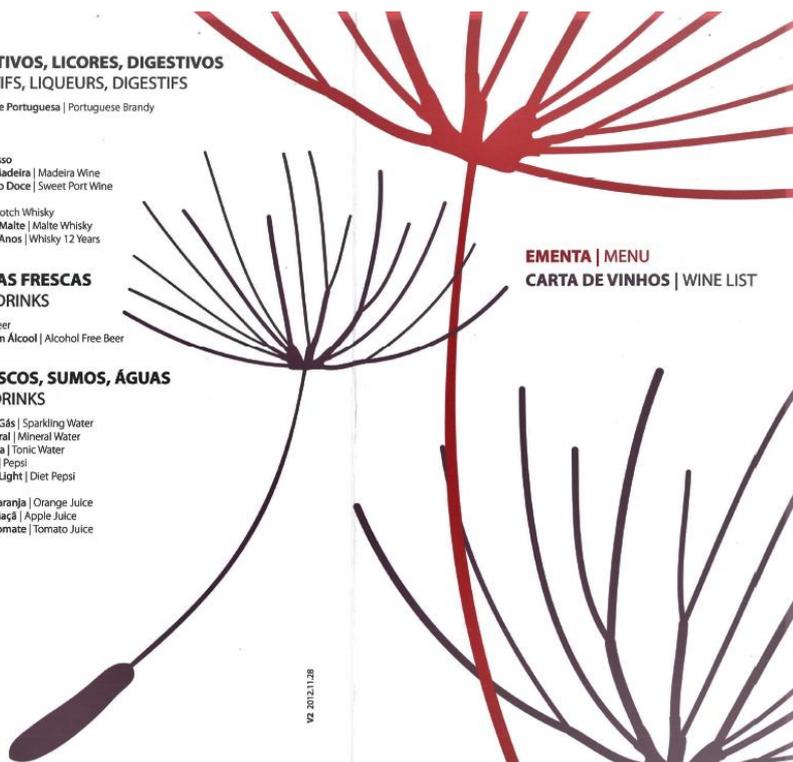
Ginger Ale

Sumo de Laranja | Orange Juice

Sumo de Maçã | Apple Juice

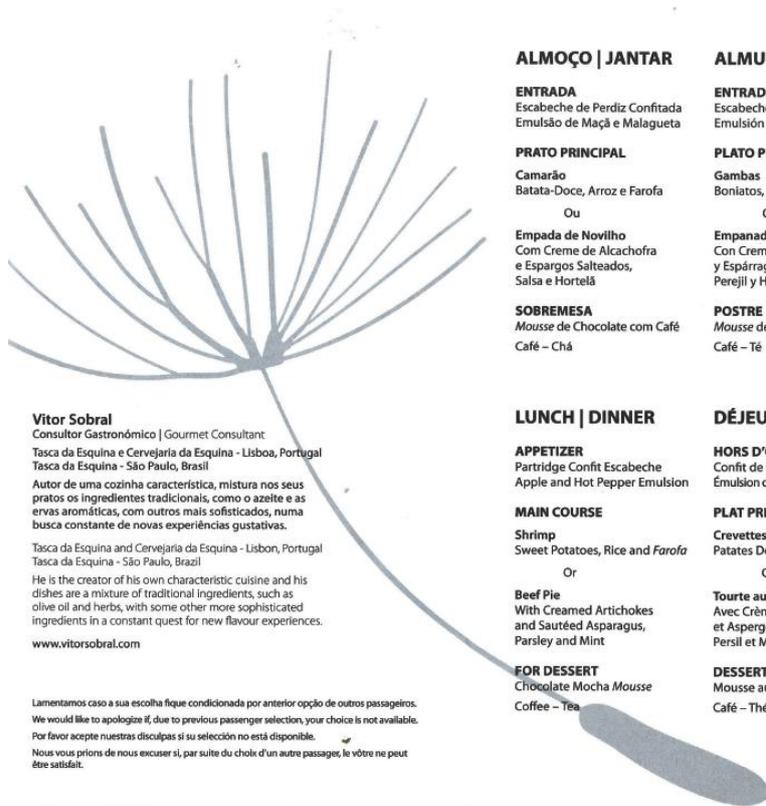
Sumo de Tomate | Tomato Juice

EMENTA | MENU CARTA DE VINHOS | WINE LIST



VZ 2012.11.28

Fig. 80 - Ementa servida a bordo da TAP. Voos Europa. Ano de 2012 – Museu TAP



Vitor Sobral
 Consultor Gastronómico | Gourmet Consultant
 Tasca da Esquina e Cervejaria da Esquina - Lisboa, Portugal
 Tasca da Esquina - São Paulo, Brasil
 Autor de uma cozinha característica, mistura nos seus pratos os ingredientes tradicionais, como o azeite e as ervas aromáticas, com outros mais sofisticados, numa busca constante de novas experiências gustativas.
 Tasca da Esquina and Cervejaria da Esquina - Lisbon, Portugal
 Tasca da Esquina - São Paulo, Brazil
 He is the creator of his own characteristic cuisine and his dishes are a mixture of traditional ingredients, such as olive oil and herbs, with some other more sophisticated ingredients in a constant quest for new flavour experiences.
 www.vitorsobral.com

Lamentamos caso a sua escolha fique condicionada por anterior opção de outros passageiros.
 We would like to apologize if, due to previous passenger selection, your choice is not available.
 Por favor acepte nuestras disculpas si su selección no está disponible.
 Nous vous prions de nous excuser si, par suite du choix d'un autre passager, le vôtre ne peut être satisfait.

ALMOÇO | JANTAR

ENTRADA
 Escabeche de Perdiz Confitada
 Emulsão de Maçã e Malagueta

PRATO PRINCIPAL
 Camarão
 Batata-Doce, Arroz e Farofa
 Ou
 Empada de Novilho
 Com Creme de Alcachofra
 e Espargos Salteados,
 Salsa e Hortelã

SOBREMESA
 Mousse de Chocolate com Café
 Café - Chá

ALMUERZO/CENA

ENTRADA
 Escabeche de Perdiz Confitada
 Emulsión de Manzana y Guindilla

PLATO PRINCIPAL
 Gambas
 Boniatos, Arroz y Farofa
 O
 Empanada de Novillo
 Con Crema de Alcachofa
 y Espárragos Salteados,
 Perejil y Hierbabuena

POSTRE
 Mousse de Chocolate con Café
 Café - Té

LUNCH | DINNER

APPETIZER
 Partridge Confit Escabeche
 Apple and Hot Pepper Emulsion

MAIN COURSE
 Shrimp
 Sweet Potatoes, Rice and Farofa
 Or
 Beef Pie
 With Creamed Artichokes
 and Sautéed Asparagus,
 Parsley and Mint

FOR DESSERT
 Chocolate Mocha Mousse
 Coffee - Tea

DÉJEUNER/DÎNER

HORS D'OEUVRE
 Confit de Perdrix en Escabèche
 Émulsion de Pomme et Piment Rouge

PLAT PRINCIPAL
 Crevettes
 Patates Douces, Riz et Farofa
 Ou
 Tourte au Bœuf
 Avec Crème d'Artichauts
 et Asperges Sautées,
 Persil et Menthe

DESSERT
 Mousse au Chocolat et Café
 Café - Thé

LISBOA COPAÇÃO LINDEN | 20121227

Nº INV. 5971EMEN

Fig. 81 - Ementa servida a bordo da TAP. Voos Europa. Ano de 2012 – Museu TAP

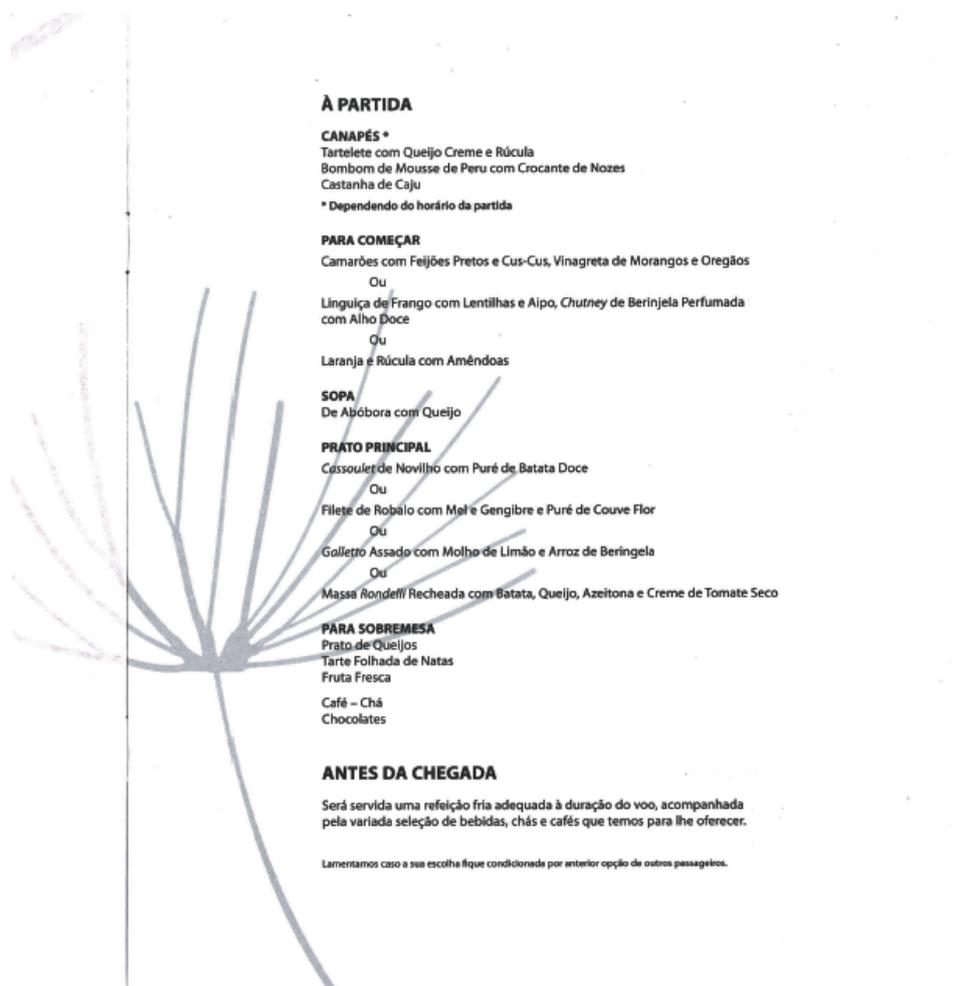


Fig. 82 - Ementa servida a bordo da TAP. Voos entre Portugal e o Brasil. Ano de 2014 – Museu TAP

ESPUMANTE | SPARKLING WINE
LUIS PATO ESPUMANTE BLANC DE BLANCS 2012
Luis Pato / Bairrada
 A casta Maria Gomes encontra-se aqui quase na sua totalidade (99%), o qual lhe dá os aromas frutados e florais, mas complementada pela frescura do Arinto (1%), é um espumante simples mas muito completo, que serve de aperitivo mas também para acompanhar pratos mais estruturados, tal como massas com queijo ou saladas.
 This wine is made almost entirely with Maria Gomes grapes (99%), which gives it its fruity and floral aromas, but is complemented by the freshness of Arinto (1%). This is a simple yet very complete sparkling wine. It can be served as an aperitif, but also pairs well with lighter dishes like pasta with cheese or salads.

VINHOS DO PORTO | PORT WINE
FERRERA - QUINTA DO PORTO 19-ANOS PORTO TANNY
FERRERA - QUINTA DO PORTO 19-YEAR-OLD TANNY PORT
Sagres / Douro
 Elaborado com algumas das tradicionais castas do Douro, este Porto tem um aroma que oscila entre os frutos secos e maduros, com notas de especiarias e algum toque floral. No paladar, nota-se o estilo clássico da Ferreira, aliado a uma boa frescura, equilíbrio e boa persistência. Um Porto já com alguma consistência, muito elegante e apetitoso.
 Made from some of the traditional Douro grape varieties, this Port has an aroma that hovers somewhere between dried and ripe fruit flavours, with notes of spices and a hint of floral. On the palate, the classic Ferreira style is apparent, combined with good freshness, balance and persistence. A Port that already has some consistency, very elegant and appetising.

VINHOS BRANCOS | WHITE WINES
QUINTA DA ALORNA RESERVA ARIENTO / CHARDONNAY WHITE WINE 2012
Quinta da Alorna / Tejo
 A Arinto dá-lhe os aromas frutados a cítricos e o Chardonnay a fruta madura e as elegantes notas fumadas. Combina frutado no paladar, guloso, apetitoso, envolvente, com boa estrutura, muito equilibrado e com elegantes notas de madeira a complementar o conjunto. Combina bem com queijos amaregados, pratos de bacalhau ou outros peixes.
 Arinto grapes give this wine its fruity fresh and citrus aromas while Chardonnay gives it its ripe fruit flavours and elegant smoky notes. It reveals great structure and balance, good acidity and elegant notes of wood. Pairs well with buttery, soft cheeses, salt cod and other full-flavoured fish dishes.
ESPORÃO VERDELOHO BRANCO 2012
ESPORÃO VERDELOHO WHITE WINE 2012
Esporão Vinhos / Alentejo
 A casta verdeleho adaptou-se bem aos solos alentejanos da Herdade do Esporão e deu origem a um branco aromático, equilibrado e seco. De aroma vibrante e frutado, notadamente as notas cítricas e cítricas a recordar a lima e o limão. No longo, é cheio e repleto de delicadas especiarias minerais, com um final longo e persistente.
 The verdeleho grape adapted well to the Alentejo soils of the Herdade do Esporão vineyards and gave us this unique aromatic and balanced white wine. It has a vibrant and fruity aroma, with tropical and citrus notes reminiscent of mandarin and lemon. On the palate it's fresh and full, with delicate mineral notes with a long, persistent finish.

VINHOS TINTOS | RED WINE
DONA MARIA TINTO 2010
DONA MARIA RED WINE 2010
Dona Maria Jiló Santos / Alentejo
 Um tinto de aroma a frutos vermelhos e notas de tosta da bacia café, enegredo, tem um sabor rico e profundo, é muito equilibrado, fresco e persistente. Ideal para acompanhar carne, caça e queijos amarelos amadurecidos.
 A red wine with an aroma of red fruits and toasty notes from the burnt in which you enjoy. It has a rich, deep flavour and is very balanced, fresh and persistent. Ideal paired with pork, game and semi-hard yellow cheeses.
CHURCHILL'S ESTATES GRANDE RESERVA TINTO 2007
CHURCHILL'S ESTATES GRANDE RESERVA RED WINE 2007
Churchill Graham / Douro
 Um tinto do Douro com grande profundidade, complexo e persistente. No aroma é frutado mas revela ainda algumas notas vegetais suaves, especiarias e madeira. No boca é cheio, com aromas de fruta madura, arbuços, especiarias e pimenta. É vigoroso, generoso e elegante, com boa frescura. Combina bem com grelhado de carne bem temperado.
 A Douro red wine with great depth - complex and refined. The aroma is fruity but also reveals some soft vegetative, spice and wood notes. In the mouth it's full-bodied, with ripe fruit, citrus, spice and wood aromas. On the palate it is vigorous and elegant, with good freshness. Pairs nicely with well-seasoned steaks.

Fig. 83 – Carta de vinhos servidos a bordo da TAP nos voos entre Portugal e o Brasil. Ano de 2014 – Museu TAP

À PARTIDA

CANAPÉS*

Tomate recheado com Caviar de Azeitonas e Amêndoas
Queijo Coalho Grelhado com Alecrim
Castanha de Caju

* Dependendo do horário da partida

PARA COMEÇAR

Salada de Cogumelos com Cubos de Gorgonzola, acompanha com Molho Pesto Genovês

Ou

Salada de Lulas com Zesto de Laranja, acompanha com Azeite de Baunilha

Ou

Melancia

SOPA

Creme de Alho Francês

PRATO PRINCIPAL

Escalopes de Peito de Peru com Molho de Vinho Tinto e Batata Baroa à Moda de Lyon

Ou

Filete de Robalo com Molho de Vinho Branco, Limão e Alcaparras com Purê de Tomate

Ou

Medalhão de Filet Mignon com Molho Demi Glace, Tomate recheado com Creme de Espinafres e Arroz de Lentilhas

Ou

Mini Penne com Molho de Queijo, Camarão, Tomate e Beringela

PARA SOBREMESA

Prato de Queijos

Bolo de Café com Calda de Chocolate

Fruta Fresca

Café – Chá

Chocolates

ANTES DA CHEGADA

APRESENTAMOS A NOSSA SELEÇÃO PARA O SEU PEQUENO ALMOÇO

Carnes Frias e Queijos

Compota

Fruta Fresca

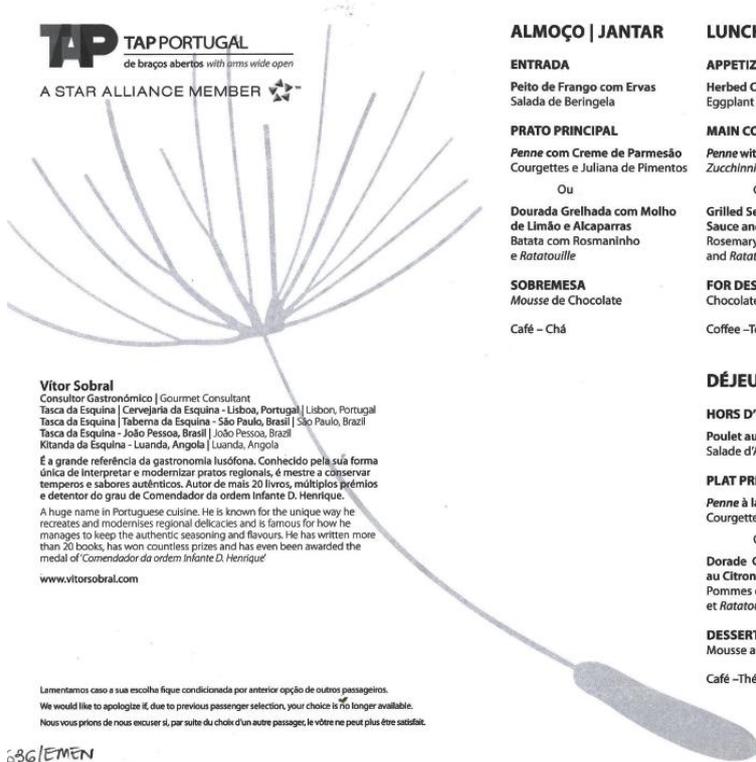
Yogurte

Seleção de Pães e Pastelaria

Café, Seleção de Chás, Sumos de Fruta

Lamentamos mas a sua escolha fique condicionada por alguma opção de outros passageiros.

Fig. 84 - Ementa servida a bordo da TAP. Ano de 2015 – Museu TAP



Vitor Sobral
Consultor Gastronómico | Gourmet Consultant
Tasca da Esquina | Cervejaria da Esquina - Lisboa, Portugal | Lisbon, Portugal
Tasca da Esquina | Taberna da Esquina - São Paulo, Brasil | São Paulo, Brazil
Tasca da Esquina - João Pessoa, Brasil | João Pessoa, Brazil
Kitanda da Esquina - Luanda, Angola | Luanda, Angola
É a grande referência da gastronomia lusófona. Conhecido pela sua forma única de interpretar e modernizar pratos regionais, é mestre a conservar temperos e sabores autênticos. Autor de mais 20 livros, múltiplos prémios e detentor do grau de Comendador da ordem Infante D. Henrique.
A huge name in Portuguese cuisine. He is known for the unique way he recreates and modernises regional delicacies and is famous for how he manages to keep the authentic seasoning and flavours. He has written more than 20 books, has won countless prizes and has even been awarded the medal of 'Comendador da ordem Infante D. Henrique'
www.vitorsobral.com

Lamentamos caso a sua escolha fique condicionada por anterior opção de outros passageiros.
We would like to apologize if, due to previous passenger selection, your choice is no longer available.
Nous vous prions de nous excuser si, par suite du choix d'un autre passager, le vôtre ne peut plus être satisfait.

636|EMEN

ALMOÇO | JANTAR

ENTRADA

Peito de Frango com Ervas
Salada de Beringela

PRATO PRINCIPAL

Penne com Creme de Parmesão
Courgettes e Juliana de Pimentos

Ou

Dourada Grelhada com Molho
de Limão e Alcaparras
Batata com Rosmaninho
e Ratatouille

SOBREMESA

Mousse de Chocolate

Café - Chá

LUNCH | DINNER

APPETIZER

Herbed Chicken Breast
Eggplant Salad

MAIN COURSE

Penne with Parmesan Cream Sauce
Zucchini and Pepper Julienne

Or

Grilled Seabream with Lemon
Sauce and Capers
Rosemary Potatoes
and Ratatouille

FOR DESSERT

Chocolate Mousse

Coffee - Tea

DÉJEUNER | DÎNER

HORS D'OEUVRE

Poulet aux Fines Herbes
Salade d'Aubergines

PLAT PRINCIPAL

Penne à la Sauce au Parmesan
Courgettes et Julienne de Poivrons

Ou

Dorade Grillée à la Sauce
au Citron et aux Câpres
Pommes de Terre au Romarin
et Ratatouille

DESSERT

Mousse au Chocolat

Café - Thé



JPM
João Paulo Martins
Jornalista | Journalist

A TAP LEVA OS VINHOS PORTUGUESES MAIS LONGE

Há séculos que Portugal produz vinhos, muitos deles com castas que por cá nasceram. De facto, orgulhamo-nos de ter mais de 250 variedades autóctones de uva, a grande maioria delas sem correspondência noutros países. Os vinhos são por isso originais e nomes como Touriga Nacional, Touriga Franca, Baga, Encruzado, Arinto ou Antão Vaz são hoje estrelas que povoam os vinhos de norte a sul. Uns elegantes e frutados outros com mais estrutura e mistério. Para cada prato há um vinho que lhe ressalta os sabores e o enobrece.

Portugal orgulha-se dos seus vinhos generosos, com destaque para o Vinho do Porto, nascido no Douro e onde, em 1756, nasceu a primeira DOC do mundo. São mais de 300 anos de história, de saber, de trabalho e paixão que encontramos numa garrafa.

Na tradição portuguesa, os vinhos são essenciais à mesa, para acompanhar a comida e como elemento de convívio. Por isso são tão gastronómicos, pensados para a nossa tradição culinária. Foi também esse trabalho que procurámos fazer na TAP, equilibrando os vinhos com os menus oferecidos aos passageiros. Bom apetite!

TAP TAKES PORTUGUESE WINES FURTHER

Portugal has been producing wines for centuries, many of them from grape varieties that originated here. In fact, we are proud to have more than 250 native grape varieties, most of which do not exist in other countries. This makes our wines authentic originals, and today names like Touriga Nacional, Touriga Franca, Baga, Encruzado, Arinto and Antão Vaz are stars that inhabit our wines from the north to the south. Some elegant and fruity, others with more structure and mystery. For each dish there is a wine that brings out its flavours and ennobles it.

Portugal takes pride in its fortified wines, particularly Port wine, which originated in the Douro region, where the first DOC (controlled designation of origin) in the world was established in 1756. Each bottle contains more than 300 years of history, know-how, hard work and passion.

In Portuguese tradition, wines are an integral part of dining, both to accompany the meal and as a socialising element. That is why our wines are so gastronomic – they are designed for our culinary tradition. We have endeavoured to do the same at TAP by pairing just the right wines with the menus we offer our passengers. Bon appétit!

A nova Carta de Vinhos da tap|executive foi seleccionada por um painel formado por experts, enófilos e enólogos do Brasil e de Portugal, liderados por João Paulo Martins.

Do Brasil: Ricardo Castilho, Marcelo Copello e Danilo Braga. **De Portugal:** Maria João de Almeida, Rui Falcão, Pedro Garcia, Luís Antunes e Fernando Melo.

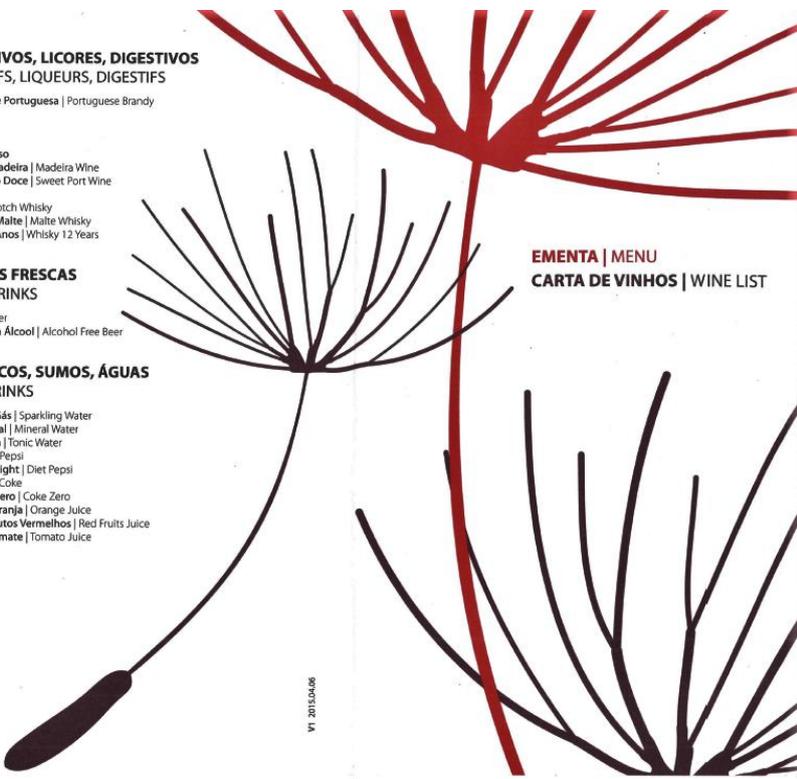
The new tap|executive wine list was selected by a panel of experts, wine-lovers and oenologists from Brazil and Portugal, led by João Paulo Martins.

From Brazil: Ricardo Castilho, Marcelo Copello and Danilo Braga. **From Portugal:** Maria João de Almeida, Rui Falcão, Pedro Garcia, Luís Antunes and Fernando Melo.

WINE LIST | 2015 | 04/06

636|EMEN

Fig. 85 - Ementa servida a bordo da TAP Ano de 2015 Europa – Museu TAP



ESPUMANTE | SPARKLING WINE

LUÍS PATO ESPUMANTE BLANC DE BLANCS 2014
LUÍS PATO BLANC DE BLANCS SPARKLING WINE 2014
Luís Pato / Bairrada

É um espumante simples mas muito completo, que serve de aperitivo mas também para acompanhar pratos menos estruturados, tal como massas com queijo ou saladas.
 This is a simple yet very complete sparkling wine. It can be served as an aperitif, but also pairs well with lighter dishes like pasta with cheese or salads.

VINHOS BRANCOS | WHITE WINES

QUINTA DA ALORNA RESERVA ARINTO / CHARDONNAY BRANCO 2014
QUINTA DA ALORNA RESERVA ARINTO / CHARDONNAY WHITE WINE 2014
Quinta da Alorna / Tejo

A Arinto dá-lhe a frescura da fruta e os aromas cítricos, o Chardonnay dá-lhe a fruta madura e as elegantes notas fumadas. Combina bem com queijos amanteigados, bacalhau ou outros peixes.
 Arinto grapes give this wine its fruity freshness and citrus aromas while Chardonnay gives it its ripe fruit flavours and elegant smoky notes. Pairs well with buttery, soft cheeses, salt cod and other fish dishes.

ESPORÃO VERDELHO BRANCO 2014
ESPORÃO VERDELHO WHITE WINE 2014
Esporão Vinhos / Alentejo

A casta verdejo adaptou-se bem aos solos alentejanos da Herdade do Esporão e deu origem a um branco aromático, equilibrado e único.
 The Verdejo grape adapted well to the Alentejo soils of the Herdade do Esporão vineyards and gave us this unique, aromatic and balanced white wine.

VINHOS TINTOS | RED WINE

DONA MARIA TINTO 2012
DONA MARIA RED WINE 2012
Dona Maria Júlio Bastos / Alentejo

Um tinto de aroma a frutos vermelhos. Tem um sabor rico e profundo. Ideal para acompanhar carne, caça e queijos semiduros.
 A red wine with an aroma of red fruits. It has a rich, deep flavour. Ideal paired with meat, game, and semi-hard yellow cheeses.

VALE DA RAPOSA TINTO 2013
VALE DA RAPOSA RED WINE 2013
Domingos Alves de Sousa / Douro

Elaborado a partir de castas tradicionais do Douro: Tinta Roriz, Touriga Nacional e Tinto Cão. De aroma e paladar frutados.
 Made from traditional Douro grape varieties: Tinta Roriz, Touriga Nacional and Tinto Cão. Fruity aroma and palate, with purple plum dominating.

APERITIVOS, LIQORES, DIGESTIVOS
APERITIFS, LIQUEURS, DIGESTIFS

Aguardente Portuguesa | Portuguese Brandy
 Brogan's
 Cognac
 Gin
 Martini Rosso
 Vinho da Madeira | Madeira Wine
 Vinho Porto Doce | Sweet Port Wine
 Vodka
 Whisky | Scotch Whisky
 Whisky de Malte | Malte Whisky
 Whisky 12 Anos | Whisky 12 Years

BEBIDAS FRESCAS
COLD DRINKS

Cerveja | Beer
 Cerveja sem Álcool | Alcohol Free Beer

REFRESCOS, SUMOS, ÁGUAS
SOFT DRINKS

Água com Gás | Sparkling Water
 Água Mineral | Mineral Water
 Água Tónica | Tonic Water
 Pepsi Cola | Pepsi
 Pepsi Cola Light | Diet Pepsi
 Coca-Cola | Coke
 Coca-Cola Zero | Coke Zero
 Sumo de Laranja | Orange Juice
 Sumo de Frutos Vermelhos | Red Fruits Juice
 Sumo de Tomate | Tomato Juice

EMENTA | MENU
CARTA DE VINHOS | WINE LIST

VI_2015/04/08

Fig. 86 - Vinhos servidos s bordo da TAP nos voos da Europa Ano de 2015 Europa – Museu TAP

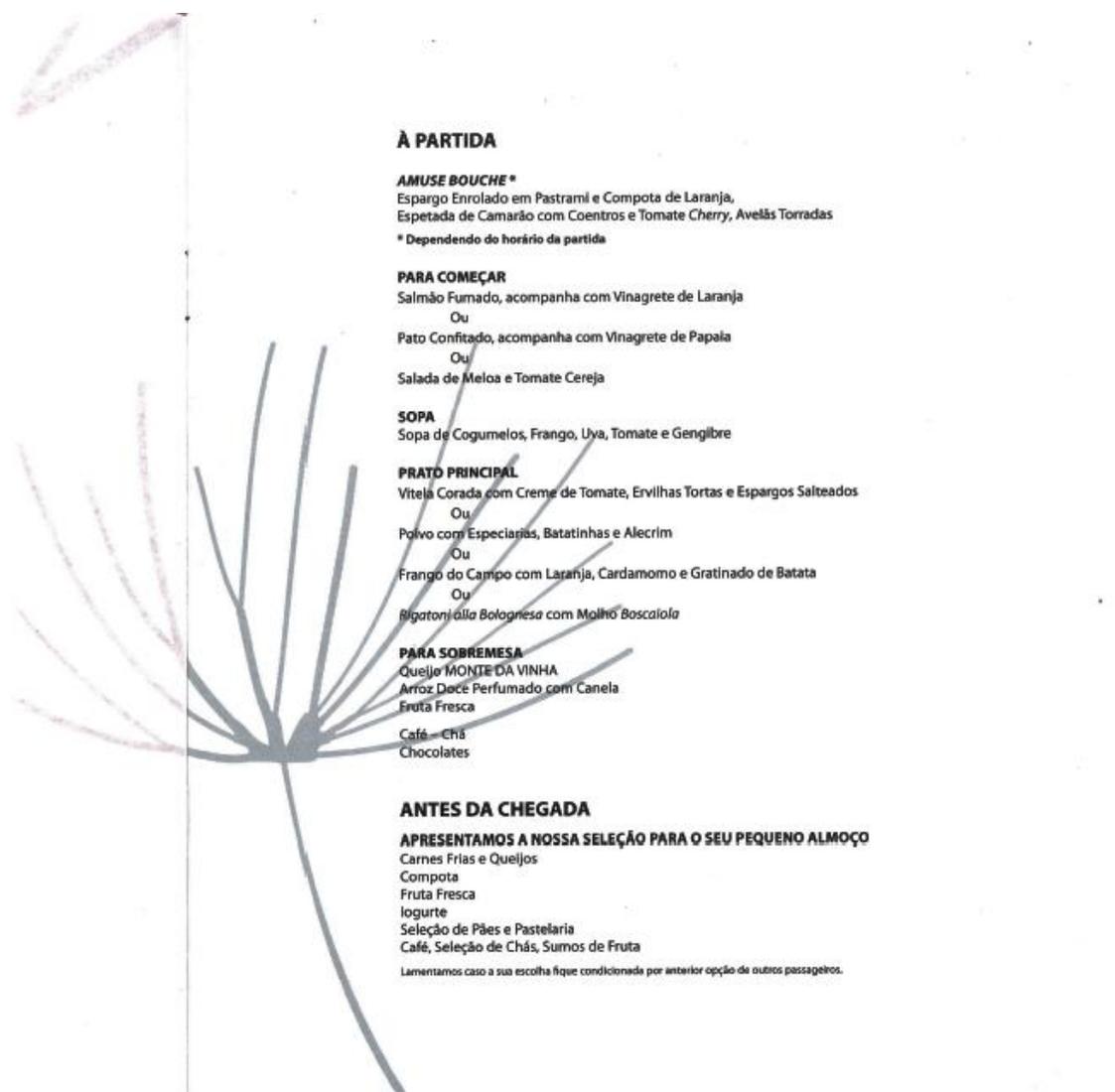


Fig. 87 - Ementa servida a bordo da TAP Ano de 2015 Europa – Museu TAP

ESPUMANTE | SPARKLING WINE
CABRIZ ESPUMANTE - SPECIAL EDITION 2012
CABRIZ SPARKLING WINE - SPECIAL EDITION 2012
 Global Wines / Dão

Originário do Dão, uma das regiões portuguesas que produz vinhos de grande elegância, este espumante branco não foge à regra. A bolha é fina, o aroma frutado evidenciando-se a fruta de polpa branca e um sabor a lembrar a maçã verde. Tem uma estrutura consistente, é fresco, e com um bom final de boca.

From Portugal's Dão wine-making region, known for producing very elegant wines, this sparkling white wine is no exception. The bubbles are fine and the aroma is fruity, with white-fleshed fruits predominating and a flavour reminiscent of green apples. It has good consistency and is fresh, with a good finish and mouth feel.

VINHOS DO PORTO | PORT WINE
GRAHAM'S 10 ANOS PORTO TAWNY
GRAHAM'S 10-YEAR-OLD TAWNY PORT
 Symington / Douro

Os vinhos do Porto Tawny de idade da Graham's são produzidos a partir de vinhos de melhor qualidade que, após cuidadosa seleção, são lotados e amadurecidos em cascos de carvalho durante alguns anos, até atingirem a plena maturidade. Este vinho com 10 anos tem um aroma complexo a frutos secos a lembrar nozes combinadas com notas de mel e figos. No paladar, é rico e avvolgedo, com um final rico e longo.

Graham's aged tawny port wines are produced from the best quality wines, which, after careful selection, are blended and aged in oak barrels for several years until they reach full maturity. This 10-year-old wine has a complex aroma reminiscent of walnuts combined with notes of honey and figs. On the palate, it is rich and velvety with a rich, long finish.

VINHOS BRANCOS | WHITE WINES
POÇAS RESERVA BRANCO 2013
POÇAS RESERVA WHITE WINE 2013
 Poças / Douro

Produzido apenas em anos excecionais, é um branco com aroma de fruta de polpa branca madura, ligeiro citrino maduro, o todo bem conjugado com notas leves de baunilha de barrica onde estagou. Estruturado, com volume, acidez e um travassinho para dar força. Gastronómico, combina bem com carnes de média estrutura ou peixes gordos.

Produced only in exceptional years, this is a white wine with an aroma of ripe white-fleshed fruits and a light touch of ripe citrus, all well blended with light notes of vanilla from the barrel where it was aged. Structured, with volume, acidity and a hint of bitterness to give it strength. Pairs well with lighter meats or oily fish.

PAULO LAUREANO RESERVE BRANCO 2013
PAULO LAUREANO RESERVE WHITE WINE 2013
 Paulo Laureano Vinus / Alentejo

A casta Antão Vaz assume o protagonismo neste vinho de cor citrinal, aroma tropical e algumas especiarias. A madeira está bem integrada. Com boa estrutura, é cheio, untuoso, fresco, elegante. Um branco com personalidade, muito gastronómico.

The Antão Vaz grape variety is the star of this citrus-coloured wine, fragrant with the aroma of tropical fruit and spices. The wood is well incorporated, well-structured, full-bodied, unctuous, fresh and elegant. A white wine with personality, excellent with food.

VINHOS TINTOS | RED WINE
CALLABRIGA CASA FERREIRINHA TINTO 2011
CALLABRIGA CASA FERREIRINHA RED WINE 2011
 Segrape / Douro

Um vinho de perfil jovem e contemporâneo, de aroma intenso a frutos vermelhos maduros, algum floral, cacau, especiarias e ligeiras notas balsâmicas. Na boca, continua a sentir-se a juventude de fruta e da madeira bem integradas, tudo num corpo muito equilibrado e com boa acidez.

A young, contemporary wine with an intense aroma of ripe red fruits, some floral, chocolate spice and light balsamic notes. On the palate, the youthfulness of the fruit and well-incorporated wood continues to come through. Very well balanced with good acidity.

COLINAS TINTO 2008
COLINAS RED WINE 2008
 Ideal Drinks / Bairrada

Um tinto consistente, elaborado com a casta rainha portuguesa, a Touriga Nacional, e as francesas: Cabernet Sauvignon e Merlot. De aroma e sabor pletchevres, sobressaem as ameixas maduras e ameixas pretas. O corpo é estruturado e envolvente, com boa acidez. Um tinto polido e sumarento, com garra e frescura.

A consistent red wine made from the queen of Portuguese grape varieties, Touriga Nacional, and French varieties: Cabernet Sauvignon and Merlot. Appealing aroma and flavour, with ripe blackberries and purple plums predominating. The body is structured and seductive, with good acidity. A polished, succulent wine that is lively and fresh.

Fig. 88 – Carta de vinhos servidos a bordo da TAP. Voos entre Portugal e Brasil. Ano de 2015

ESPUMANTE | SPARKLING WINE



| Espumante Luis Pato Maria Gomes Bruto 2007 Bairrada

Luis Pato é um dos mais conhecidos e respeitados produtores de vinho da Bairrada. Da sua extensa gama de vinhos faz parte este espumante leve e fresco, elaborado à base da casta Maria Gomes e de uma reduzida percentagem de Arinto. De bolha fina e persistente, sobressaem deste vinho os aromas florais tão característicos da casta dominante. Na boca, apresenta uma boa acidez, o que o torna excelente para servir como aperitivo ou a acompanhar pratos de peixe ou marisco.

Luis Pato is one of the most well known and respected producers of Bairrada wine. This light, fresh sparkling wine from his extensive range is made from the Maria Gomes grape variety with a reduced percentage of Arinto. Noted for fine, persistent bubbles, the wine is notable for the floral aromas that are so characteristic of the dominant grape variety. It has good acidity, and is extremely good served as an aperitif or with fish or shellfish dishes.

VINHOS DO PORTO | PORT WINES



| Churchill's Porto Branco - 10 anos* Porto Seco Dry Port

A Malvasia Fina é a principal casta utilizada na produção deste vinho. Como todos os Portos da Churchill's, o Dry White é produzido de forma tradicional, pisado e fermentado em imponentes lagares de granito. Após ter envelhecido dez anos em cascos de carvalho, fica pronto a ser consumido. Um aperitivo de cor dourada, encorpado e subtil, com aromas de nozes e frutos secos. A sua complexidade faz dele um bom parceiro para frutos secos, queijos curados ou frescos.

The main grape variety used in this wine is Malvasia Fina. Like all Churchill's port, Dry White is produced by traditional means of treading and fermenting in large, granite wine presses, before being aged for ten years in oak casks, by which time it is ready for drinking. A robust, but subtle golden colour, with a complex aroma of nuts and dried fruit. It is a suitable partner for dried fruit and cured and fresh cheese.



| Quinta das Tecedeiras Porto Vintage 2005* Porto Doce Sweet Port

Os Vintages são vinhos do Porto de qualidade excepcional, provenientes de uma só colheita, obrigatoriamente engarrafados entre o segundo e o terceiro ano após essa mesma colheita. Criando de uvas de vinhas velhas e produzido em quantidades reduzidas, este vinho apresenta-se retinto e encorpado. Uma viagem ao mundo dos aromas e sabores intensos, melhor apreciados se o néctar for bebido fresco. Acompanha bem chocolate, sobremesas fortes e queijos.

Vintage ports are wines of exceptional quality, produced from one crop only, that has to be bottled two to three years later. Made from grapes from old vines and produced in reduced quantities, this wine is dark in colour and full-bodied. It provides a fascinating journey to a world of aromas and intense flavours, best appreciated when the nectar is drunk chilled. Adds delight to chocolate, heavy desserts and cheese.

* Classe Executiva em Longo Curso
Executive Class on Long Haul Flights



VINHOS ROSÉ | ROSÉ WINES



| Aliança Rosé 2006 (seco/ dry) Bairrada

Um vinho leve e fácil de beber, produzido na Bairrada pelas Caves Aliança. Elaborado com castas portuguesas, Touriga Nacional e Baga, é detentor de um aroma intenso e frutado, com notas de morango e amoras à sobressair. Na boca é ligeiramente acidulo, o que lhe confere frescura e equilíbrio. Ideal como aperitivo ou a acompanhar saladas, massas, peixe ou carnes brancas.

A light, easy-to-drink wine, produced in Bairrada by Caves Aliança. Made with Portuguese grape varieties, Touriga Nacional and Baga, it has an intense, fruity aroma, with strong notes of strawberry and mulberry. It is slightly acidulous to the palate, which gives it freshness and balance, making an ideal aperitif or an accompaniment to salads, pasta, fish or white meat.

VINHOS BRANCOS | WHITE WINES



| Quinta dos Grilos 2007 VQPRD/DOC DÃO

A Quinta dos Grilos deu nome a uma marca de vinho do Dão que nasceu nos meados da década de noventa, junto à pequena aldeia de Tondela. Em Setembro de 2001 iniciou-se mais um projecto de sucesso de vinhos de quinta nesta região. Cercal e Encruzado foram as castas portuguesas escolhidas para a elaboração deste vinho cítrino, no aroma e no paladar. Ideal para servir como aperitivo ou a acompanhar pratos de peixe.

The Quinta dos Grilos gave its name to a Dão wine created in the mid-nineties, near the small village of Tondela. In September 2001 a further successful project was begun with estate wines made with Cercal and Encruzado Portuguese grape varieties, citrin both in aroma and taste and ideal as an aperitif or to accompany fish dishes.

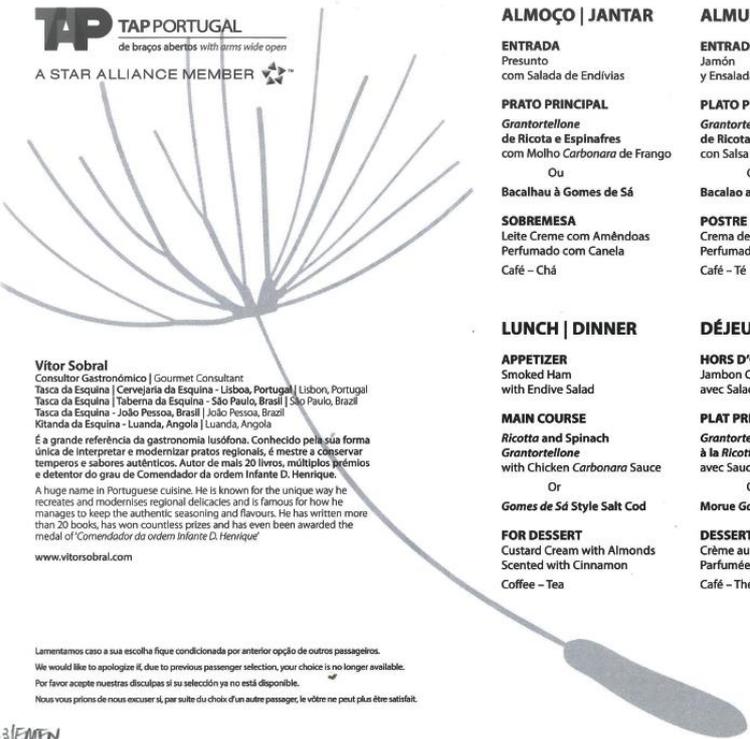


| Herdade do Pinheiro 2007 Vinho Regional Alentejano Alentejo Regional Wine

Há mais de cem anos que a família Silvestre Ferreira se dedica à produção e comercialização de vinhos. Com o avançar dos tempos e da tecnologia, os netos do fundador apostaram na produção de vinhos de qualidade, actualmente reconhecida em diversos concursos nacionais e internacionais. Elaborado à base de castas tradicionais do Alentejo - Antão Vaz e Roupeiro - este branco é um bom exemplo disso. Apresenta uma cor citrina, um aroma muito frutado e levemente mineral. Na boca é fresco, complexo e bem estruturado.

The Silvestre family have been producing and marketing wines for more than a century. As time has gone on and technology improved, the grandchildren of the founder have been concentrating on quality wines that have succeeded well at both national and international competitions. This white, based on traditional Alentejo grape varieties - Antão Vaz and Roupeiro - is just one very fine example. Citrin in colour and boasting a very fruity and slightly mineral aroma. Fresh to the palate, complex and well-structured.

Fig. 89 – Carta de vinhos servidos a bordo da TAP na Europa em Classe Executiva. Meados anos 2000 – Museu TAP



TAP PORTUGAL
de braços abertos with arms wide open
A STAR ALLIANCE MEMBER

Vitor Sobral
Consultor Gastronómico | Gourmet Consultant
Tasca da Esquina | Cervejaria da Esquina - Lisboa, Portugal | Lisbon, Portugal
Tasca da Esquina | Taberna da Esquina - São Paulo, Brasil | São Paulo, Brazil
Tasca da Esquina - João Pessoa, Brasil | João Pessoa, Brazil
Kitanda da Esquina - Luanda, Angola | Luanda, Angola

É a grande referência da gastronomia lusófona. Conhecido pela sua forma única de interpretar e modernizar pratos regionais, é mestre a conservar tempos e sabores autênticos. Autor de mais 20 livros, múltiplos prémios e detentor do grau de Comendador da ordem Infante D. Henrique.

A huge name in Portuguese cuisine. He is known for the unique way he recreates and modernises regional delicacies and is famous for how he manages to keep the authentic seasoning and flavours. He has written more than 20 books, has won countless prizes and has even been awarded the medal of Comendador da ordem Infante D. Henrique

www.vitorsobral.com

Le lamentamos caso a sua escolha fique condicionada por anterior opção de outros passageiros.
We would like to apologize if, due to previous passenger selection, your choice is no longer available.
Por favor acepte nuestras disculpas si su selección ya no está disponible.
Nous vous prions de nous excuser si, par suite du choix d'un autre passager, le vôtre ne peut être satisfait.

EMEN

ALMOÇO | JANTAR

ENTRADA
Presunto com Salada de Endívias

PRATO PRINCIPAL
Grantortellone de Ricota e Espinafres com Molho Carbonara de Frango
Ou
Bacalhau à Gomes de Sá

SOBREMESA
Leite Creme com Amêndoas Perfumado com Canela
Café - Chá

LUNCH | DINNER

APPETIZER
Smoked Ham with Endive Salad

MAIN COURSE
Ricotta and Spinach Grantortellone with Chicken Carbonara Sauce
Or
Gomes de Sá Style Salt Cod

FOR DESSERT
Custard Cream with Almonds Scented with Cinnamon
Coffee - Tea

ALMUERZO | CENA

ENTRADA
Jamón y Ensalada de Endibia

PLATO PRINCIPAL
Grantortellone de Ricota y Espinacas con Salsa Carbonara de Pollo
O
Bacalao a la Gomes de Sá

POSTRE
Crema de Leche e Almendras Perfumada com Canela
Café - Té

DÉJEUNER | DÎNER

HORS D'OEUVRE
Jambon Cru avec Salade d'Endive

PLAT PRINCIPAL
Grantortellone à la Ricotta et aux Épinards avec Sauce Carbonara au Poulet
Ou
Morue Gomes de Sá

DESSERT
Crème aux Oeufs et Amandes Parfumée à la Cannelle
Café - Thé



João Paulo Martins
Jornalista | Journalist

A TAP LEVA OS VINHOS PORTUGUESES MAIS LONGE

Há séculos que Portugal produz vinhos, muitos deles com castas que por cá nasceram. De facto, orgulhamo-nos de ter mais de 250 variedades autóctones de uva, a grande maioria delas sem correspondência noutros países. Os vinhos são por isso originais e nomes como Touriga Nacional, Touriga Franca, Baga, Encruzado, Arinto ou Antão Vaz são hoje estrelas que povoam os vinhos de norte a sul. Uns elegantes e frutados outros com mais estrutura e mistério. Para cada prato há um vinho que lhe ressalta os sabores e o enobrecer.

Portugal orgulha-se dos seus vinhos generosos, com destaque para o Vinho do Porto, nascido no Douro e onde, em 1756, nasceu a primeira DOC do mundo. São mais de 300 anos de história, de saber, de trabalho e paixão que encontramos numa garrafa.

Na tradição portuguesa, os vinhos são essenciais à mesa, para acompanhar a comida e como elemento de convívio. Por isso são tão gastronómicos, pensados para a nossa tradição culinária. Foi também esse trabalho que procurámos fazer na TAP, equilibrando os vinhos com os menus oferecidos aos passageiros. Bom apetite!

TAP TAKES PORTUGUESE WINES FURTHER

Portugal has been producing wines for centuries, many of them from grape varieties that originated here. In fact, we are proud to have more than 250 native grape varieties, most of which do not exist in other countries. This makes our wines authentic originals, and today names like Touriga Nacional, Touriga Franca, Baga, Encruzado, Arinto and Antão Vaz are stars that inhabit our wines from the north to the south. Some elegant and fruity, others with more structure and mystery. For each dish there is a wine that brings out its flavours and ennobles it.

Portugal takes pride in its fortified wines, particularly Port wine, which originated in the Douro region, where the first DOC (controlled designation of origin) in the world was established in 1756. Each bottle contains more than 300 years of history, know-how, hard work and passion.

In Portuguese tradition, wines are an integral part of dining, both to accompany the meal and as a socialising element. That is why our wines are so gastronomic – they are designed for our culinary tradition. We have endeavoured to do the same at TAP by pairing just the right wines with the menus we offer our passengers. Bon appétit!

A nova Carta de Vinhos da tap|executive foi seleccionada por um painel formado por experts, enófilos e enólogos do Brasil e de Portugal, liderados por João Paulo Martins.

Do Brasil: Ricardo Castilho, Marcelo Copello e Danilo Braga. **De Portugal:** Maria João de Almeida, Rui Falcão, Pedro Garcias, Luís Antunes e Fernando Melo.

The new tap|executive wine list was selected by a panel of experts, wine-lovers and oenologists from Brazil and Portugal, led by João Paulo Martins.

From Brazil: Ricardo Castilho, Marcelo Copello and Danilo Braga. **From Portugal:** Maria João de Almeida, Rui Falcão, Pedro Garcias, Luís Antunes and Fernando Melo

LE CROQUIS UNICOM S 2011 64001

643 | EMEN

Fig. 90 - Ementa servida a bordo da TAP Ano de 2016 Europa – Museu TAP

TAP AIR PORTUGAL

Para **Henrique Sá Pessoa** há apenas a cozinha boa e a cozinha má. A sua, define-a como uma cozinha de sabor: gosto refinado, técnica perfeita e produto excelente.

A base da sua filosofia gastronómica está nas suas influências e referências: as viagens pelo mundo, a paixão pela Ásia, o conhecimento da cozinha tradicional portuguesa, a vida em Lisboa.

Com vários restaurantes em Lisboa, o Alma, foi distinguido com uma estrela Michelin, e é reconhecido como uma das grandes referências no panorama da alta cozinha em Portugal.

Sugestão do Chef:
Garoupa Assada com Guisado de Feijão Branco e Chouriço de Porco Alentejano



TAP TASTE THE STARS

flytap.com

A STAR ALLIANCE MEMBER

<p>ALMOÇO JANTAR</p> <p>ENTRADA Salmão Fumado e Salada Verde</p> <p>PRATO PRINCIPAL Garoupa Assada com Guisado de Feijão Branco e Chouriço de Porco Alentejano Ou Massa Panzerotti com Cogumelos Porcini</p> <p>SOBREMESA Leite Creme com Amêndoas Perfumado com Canela</p> <p>Café Chá</p>	<p>LUNCH DINNER</p> <p>APPETIZER Smoked Salmon with Green Salad</p> <p>MAIN COURSE Roasted Grouper with White Bean and Alentejo Pork Chorizo Stew Or Panzerotti Pasta with Porcini Mushrooms</p> <p>DESSERT Custard Cream with Almonds Scented with Cinnamon</p> <p>Coffee Tea</p>	<p>APERITIVOS LICORES DIGESTIVOS</p> <p>Gin Sharish Original Vinho do Porto Graham's 10 anos Tawny Vodka Smirnoff No.21 Original Whisky Johnnie Walker Black Label</p> <p>BEBIDAS FRESCAS Cerveja</p> <p>SUMOS ÁGUAS Água com Gás Água Mineral Água Tônica Ginger Ale* 7 Up Coca-Cola Coca-Cola Zero Sumo de Laranja Sumo de Maçã Sumo de Tomate</p> <p>VINHOS SELECIONADOS</p>	<p>APERITIFS LIQUEURS DIGESTIFS</p> <p>Gin Sharish Original Port wine Graham's 10 years-old Tawny Vodka Smirnoff No. Whisky Johnnie Walker Black Label</p> <p>COLD DRINKS Beer</p> <p>SOFT DRINKS WATER Sparkling Water Mineral Water Tonic Water Ginger Ale* 7 Up Coke Coke Zero Orange Juice Apple Juice Tomato Juice</p> <p>SELECTED WINES The wine list was selected by a panel of expert wine-lovers and oenologists from Brazil, United States and Portugal</p>
---	--	---	---

Lamentamos caso a sua escolha fique condicionada por anterior opção de outros passageiros.
We would like to apologize if, due to previous passenger selection, your choice is no longer available.

* não disponível na frota Embraer
* not available on the Embraer fleet

Fig. 91 - Henrique Sá Pessoa - Actual - Colecção particular do autor

TAP AIR PORTUGAL

Considerado uma das grandes referências da cozinha em Portugal, **José Avillez** tem-se destacado pelo espírito empreendedor. Actualmente, tem vários restaurantes em Lisboa e no Porto, que oferecem experiências gastronómicas distintas e expressam a sua enorme paixão pela cozinha: o Belcanto – distinguido com duas estrelas Michelin e considerado um dos 100 melhores restaurantes do mundo pela “The World’s 50 Best Restaurants List”, o Beco, o Mini Bar, o Bairro do Avillez, o Cantinho do Avillez em Lisboa e no Porto, o Café Lisboa, a Pizzaria Lisboa, os três conceitos no Gourmet Experience do El Corte Inglés Lisboa - Tasca Chic, Jacaré e Barra Cascabel - a Pitaria e a Cantina Zé Avillez.

www.joseavillez.pt
www.facebook.com/ChefJoseAvillez
www.instagram.com/joseavillez/

Sugestão do Chef:
 Cherne com Molho de Caldeirada e Batata Migada com Piso de Coentros e Manjerição



TAP TASTE THE STARS

flytap.com

A STAR ALLIANCE MEMBER

ALMOÇO | JANTAR

ENTRADA
 Salmão Fumado e Salada Verde

PRATO PRINCIPAL
 Cherne com Molho de Caldeirada e Batata Migada com Piso de Coentros e Manjerição
 Ou
 Massa Panzerotti com Cogumelos Porcini

SOBREMESA
 Leite Creme com Amêndoas Perfumado com Canela
 Café | Chá

LUNCH | DINNER

APPETIZER
 Smoked Salmon with Green Salad

MAIN COURSE
 Wreckfish with Caldeirada (traditional fishermen's stew) Sauce and Smashed Potatoes with a Coriander and Basil Paste
 Or
 Panzerotti Pasta with Porcini Mushrooms

DESSERT
 Custard Cream with Almonds Scented with Cinnamon
 Coffee | Tea

ALMUERZO | CENA

ENTRADA
 Salmón Ahumado y Ensalada Verde

PLATO PRINCIPAL
 Mero en Caldeirada con Patatas en Migas con Lecho de Cilantro y Albahaca
 O
 Pasta Panzerotti con Setas Porcini

POSTRE
 Crema de Leche e Almendras Perfumada con Canela
 Café | Té

DÉJEUNER | DÎNER

HORS D'OEUVRE
 Saumon Fumé et Salade Verte

PLAT PRINCIPAL
 Mérou Sauce de Caldeirada et Pommes de Terre Émietées Sauce à l'Huile d'Olive, Coriandre et Basilic
 Ou
 Pâtes Panzerotti avec Champignons Porcini

DESSERT
 Crème aux Oeufs Parfumée à la Cannelle
 Café | Thé

Lamentamos caso a sua escolha fique condicionada por anterior opção de outros passageiros.
 We would like to apologize if, due to previous passenger selection, your choice is no longer available.
 Por favor acepte nuestras disculpas si su selección ya no está disponible.
 Nous vous prions de nous excuser si, par suite du choix d'un autre passager, le vôtre ne peut plus être satisfait.

ESPUMANTE | SPARKLING WINE



MONTANHA RESERVA PREMIUM BRUT
 Caves da Montanha | Bairrada

Espumante de bolha fina, cordão rápido na boca é suave e refrescante. O perfil aromático é floral, convidando tanto sozinho, num fim de tarde soalheiro, acompanhado com queijos suaves e fumados. Vai surpreender pela eficácia vai cortar alguns pratos tradicionais, caldeiradas, feijoadas ou arroz de marisco.

A fine sparkling wine with quick cord that is smooth and refreshing in the aromatic contact is floral, inviting you alone on a sunny afternoon with soft cheeses and smoked fish. You will be how well it goes with some traditional fish stews and seafood rice.

VINHOS BRANCOS | WHITE WINES



QUINTA DO GRADIL SAUVIGNON BLANC & ARINTO
 Quinta do Gradil | Lisboa

Perfil aromático que evidencia o Sauvignon com notas minerais e de frutos de caqui equilibrada, onde se destaca uma acidez bem casada com a estrutura do vinho.

This citrus colored wine presents intricate defined aromas, with notes of stone fresh asparagus. In the mouth it surprises with its fruit, structure and persistence.

VINHOS TINTOS | RED WINES



ESPORÃO COLHEITA TINTO
 Herdade do Esporão | Alentejo

Aspecto límpido, cor rubi concentrada com notas de fruta vermelha fresca, predomina a ameixas e o mirtilo, envoltas em notas vegetais. O conjunto é cremoso com final persistente, mas elegante.

Deep, concentrated ruby. Aroma with berry fruits with plum and strawberry fruit flavours, elegant style, balanced and persistent. Together, these varieties make a wine with vibrancy and a creamy texture with a persistent finish.



RÓTULO TINTO
 Niepoort | Douro

Touriga Nacional, Jaen e Alfrocheiro são o tempo, as castas tintas mais emblemáticas do Douro e a composição deste tinto cria o Rótulo Tinto, cumprindo um sonho antigo de minerais e grande aptidão gastronómica. Fazem dele um vinho para ter à mão praticamente todos os momentos da vida.

Surpreendente com estufados longos e curtos.

Touriga Nacional, Jaen and Alfrocheiro are the most iconic Douro red grape varieties. The composition of this red created by José Avillez is the culmination of an old dream. It is a wine to have at hand at all times. Surprising with long stews

Fig. 92 - Jose Avillez - Actual - Coleção particular do autor

TAP AIR PORTUGAL

Para **Miguel Laffan**, a identidade da gastronomia portuguesa, o que a torna única no mundo, resulta da história, dos descobrimentos e dos encontros de cultura que daí se formaram.

Laffan procura, assim, reinterpretar de forma contemporânea as raízes da cultura gastronómica portuguesa, equilibrando os sabores e influências das viagens, ingredientes secretos e exóticos, como especiarias, frutas tropicais, sementes, ervas aromáticas e muitos outros sabores.

Laffan encontrou no Alentejo, no L'AND Vineyards, o seu terroir, no restaurante L'AND, onde, desde 2011, desenvolveu a sua cozinha e linha de pensamento, criando uma linguagem gastronómica única que o levou à sua primeira Estrela Michelin, para o L'AND.

Sugestão do Chef:
Caldeirada de Bacalhau,
Camarão e Legumes com Pisco de Manjerição



TAP TASTE THE STARS

flytap.com

A STAR ALLIANCE MEMBER  **20 YEARS**

<p>ALMOÇO JANTAR</p> <p>ENTRADA Galinha Fumada com Queijo Sítio da Perdiz e Salada Verde</p> <p>PRATO PRINCIPAL Caldeirada de Bacalhau, Camarão e Legumes com Pisco de Manjerição Ou Massa <i>Cappellacci</i> de Abóbora, com Queijo Gorgonzola, Nozes e Abóbora Grelhada</p> <p>SOBREMESA Arroz Doce Perfumado com Canela Café Chá</p>	<p>LUNCH DINNER</p> <p>APPETIZER Smoked Chicken with <i>Sítio da Perdiz</i> Cheese and Green Salad</p> <p>MAIN COURSE Fish, Shrimp and Vegetable <i>Caldeirada</i> Stew with Basil Sauce Or <i>Cappellacci</i> Pasta stuffed with Squash, with <i>Gorgonzola</i> Cheese, Walnuts and Grilled Squash</p> <p>DESSERT Rice Pudding Scented with Cinnamon Coffee Tea</p>	<p>APERITIVOS LICORES DIGESTIVOS</p> <p>Gin Sharish Original Vinho do Porto Graham's 10 anos Tawny Vodka Smirnoff No.21 Original Whisky Johnnie Walker Black Label</p> <p>APERITIFS LIQUEURS DIGESTIFS</p> <p>Gin Sharish Original Port wine Graham's 10 years-old Tawny Vodka Smirnoff No.21 Original Whisky Johnnie Walker Black Label</p>
		<p>BEBIDAS FRESCAS</p> <p>Cerveja Beer</p> <p>SUMOS ÁGUAS</p> <p>Água com Gás Água Mineral Água Tônica Ginger Ale* 7 Up Coca-Cola Coca-Cola Zero Sumo de Laranja Sumo de Maçã Sumo de Tomate</p> <p>COLD DRINKS</p> <p>Beer</p> <p>SOFT DRINKS WATER</p> <p>Sparkling Water Mineral Water Tonic Water Ginger Ale* 7 Up Coke Coke Zero Orange Juice Apple Juice Tomato Juice</p>
		<p>VINHOS SELECIONADOS</p> <p>A carta de vinhos foi selecionada por um painel formado por experts, enófilos e enólogos do Brasil, Estados Unidos e de Portugal</p> <p>SELECTED WINES</p> <p>The wine list was by a panel of experts, wine-lovers and oenologists from Brazil, United States and Portugal</p>

Lamentamos caso a sua escolha fique condicionada por anterior opção de outros passageiros.
We would like to apologize if, due to previous passenger selection, your choice is no longer available.

* não disponível na frota Embraer
* not available on the Embraer fleet

Fig. 93 - Miguel Laffan - Actual- Coleção particular do autor

TAP AIR PORTUGAL

Rui Paula é natural do Porto mas vem de uma família de raízes transmontanas. Foram estas raízes que lhe despertaram o gosto pela cozinha. Inspirado pelo brio e a peculiaridade da avó, é com ela que descobre o seu talento para cozinhar. Decidiu a fazer disso o seu trabalho, foi para outros países, aprendeu noutras cozinhas, conheceu novos produtos e trabalhou com os melhores chefs e restaurantes com estrela Michelin. Em 16 anos, absorve tudo o que pode e aliado ao seu sentido criativo expande-se na cozinha da sua autoria.

Com 3 restaurantes (Restaurante DOC, Douro, Restaurante DOP, Porto e a Casa de Chá da Boa Nova, Leça da Palmeira), conquista a sua estrela Michelin no restaurante Casa de Chá da Boa Nova, o seu mais recente restaurante em Leça da Palmeira. Os pratos do Chef Rui Paula relevam a memória das suas origens, preservando sabores, texturas, aromas e cores, em surpreendentes recriações, cheias de originalidade. É considerado como uma referência incontornável da cozinha moderna e a sua simplicidade, originalidade e o sentido de humor são traços que lhe vincam a personalidade.

Sugestão do Chef:
Vitela, *Gnocchis*, Feijão-verde e Cogumelos




www.rui paula.pt

flytap.com

A STAR ALLIANCE MEMBER  20 YEARS

<p>ALMOÇO JANTAR</p> <p>ENTRADA Halibut Fumado e Salada Verde</p> <p>PRATO PRINCIPAL Vitela, Gnocchis, Feijão-verde e Cogumelos Ou Massa <i>Grantortellone</i> de Ricota e Espinafres com Molho <i>Carbonara</i> de Frango</p> <p>SOBREMESA Pudim <i>Abade de Priscos</i> e Sopa de Morangos com Pimenta da Jamaica Café Chá</p>	<p>ALMUERZO CENA</p> <p>ENTRADA Flétán Ahumado y Ensalada Verde</p> <p>PLATO PRINCIPAL Termera, Noquis, Judías Verdes y Setas O Pasta <i>Grantortellone</i> de Ricota y Espinacas con Salsa <i>Carbonara</i> de Pollo</p> <p>POSTRE Flan <i>Abade de Priscos</i> y Sopa de Fresas con Pimienta de Jamaica Café Té</p>
<p>LUNCH DINNER</p> <p>APPETIZER Smoked Halibut and Green Salad</p> <p>MAIN COURSE Veal, Gnocchi, Green Beans and Mushrooms Or <i>Ricotta</i> and Spinach <i>Grantortellone</i> Pasta with Chicken <i>Carbonara</i> Sauce</p> <p>DESSERT <i>Abade de Priscos</i> Pudding and Strawberry Soup with Allspice Coffee Tea</p>	<p>DÉJEUNER DÎNER</p> <p>HORS D'OEUVRE Flétán Fumé et Salade Verte</p> <p>PLAT PRINCIPAL Veau, Gnocchis, Haricots Verts et Champignons Ou Pâtes <i>Grantortellone</i> à la Ricotta et aux Epinards avec Sauce <i>Carbonara</i> au Poulet</p> <p>DESSERT Pudding <i>Abade de Priscos</i> et Soupe de Fraises au Piment de la Jamaïque Café Thé</p>

Lamentamos caso a sua escolha fique condicionada por anterior opção de outros passageiros.
We would like to apologize if, due to previous passenger selection, your choice is no longer available.
Por favor acepte nuestras disculpas si su selección ya no está disponible.
Nous vous prions de nous excuser si, par suite du choix d'un autre passager, le vôtre ne peut plus être satisfait.

ESPUMANTE | SPARKLING WINE



MONTANHA RESERVA PREMIUM BRUT
Caves da Montanha | Bairrada

Espumante de bolha fina, com na boca é suave e refrescante, aromático é floral, convidando sozinho, num fim de tarde soa acompanhar com queijos suaves fumados. Vai surpreender pela vai cortar alguns pratos tradicionais, feijoadas ou arroz.
A fine sparkling wine with quite that is smooth and refreshing. Its aromatic contact is floral, inviting alone on a sunny afternoon with cheeses and smoked fish. You how well it goes with some traditional fish stews and seafood rice.

VINHOS BRANCOS | WHITE WINES



QUINTA DO GRADIL SAUVIGNON BLANC & ARINTO
Quinta do Gradil | Lisboa

Perfil aromático que evidencia com notas minerais e de frutos equilibrada, onde se destaca a bem casada com a estrutura de
This citrus colored wine presents defined aromas, with notes of fresh asparagus. In the mouth it fruit, structure and persistence.

VINHOS TINTOS | RED WINES



ESPORÃO COLHEITA TINTO
Herdade do Esporão | Alentejo

Aspecto límpido, cor rubi com notas de fruta vermelha. Predomina a ameixa e o misto notas vegetais. O conjunto é com final persistente, mas elegante.
Deep, concentrated ruby. Arom berry fruits with plum and blue fruit flavours, elegant style, balanced. Together, these varieties wine with vibrancy and a clean persistent finish.



RÓTULO TINTO
Niepoort | Douro

Touriga Nacional, Jaen e Alfrocinho tempo, as castas tintas mais em Dão e a composição deste tinto Niepoort, cumprindo um sonho de mineralidade e grande aptidão fazem dele um vinho para ter e praticamente todos os momentos. Surpreendente com estufados.
Touriga Nacional, Jaen and Alfrocinho most iconic Dão red grape varieties composition of this red creation is the culmination of an old dream of minerality and a great gastronomic make this a wine to have at hand all times. Surprising with long s

Fig. 94 - Rui Paula - Actual - Coleção particular do autor

TAP AIR PORTUGAL

Rui Silvestre

A sua força, determinação e profissionalismo ficam bem demonstrados quando aos 29 anos ganha sua primeira estrela Michelin no restaurante Bon Bon (no Carvoeiro – Algarve), projeto que liderou entre 2014 e início de 2018. Dotado de uma linguagem gastronómica com fortes bases de técnica francesa, transforma, de forma atrevida, ligações improváveis em pratos emocionantes e cheios de sabor.

Acredita que os produtos de proximidade, criteriosamente selecionados, conferem diferença a cada prato e, em conjunto com a sua arte, surgem de forma memorável.

Sugestão do Chef:
Robalo a Vapor, Ervilhas e Salada de Funcho



flytap.com
A STAR ALLIANCE MEMBER

ALMOÇO JANTAR	LUNCH DINNER
ENTRADA Halibut Fumado e Salada Verde	APPETIZER Smoked Halibut and Green Salad
PRATO PRINCIPAL Robalo a Vapor, Ervilhas e Salada de Funcho Ou Massa <i>Grantortellone</i> de Ricota e Espinafres com Molho <i>Carbonara</i> de Frango	MAIN COURSE Steamed Sea Bass, Peas and Fennel Salad Or <i>Ricotta</i> and Spinach <i>Grantortellone</i> Pasta with Chicken <i>Carbonara</i> Sauce
SOBREMESA Pudim Abade de Priscos e Sopa de Morangos com Pimenta da Jamaica	DESSERT Abade de Priscos Pudding and Strawberry Soup with Allspice
Café Chá	Coffee Tea

Lamentamos caso a sua escolha fique condicionada por anterior opção de outros passageiros.
We would like to apologize if, due to previous passenger selection, your choice is no longer available.

APERITIVOS LICORES DIGESTIVOS	APERITIFS LIQUEURS DIGESTIFS
Gin Sharish Original Vinho do Porto Graham's 10 anos Tawny Vodka Smirnoff No.21 Original Whisky Johnnie Walker Black Label	Gin Sharish Original Port wine Graham's 10 years-old Tawny Vodka Smirnoff No.21 Whisky Johnnie Walker Black Label
BEBIDAS FRESCAS Cerveja	COLD DRINKS Beer
SUMOS ÁGUAS Água com Gás Água Mineral Água Tônica Ginger Ale* 7 Up Coca-Cola Coca-Cola Zero Sumo de Laranja Sumo de Frutos Vermelhos Sumo de Tomate	SOFT DRINKS WATER Sparkling Water Mineral Water Tonic Water Ginger Ale* 7 Up Coke Coke Zero Orange Juice Red Fruits Juice Tomato Juice
VINHOS SELECIONADOS	SELECTED WINES
A carta de vinhos foi selecionada por um painel formado por experts, enófilos e enólogos do Brasil, Estados Unidos e de Portugal	The wine list was selected by a panel of experts, wine and oenologists from the United States and Portugal

* não disponível na frota Embraer
* not available on the Embraer fleet

Fig. 95 - Rui Silvestre - Actual - Coleção particular do autor



Fig. 96 – Voo TAP613-Lisboa-Bruxelas- Classe Económica - Dia 16.09.2017- Coleção particular do autor



Fig. 97 – Voo TAP613-Lisboa-Maputo- Classe Executiva - Dia 17.10.2017- Coleção particular do autor

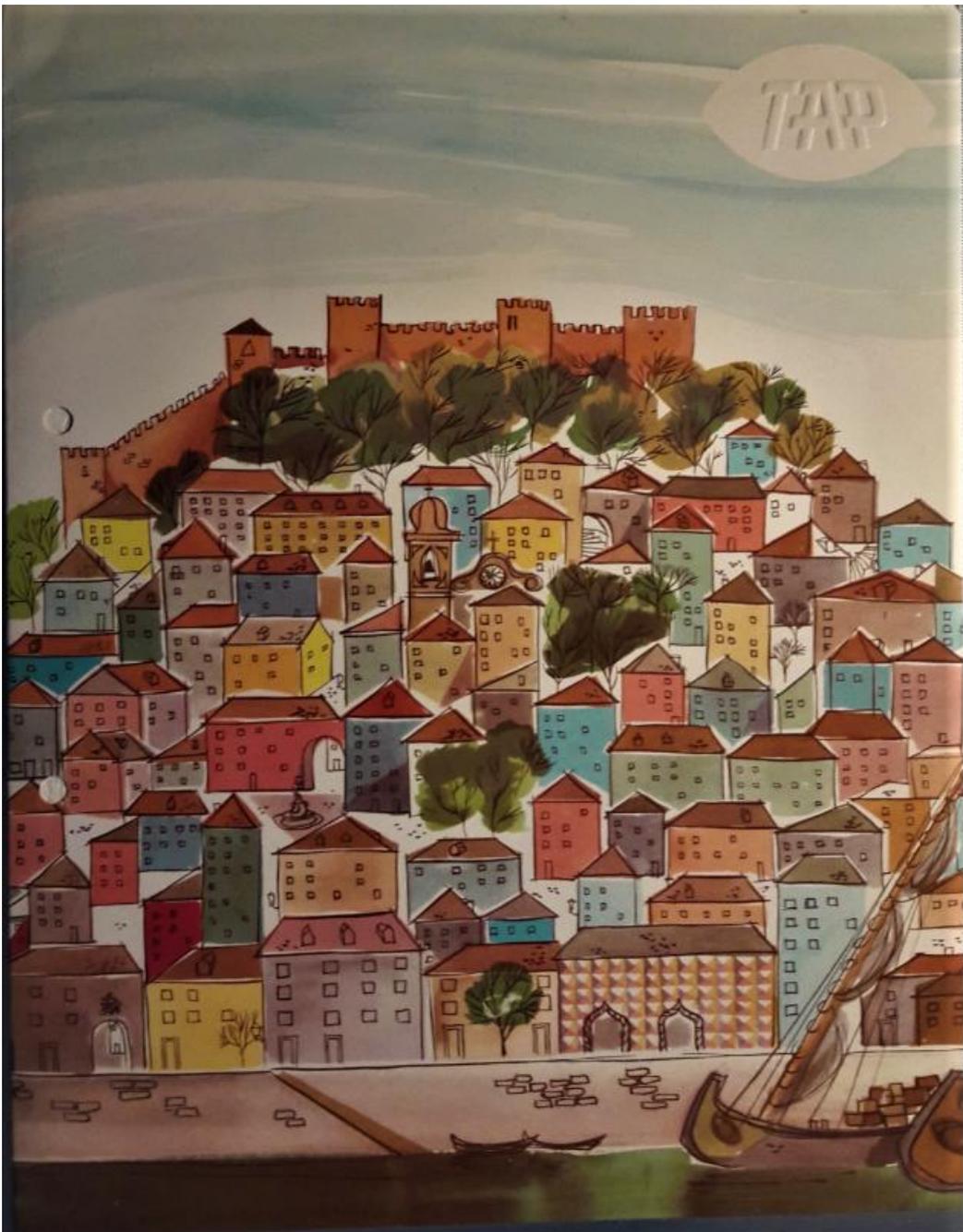


Fig. 98 - Capa de Ementa servida a bordo da TAP na década de 60 - Em 1962 foram impressos 30.000 exemplares Museu TAP



Fig. 99 - Capa de Ementa servida a bordo da TAP na década de 60 - Museu TAP

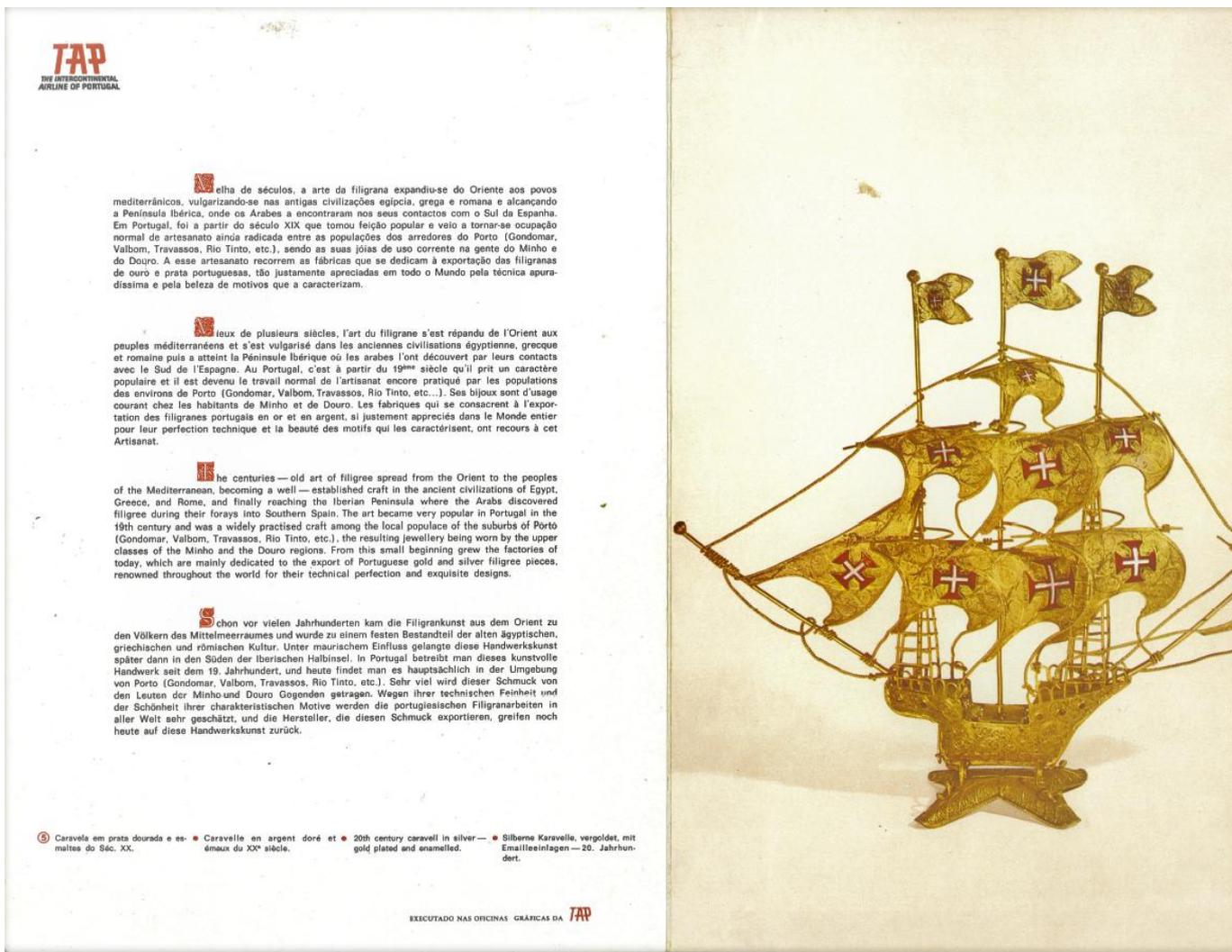


Fig. 100 - Capa de Ementa servida a bordo da TAP na década de 70 – Conjunto de 5 ementas da autoria de Abílio de Mattos e Silva - Museu TAP

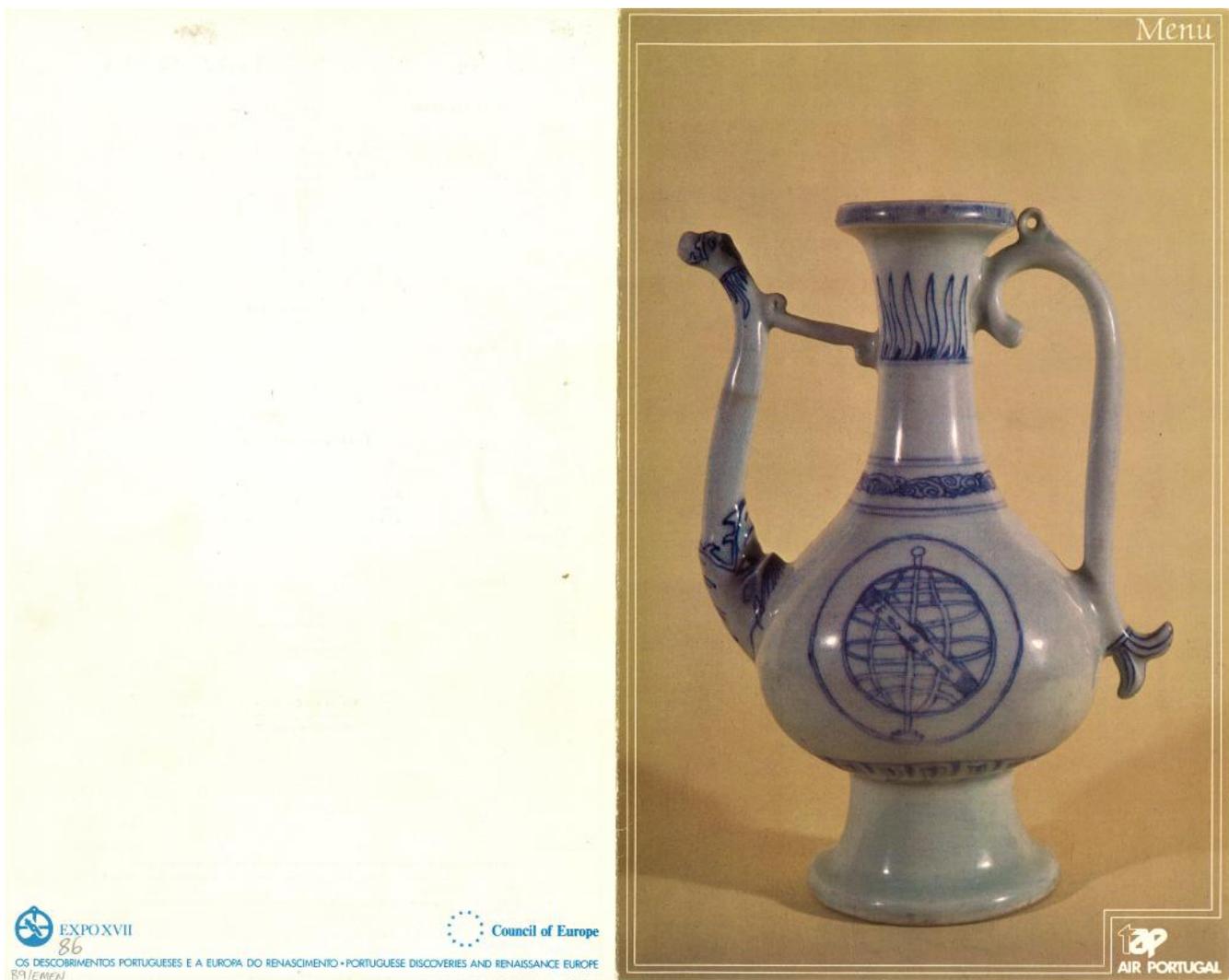


Fig. 101 - Capa de Ementa servida a bordo da TAP na década de 80 - Museu TAP



Fig. 102 - Capa de Ementa servida a bordo da TAP na década de 80 - Museu TAP



Fig. 103 - Capa de Ementa servida a bordo da TAP na década de 80. Tapeçaria - Mostuário de Ponto Cruz - Museu TA

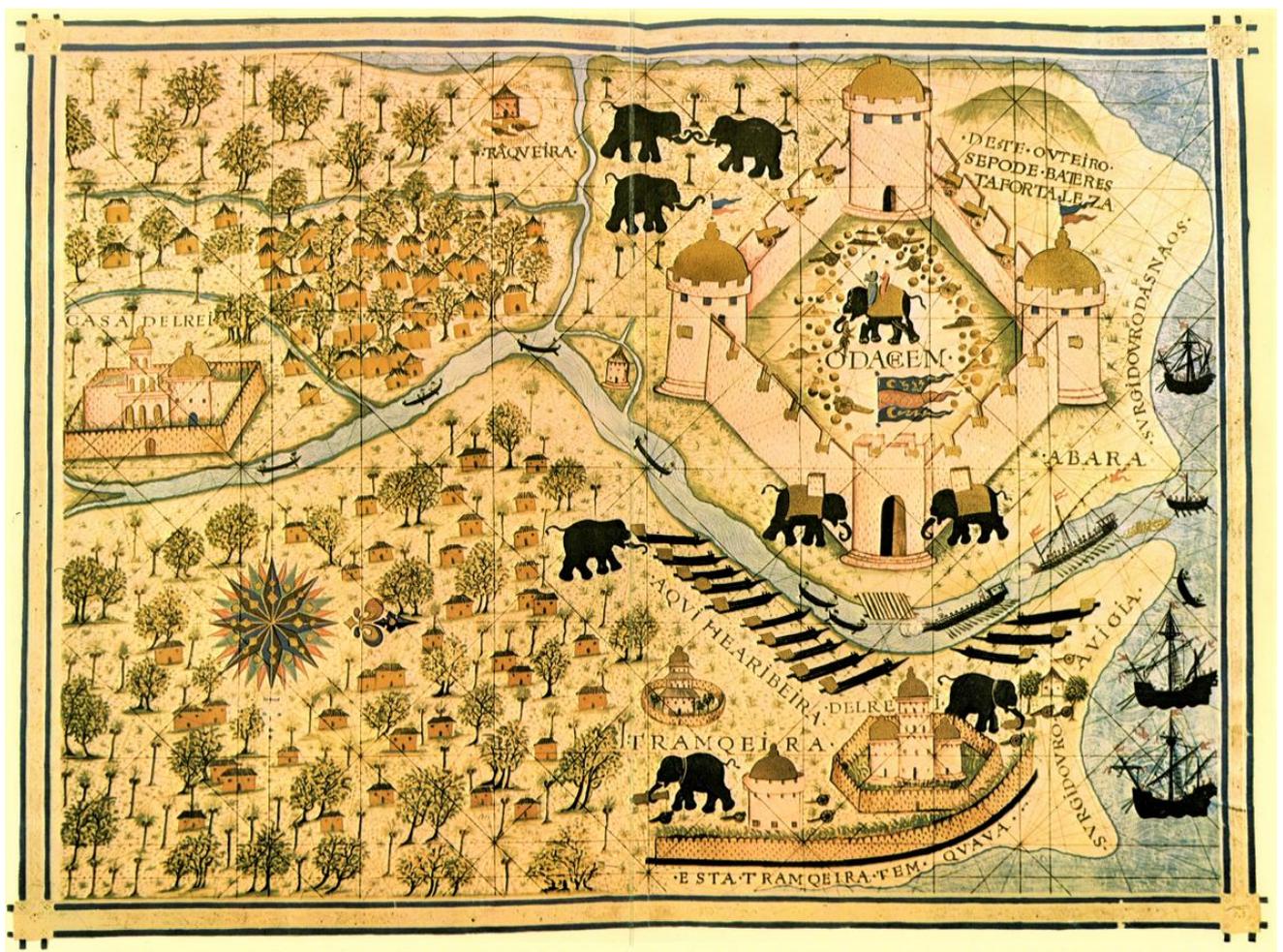


Fig.104 - Capa de Ementa servida a bordo da TAP na década de 80 – Conjunto de 4 ementas representando a cartografia antiga, relativa aos Descobrimentos - Museu TAP



Fig. 105 - Capa de Ementa servida a bordo da TAP na década de 80 - Museu TAP



Fig. 106 - Capa de Ementa servida a bordo da TAP na década de 60-70. Coleção de 8 capas para ementas de bordo, com desenhos de Abílio Leal de Mattos e Silva - Museu TAP



Fig. 107 - Capa de Ementa servida a bordo da TAP na década de 80 – Iluminura do Livro de horas de D. Manuel - Museu TAP



Fig. 108 - Capa de Ementa servida a bordo da TAP na década de 80 - Museu TAP

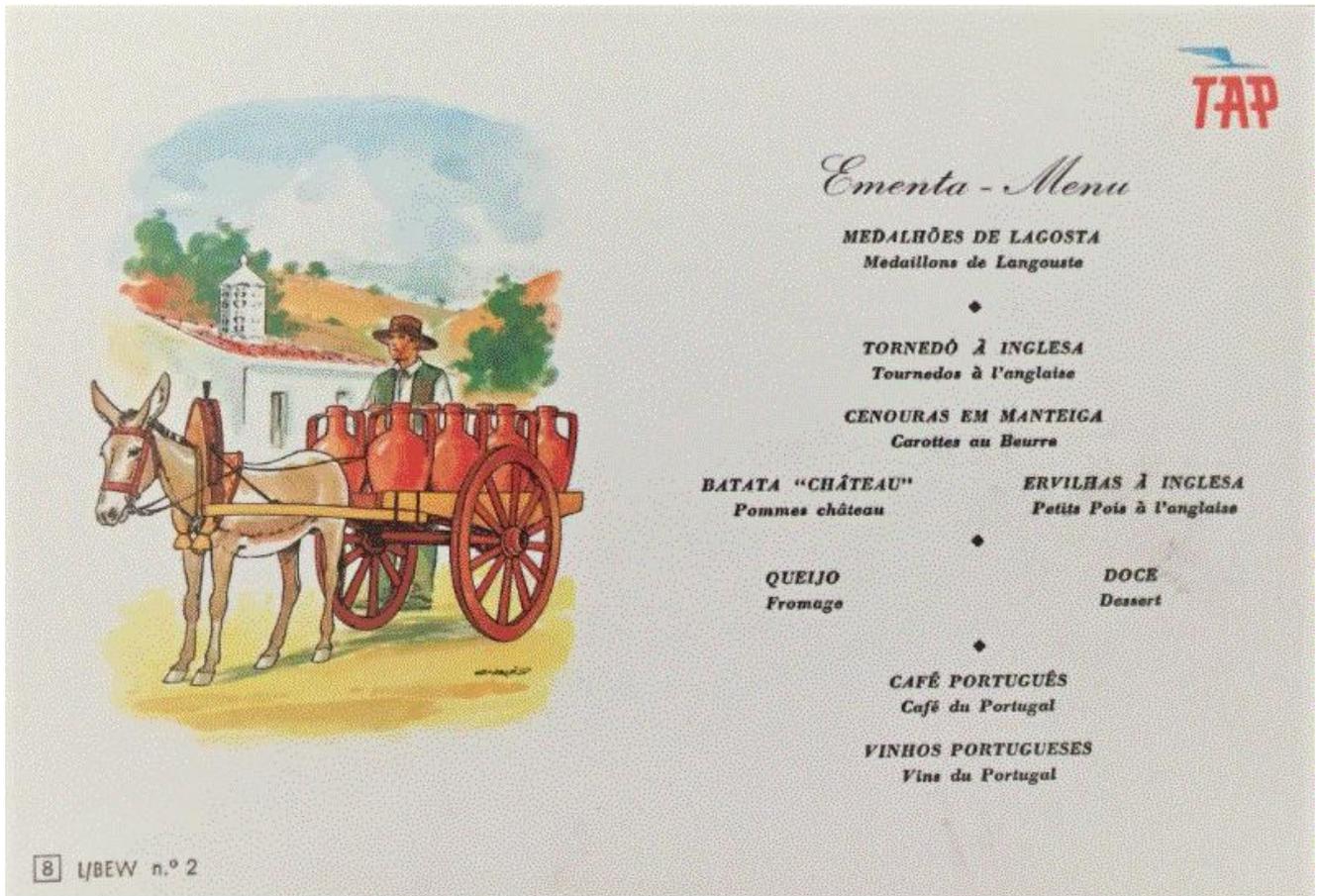


Fig. 109 - Ementa servida a bordo da TAP na década de 60-70 - Coleção de 12 carros alegóricos portugueses, de tração animal, desenhados por José Garcês – Museu TAP



Fig. 110 - Capa de Ementa servida a bordo da TAP na década de 90 – Coleção artistas nacionais contemporâneos - Museu TAP

Fontes e bibliografia

Fontes orais

Entrevista a António Campos Batista, antigo diretor executivo da revista de bordo *Atlantis*, realizada em 10 de março de 2019.

Entrevista a Isabel Alves, antiga responsável pelo serviço de bordo da TAP, realizada em 14 de junho de 2019.

Entrevista a Natasha Dias, diretora de qualidade, segurança alimentar e ambiente, realizada em 09 de agosto de 2017.

Entrevista a Joana Silva, assistente de bordo, realizada em 17 de julho de 2018.

Entrevista a Joel Fragata, responsável pelo serviço de bordo, realizada em 02 de janeiro de 2019.

Entrevista a Paula Ribeiro, diretora da revista *Up*, realizada em 27 de fevereiro de 2019.

Entrevista a Rita Pereira, assistente de bordo, realizada em 17 de julho de 2018.

Entrevista a Roel Verwiel, gestor da área de alimentação e bebidas da KLM, realizada em 16-11-2017.

Entrevista a Simonetta Luz Afonso, realizada em 26 de fevereiro de 2019.

Entrevista ao chef Vítor Sobral, consultor gastronómico da TAP, realizada em 31 de maio de 2017.

Fontes Manuscritas

Ílhavo, Museu da Vista Alegre

Coleção de registos de encomendas.

Lisboa, Museu da TAP Air Portugal

Coleção de ementas de bordo.

Informação n.º 143/T, de 26 de julho de 1946.

Ordem de serviço, n.º 7, de 14 de março de 1945. Inventário n.º 2696/7.

Documento datado de 23 de fevereiro de 1967, sobre o novo serviço de refeições a bordo nos voos de longo curso.

Fontes impressas

“A fantástica TAP wine experience”, *Up*, n.º 119, Lisboa, 2017, p. 153.

- “Bronze para o Portugal Stopover”, *Up*, n.º 129, Lisboa, 2018, p. 153.
- “Editorial”, *Revista Atlantis*, n.º 1, Lisboa, 1981, p. 2.
- “Novidades Taste the stars”, *Up*, n.º 129, Lisboa, 2018, p. 152.
- “O histórico primeiro voo retro”, *Up*, n.º 119, Lisboa, 2017, p. 160.
- “Refeições da TAP são as melhores da Europa”. *Up*, n.º 128, Lisboa, junho de 2018, p. 149.
- “Refeições TAP novamente distinguidas”, *Up*, n.º 132, Lisboa, outubro 2018, p. 154.
- “Serviço de assistência a bordo”, *Inter TAP*, n.º 20-21, Lisboa, 1967, p. não num.
- “Transportes Aéreos Portugueses – Impressões de um jornalista”, *O Século*, ano 68.º, n.º 23.795, Lisboa, 25 de junho de 1948, p. 21.
- “Um ano de Portugal Stopover”, *Up*, n.º 119, Lisboa, 2017, p. 156.
- “Uma grande honra para a TAP: a viagem do Papa Paulo VI a Fátima a bordo do Caravela Dio”, *Inter TAP*, n.º 20-21, Lisboa, 1967, p. não num.
- “Viagem retro com pronúncia do Norte”, *Up*, n.º 120, Lisboa, 2017, p. 148.
- “Wine advisors a bordo”, *Up*, n.º 135, Lisboa, 2019, p. 156.
- Anais do Município de Lisboa*, Lisboa, Câmara Municipal de Lisboa, 1947.
- BRYSON, Bill, *Regresso à pequena ilha: aventuras de um americano em terras de Sua Majestade*, tradução de Sofia Gomes, Lisboa, Bertrand, 2017.
- Diário de Lisboa*, Suplemento especial dedicado ao turismo, julho de 1958, pp. 33-34.
- GARCIA, Rita, *Luanda como ela era, 1960-1975: histórias e memórias de uma cidade inesquecível*, Lisboa, Oficina do Livro, 2016
- Jornal de Notícias*, n.º 334, Lisboa, 16-05-1982.
- LOPES, Norberto, “Roteiro aéreo de Lourenço Marques – Dois dias no ar sobre desertos, montes e oceano. Do inverno de Lisboa ao fato branco colonial”, *Diário de Lisboa*, n.º 8657, Lisboa, 3 de janeiro de 1947, pp. 1 e 7.
- MAIA, Carlos Bento da, *Tratado Completo de Cozinha e de Copa*, Lisboa, D. Quixote, 1995. A primeira edição é de 1904.
- Olleboma [António Maria de Oliveira Bello], *Culinária Portuguesa*, Lisboa, Assírio & Alvim, 1999. A primeira edição presume-se ser de 1936.
- Paris Worldwide*, n.º 25, maio, junho de 2018, p. 157.
- PEREIRA, Gina, “Loiça do Papa no avião pintada a tinta de ouro”, *Jornal de Notícias*, Lisboa, 24-04-2010, p. 36. Disponível em <<https://www.jn.pt/nacional/dossiers/papa-bento-xvi-em-portugal/interior/loica-do-papa-no-aviao-pintada-a-tinta-de-ouro-1555744.html>>.

SANTOS, Pedro A., “O futuro da companhia aérea. Onde vai aterrar?”, *O Diabo*, n.º 1982, Lisboa, 23 de dezembro de 2014, p. 5.

SEQUEIRA, Inês, “Nos primeiros anos a TAP, voar era uma autêntica aventura”, *Público-Economia*, n.º 6024, Lisboa, 24-09-2006, p.49.

SOROMENHO, Ana, “20000 horas a voar”, *Revista Única*, n.º1914, de 4 de julho de 2009, p. 4.

SOUSA, Augusto Freitas de, “Glória nas alturas”, *Up*, n.º 121, Lisboa, 2017, p. 135.

TAP – *Notícias de Portugal*, Suplemento ao número 1288, Lisboa, 08-01-1972, p.10.

Transportes Aéreos Portugueses: impressões dum jornalista publicadas no jornal O Século, de 25 de junho de 1948, [s.l.], [s.n.],[s.d.].

Catálogos, repertórios e outras obras de referência

V Leilão Vista Alegre. Catálogo, [s.l.], [s.n.], 2002.

II Leilão Vista Alegre. Catálogo, Lisboa, Estar Editora, 1998.

TAP Portugal: Imagem de um povo: identidade e design da companhia aérea nacional, Catálogo da exposição – MUDE, Lisboa, Câmara Municipal de Lisboa, Mude, Coleção Francisco Capelo, Tap Portugal e Arranha-Céus, 2015.

Estudos

ABREU, Maria Margarida Sarmiento Gomes Mota Pinto de, *Cozinha tradicional portuguesa de Maria de Lourdes Modesto: contributos para a construção de identidades e do património culinário português*, Lisboa, dissertação de mestrado em Ciências Gastronómicas apresentada à Faculdade de Ciências e Tecnologia da Universidade Nova de Lisboa, 2018.

ACCIAIUOLI, Margarida, *António Ferro: a Vertigem da Palavra. Retórica Política e Propaganda no Estado Novo*, Lisboa, Bizâncio, 2013.

ALVES, Vera Marques, *Arte Popular e Nação no Estado Novo. A Política Folclorista do Secretariado da Propaganda Nacional*, Lisboa, Imprensa de Ciências Sociais, 2013.

Aviação (A) em Portugal: subsídios para a sua história: TAP Air Portugal, [Lisboa], TAP, [D.L. 1982].

BRAGA, Isabel Drumond, “A Restauração Ferroviária na Inauguração da Linha da Beira Alta em 1882”, no prelo.

- BRAGA, Isabel Drumond, “Da Dietética à Gastronomia Regional Portuguesa. Um Estudo de Caso”, *ArtCultura. Revista de História, Cultura e Arte*, vol. 16, n.º 28, Uberlândia, 2014, pp. 129-142.
- BRAGA, Isabel Drumond, *Os menus em Portugal: para uma história das artes de servir à mesa*. Lisboa: Chaves Ferreira Publicações, 2006.
- CAYATTE, Henrique, “ADN TAP”, *TAP Portugal: Imagem de um povo: identidade e design da companhia aérea nacional, Catálogo da exposição – MUDE*, Lisboa, Câmara Municipal de Lisboa, Mude, Coleção Francisco Capelo, TAP Portugal e Arranha-Céus, 2015, pp. 81-89.
- Cinema (O) sob o Olhar de Salazar*, coordenação de Luís Reis Torgal, Lisboa, Círculo de Leitores e Temas e Debates, 2001.
- COELHO, Nuno, *Uma História de Confiança: a indústria da saboaria e perfumaria no século XX português*, Lisboa, Tinta-da-China, 2017.
- COUTINHO, Alexandre, ROCHA, Alda, GARCEZ, André, *TAP Air Portugal: a história da companhia aérea (1945-2013)*, Lisboa, Contra-Corrente, 2013.
- GENTIL-HOMEM, Pedro, “ ‘E depois do adeus’: design de interiores para os aviões da companhia aérea de Portugal (1979-2015)”, *Convergências: Revista de Investigação e Ensino das Artes*, vol. 11, n.º 21, Castelo Branco, 2018, pp. 1-11. URL: <<http://convergencias.ipcb.pt>>. Consultado em 08-04-2019.
- GENTIL-HOMEM, Pedro, “ ‘Uma casa portuguesa, com certeza’: design de interiores para os aviões da companhia aérea de Portugal (1945-1979)”, *Convergências: Revista de Investigação e Ensino das Artes*, vol. 6, n.º 12, Castelo Branco, 2013, pp. 1-11. URL: <<http://convergencias.ipcb.pt>>. Consultado em 08-04-2019.
- GENTIL-HOMEM, Pedro, “Deixando as nuvens para trás: design para a companhia aérea de Portugal (1945-2015)”, *TAP Portugal: Imagem de um povo: identidade e design da companhia aérea nacional, Catálogo da exposição – MUDE*, Lisboa, Câmara Municipal de Lisboa, Mude, Coleção Francisco Capelo, TAP Portugal e Arranha-Céus, 2015, pp. 59-79.
- GENTIL-HOMEM, Pedro, *Sobre as nuvens: design para a companhia aérea de Portugal (1945-1979)*, Lisboa, Tese de doutoramento apresentada à Faculdade de Arquitetura da Universidade de Lisboa, 2013, exemplar mimeografado.
- GERBOT, Paul, *La Restauration hors foyer en Europe ; du Moyen Âge a nos jours*, Paris, Honoré Champion Éditeur, 2000.

- GOURARIER, Zeev Gourarier, “L’histoire du menu”, *La sociabilité a table : commensalité et convivialité à travers les ages. Actes du Colloque de Rouen*, direção de Martin Aurell, Olivier Dumoulin e Françoise Thelamon, Rouen, Université de Rouen, 1992, pp. 307-313.
- GUERREIRO, Fábio Banza, [“Uma Cozinha Portuguesa, com certeza: A 'Culinária Portuguesa' de António Maria de Oliveira Bello”](#), *Revista Trilhas da História*, vol. 8, n.º15, Três Lagoas, 2018, pp. 221-236.
- JONES, Peter, *Flight catering*, Oxford, Elsevier, 2004.
- LELLIS, Francisco, André Bossato, *Os Banquetes do Imperador: menus colecionados por Dom Pedro II*, São Paulo, Senac, 2013.
- MANGORRINHA, Jorge, *História de uma viagem: 100 anos do turismo em Portugal (1911-2011)*, 2 tomos, Lisboa, Comissão Nacional do Centenário do Turismo em Portugal, 2012.
- MELO, Daniel, *Salazarismo e Cultura Popular (1933-1958)*, Lisboa, Instituto de Ciências Sociais, 2001.
- MONTEIRO, António, “TAP, a companhia de Portugal”, *TAP Portugal: Imagem de um povo: identidade e design da companhia aérea nacional, Catálogo da exposição – MUDE*, Lisboa, Câmara Municipal de Lisboa, Mude, Coleção Francisco Capelo, TAP Portugal e Arranha-Céus, 2015, pp. 23-33.
- Ó, Jorge Ramos do, *Os anos de Ferro: o dispositivo cultural durante a "política do espírito", 1933-1949: ideologia, instituições, agentes e práticas*, Lisboa, Estampa, 1999.
- PARDAL, Francisco, [“Sabores ao Sul do Tejo: alimentos e pratos típicos do Alentejo e do Algarve no Guia de Portugal \(1927\)”](#), *Revista Trilhas da História*, vol. 8, n.º 15, Três Lagoas, 2018, pp. 204-220.
- PINTO, Manuel Serafim Fontes Santos, *Transportes aéreos e poder político, sob o signo do império: uma análise sociológica sobre o transporte aéreo até à nacionalização da TAP*, Lisboa, Tese de doutoramento apresentada à Faculdade de Ciências Sociais e Humanas da Universidade Nova de Lisboa, 2007, exemplar mimeografado.
- PITTE, Jean-Robert, *Gastronomie française: histoire et géographie d’une passion*, Paris, Fayard, 1991.

- RAMOS, Mariana, *Museu da TAP – 30 anos*, Lisboa, Dissertação de mestrado em Museologia e Museografia apresentada à Faculdade de Belas Artes da Universidade de Lisboa, 2013, exemplar mimeografado.
- RIBEIRO, Paula de Oliveira, “Revistas que voam”, *TAP Portugal: Imagem de um povo: identidade e design da companhia aérea nacional, Catálogo da exposição* – MUDE, Lisboa, Câmara Municipal de Lisboa, Mude, Coleção Francisco Capelo, Tap Portugal e Arranha-Céus, 2015, pp. 137-145.
- ROSA, Frederico Delgado, *Humberto Delgado: biografia do general sem medo*, Lisboa: A Esfera dos Livros, 2008.
- ROSA, Frederico, *Humberto Delgado e a aviação civil*, Lisboa, Chaves Ferreira, 2006.
- SAMPAIO, Sofia, “O filme turístico em Portugal: 1930-1949”, in *Atas do III Encontro Anual da AIM*, coord. de Paulo Cunha e Sérgio Dias Branco, Coimbra, 2014, pp. 416-430.
- SCHOLLIERS, Peter, “Meals, Food Narratives, and Sentiments of Belonging in Past and Present”, *Food, Drink and Identity. Cook, Eating and Drinking in Europe since the Middle Ages*, direção de Peter Scholliers, Oxford, New York, Berg, 2001, pp. 3-22.
- SILVA, Pedro José Gentil-Homem Correia da, vd. GENTIL-HOMEM, Pedro.
- SOBRAL, José Manuel, “Alimentação, Comensalidade e Cultura: o Bacalhau e os Portugueses”, *XI Congresso Luso Afro Brasileiro de Ciências Sociais - Conlab*, Salvador, 2011. Em linha: http://www.xiconlab.eventos.dype.com.br/resources/anais/3/1307570983_ARQUIVO_AlimentacaoXIconlabJMS.pdf >.
- SOBRAL, José Manuel, “Nacionalismo, Culinária e Classe. A Cozinha Portuguesa da Obscuridade à Consagração (séculos XIX-XX)”, *Ruris*, vol. 1, n.º 2, Campinas, 2007, pp. 13-52.
- TEIXEIRA, Madalena Braz Teixeira, “Voar fardada”, *TAP Portugal: Imagem de um povo: identidade e design da companhia aérea nacional, Catálogo da exposição* – MUDE, Lisboa, Câmara Municipal de Lisboa, Mude, Coleção Francisco Capelo, TAP Portugal e Arranha-Céus, 2015, pp. 99-111.
- VALLE, Chiara, “Questa è davvero altissima Cucina”, *Gate*, n.º 2, Roma, 2019, pp. 22-26.
- VAQUINHAS, Irene, “A família, essa ‘pátria em miniatura’ ”, *História da Vida Privada em Portugal*, direção de José Mattoso, *A Época Contemporânea*,

coordenação de Irene Vaquinhas, Lisboa, Temas e Debates, Círculo de Leitores, 2010, pp. 118-151.

Voa Portugal: 60 anos na rota do futuro, Lisboa, Edição TAP Portugal, 2005.

WEAVER, William Woys, *Culinary Ephemera: an illustrated history*, Berkeley, Los Angeles, Londres: University of California Press, 2010.

WHEATON, Barbara K., “Le menu dans le Paris du XIX^e siècle”, *La Table au XIX^e siècle*, Paris, Musée d’Orsay, Flammarion, 2001, pp. 90-101.

Registos fílmicos

5 chefes portugueses com estrelas Michelin assinam receitas para a Tap. [registo vídeo]. Duração 00:03:36, Portugal, 2017, disponível em <<https://www.youtube.com/watch?v=-pJecL5gBvA>>, (consultado em 09-01-2019).

Taste the stars – Chef Henrique Sá Pessoa [registo vídeo]. Duração 00:02:37, Portugal, 2017, disponível em <<https://www.facebook.com/tapairportugal/videos/taste-the-stars-chef-henrique-s%C3%A1-pessoa/10156154417626449/>>, (consultado em 09-01-2019).

Taste the stars – Chef José Avillez [registo vídeo]. Duração 00:02:32, Portugal, 2017, disponível em <<https://www.youtube.com/watch?v=uzRfdx3KcG0>>, (consultado em 09-01-2019).

Taste the stars – Chef Miguel Laffan [registo vídeo]. Duração 00:02:06, Portugal, 2017, disponível em <<https://www.youtube.com/watch?v=G2-mDqIPTH0>>, (consultado em 09-01-2019).

Taste the stars – Chef Rui Paula [registo vídeo]. Duração 00:01:58, Portugal, 2017, disponível em <<https://www.youtube.com/watch?v=MU96iW3AJvU>>, (consultado em 09-01-2019).

Taste the stars – Chef Rui Silvestre [registo vídeo]. Duração 00:01:54, Portugal, 2017, disponível em <<https://www.youtube.com/watch?v=BEUXrfIywYs>>, (consultado em 09-01-2019).

Taste the stars – Chef Vítor Sobral [registo vídeo]. Duração 00:02:37, Portugal, 2017, disponível em <<https://www.youtube.com/watch?v=iT1csCA6nHk>>, (consultado em 09-01-2019).

Taste the stars [registo vídeo]. Duração 00:03:36, Portugal, 2017, disponível em <<https://www.youtube.com/watch?v=OK3w880XHRk>>, (consultado em 09-01-2019).

Páginas na Internet

“Altos voos: Castelbel desenha coleção especial para a TAP”, <<https://miranda.sapo.pt/outras-coisas/artigos/altos-voos-castelbel-desenha-colecao-especial-para-a-tap>>, (consultado em 28-11-2018). “Castelbel desenha coleção para a TAP”, <<https://marketeer.pt/2018/07/17/castelbel-desenha-colecao-para-a-tap/>>, (consultado em 28-11-2018).

“Bem vindo a bordo...”, <<https://www.tapairportugal.com/pt/a-nossa-historia/cronologia>> (consultado em 27-11-2018).

“Bem vindo a bordo...”, <<https://www.tapairportugal.com/pt/a-nossa-historia/cronologia>> (consultado em 1-08-2018).

“Especial Vítor Sobral: 50 anos de vida, 30 de carreira”, *Etaste*, <<https://etaste.pt/gastronomia/restaurantes-chefes/especial-vitor-sobral-50-anos-vida-30-carreira/>> (consultado em 28-12-2018);

“In-flight catering”, <<https://www.alimentarium.org/en/knowledge/flight-catering>> (consultado em 02-11-2016).

“KLM Catering services Schipol”, <<http://www.kcs.nl/en/services/menu-development/>>, (consultado em 3 de janeiro de 2018).

“Pan American catering items”, <<http://www.everythingpanam.com/1946-1960.html>> (consultado em 18-11-2018).

“Primeira linha comercial da TAP abriu há 70 anos”, *TAP news 01-02-2016*, <[HTTPS://JORNAL.TAP.PT/PAGES/EDICAO125/PRIMEIRA-LINHA-COMERCIAL-DA-TAP-ABRIU-H%C3%81-70-ANOS-.aspx](https://jornal.tap.pt/PAGES/EDICAO125/PRIMEIRA-LINHA-COMERCIAL-DA-TAP-ABRIU-H%C3%81-70-ANOS-.aspx)> (consultado em 20-11-2018).

“Restos de coleção”, <<http://restosdecolecao.blogspot.com/search/label/TAP>> (consultado em 15-03-2018).

“TAP e Castelbel apresentam Portugal à classe executiva”, <<https://viagenseresorts.pt/tap-e-castelbel-apresentam-portugal-a-classe-executiva/>>, (consultado em 28-11-2018).

“TAP realiza prova de vinhos a bordo”, *Marketeer*, <<http://marketeer.pt/2017/09/08/tap-realiza-prova-de-vinhos-a-bordo/>>, (consultado em 08-09-2017).

“Taste the stars: Novo ciclo e novos sabores nos aviões da TAP Air Portugal”, *Boa cama, boa mesa*, <<https://boacamaboamesa.expresso.pt/boa-mesa/2019-04-15-Taste-the-Stars-Novo-ciclo-e-novos-sabores-nos-avioes-da-TAP-Air-Portugal>>. (consultado em 20 de agosto de 2019).

“Taste the stars”, <www.flytap.com/pt-pt/a-bordo/taste-the-star> (consultado em 01-11-2018).

ATAÍDE, Estela, “Castelbel levanta voo com a TAP”, <https://pt.fashionnetwork.com/news/Castelbel-levanta-voo-com-a-TAP,998610.html#.W_5xnej7Q2w>, (consultado em 28-11-2018).

BETING, Gianfranco, “Catering: um mundo fascinante”, <http://www.aviacaocomercial.net/jetsite/reportagens_cartering.htm>, (consultado em 10-10-2017).

BUTLER, Stephanie, “Airplane food, from sandwiches to smoked salmon: the story of airplane food in many ways parallels that of commercial aviation itself”, <<https://www.history.com/news/airplane-food-from-sandwiches-to-smoked-salmon>> (consultado em 30-09-2018).

Castelbel, <<https://www.castelbel.com/pt/#>>, (consultado em 28-11-2018).

DUARTE, Marcelo, “Quando as companhias aéreas começaram a servir refeições”, <<http://guiadoscuriosos.uol.com.br/blog/2012/03/21/a-comida-na-historia-da-aviacao>> (consultado em 10-10-2017).

MATA, Ângela, “Castelbel e Tap, a nova parceria dos voos de longo curso”, <<https://nit.pt/vanity/beleza/castelbel-tap-nova-parceria-dos-voos-longo-curso>>, (consultado em 28-11-2018).

MIRANDA, Marta Gonçalves, “TAP: “Na primeira classe havia caviar à discrição e champanhe francês”, <<http://nit.pt/out-of-town/viagens/09-28-2016-tap-quando-um-voo-se-atrasava-ligava-os-filmes-do-mr-bean-para-por-toda-a-gente-a-rir>>, (consultado em 23-02-2017).

MOURA, Vera, “Prendas oferecidas e recebidas do Vaticano”, <<https://www.sabado.pt/vida/visita-do-papa-a-fatima/detalhe/prendas-oferecidas-e-recebidas-do-vaticano>> (consultado em 27-11-2018).

- PACHECO, Edgardo, “O Chef Vítor Sobral”, <<https://www.vitorsobral.com/>> (consultado em 28-12-2018).
- PINHEIRO, Ana Margarida, “TAP. 70 anos de história contados por quem pôs a companhia a voar”, <<https://www.dinheirovivo.pt/empresas/tap-70-anos-de-historia-contados-por-quem-pos-a-companhia-a-voar/>>, (consultado em 23-02-2017).
- SEGAL, Barri, “If you think you hate airline food today, take a look at its surprising history”, <<https://www.cheatsheet.com/culture/if-you-think-you-hate-airline-food-today-take-a-look-at-its-surprising-history.html/>> (consultado em 18-11-2018).
- SILK, Robert, “Etihad’s in-flight chefs cook up fine dining while airborne”, <<http://www.travelweekly.com/Travel-News/Airline-News/Etihad-In-Flight-Chefs-cook-up-fine-dining-while-airborne>> (consultado em 26-11-2018).
- TAP Air Portugal: Refeições a bordo.* <<https://www.flytap.com/pt-lu/a-bordo/refeicoes-a-bordo?v=t>>, consultado em 05-04-2019).
- Vítor Sobral, <<https://www.facebook.com/chefvitorsobral/>> (consultado em 28-12-2018).