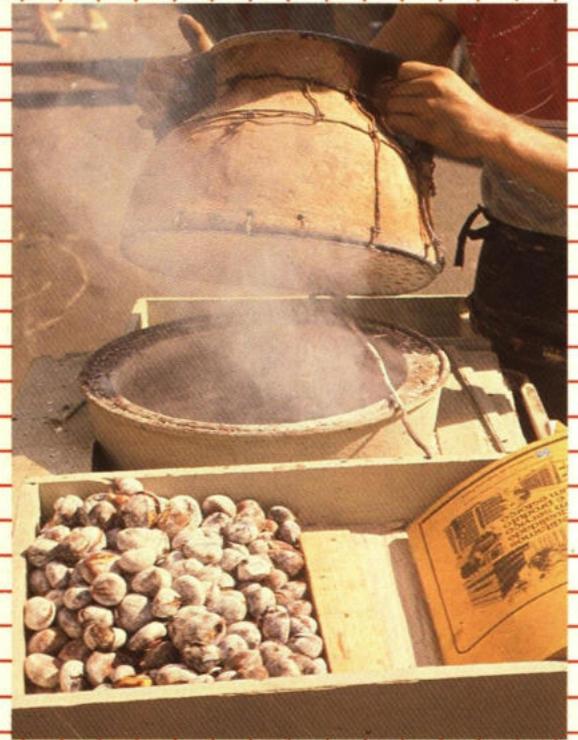
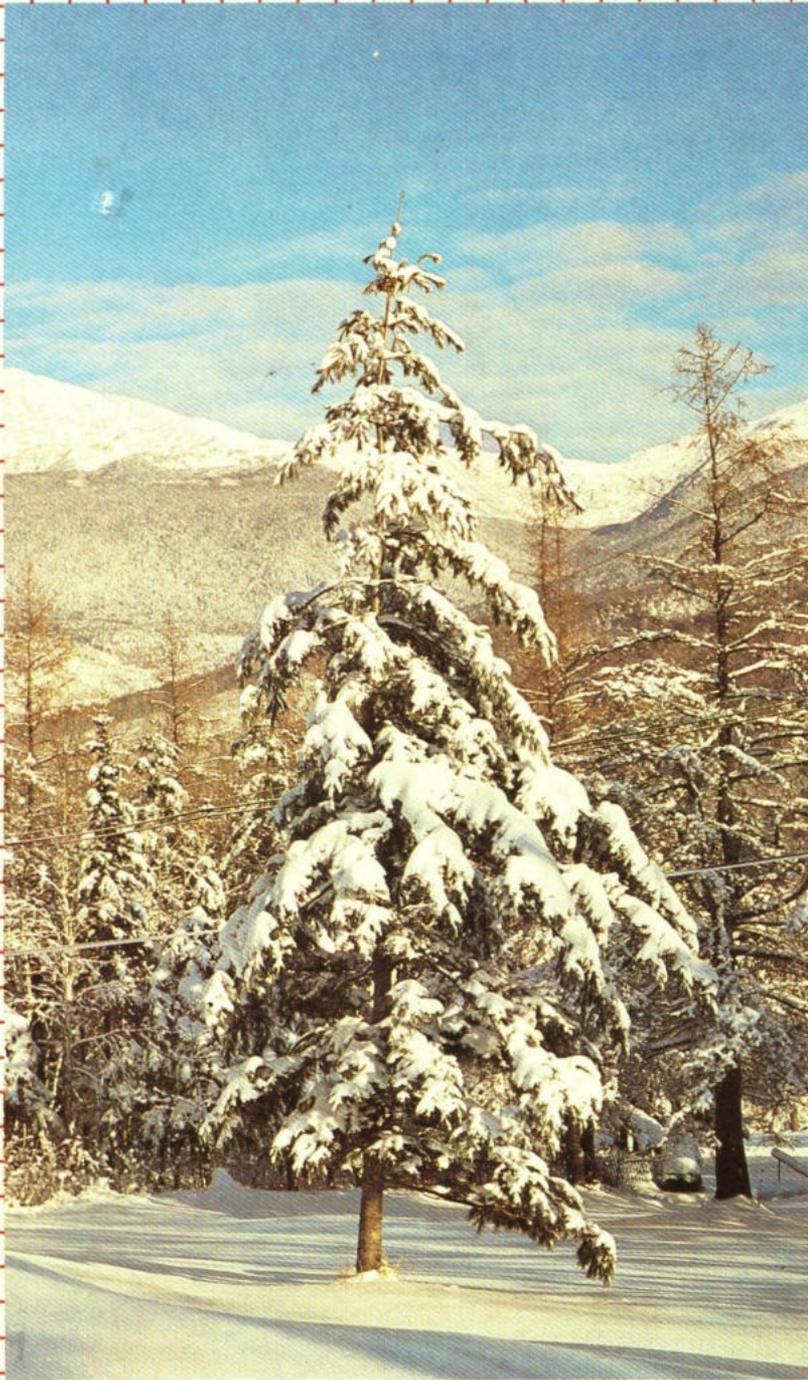


DEZEMBRO/DECEMBER

aerius

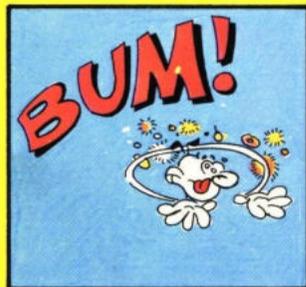
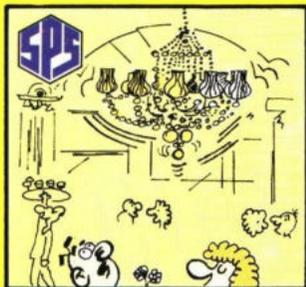
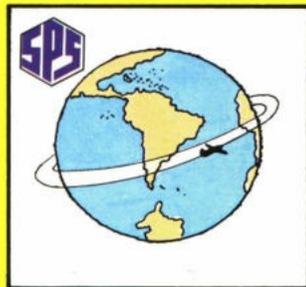
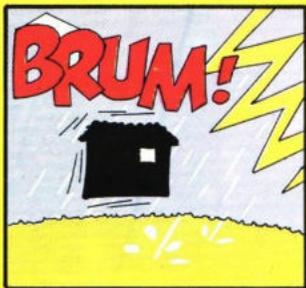
INVERNO
WINTER/85



MAGAZINE DA **APTCA** ASSOCIAÇÃO PORTUGUESA DE TRIPULANTES DE CABINE



Os riscos do sr. Silva
 Les risques de mr. Silva
 Mr. Silva's risks



Estamos consigo
 Avec vous
 With you



SOCIEDADE
 PORTUGUESA DE SEGUROS



FILIAL DAS ASSURANCES
 GENERALES DE FRANCE

AV. DA LIBERDADE, 259 1200 LISBOA ☎ 5740 45/57 30 44 • TELEX 13055 SPSEG P



aerius
 INVERNO DEZEMBRO
 WINTER/85 DECEMBER

proprietário/publisher

 APTCA - Associação Portuguesa de Tripulantes de Cabine

director

Orloff Esteves

editor/magazine editor

C. Manuel

publicidade/advertising sales

Teresa Vieira Campos

tradutores/translators

Fátima Drumond
 Victor Marques dos Santos

colaboradores/contributors

António Barbosa
 António Afonso
 Aníbal Trindade
 Cáceres Monteiro
 Fernando Potier
 Fernando Lameiras
 Helder Casimiro
 Isaura Correia Santos
 José Borges
 José Gameiro
 Jorge Lemos Peixoto
 José Manuel Neves Matos
 Krus Abecassis
 Manuel Campos Pinto
 Maria José
 Melo Torres
 Nuno Ferrari
 Sutil Roque
 Tomás Taveira

tiragem/print run

7.500

designer/art editor

Produções Parágrafo - Lisboa

impressão/printing

F.M. Antunes - Rio Maior

informações/information

Rua Aquiles Machado, 3 G
 Telefone 809280
 1900 Lisboa - Portugal

O conteúdo desta publicação não pode ser reproduzido no todo ou em parte sem autorização escrita da AERIUS.

No part of this magazine may be reproduced without written permission of AERIUS.

Todos os artigos são da exclusiva responsabilidade dos seus autores. The responsibility of the articles belong to their authors.



São de várias ordens os factores que cedo tornaram a Madeira num polo de atracção para os visitantes.

The elements which made Madeira become a visitor's attraction point at such an early stage are of different nature.

PAG. 7



A noção que o País tinha da sociedade tradicional coimbrã, resultou quase sempre de indicadores precários.

The notion that our country had about the traditional society from Coimbra was, almost always, the result of precarious hints.

PAG. 11



Em Portugal, país pequeno em dimensão, a gastronomia de Natal é, no entanto, bastante variada.

In Portugal, a small country, Christmas gastronomy is varied though.

PAG. 17



Dos onze jogadores que cada equipa coloca em campo, cada um tem uma tarefa específica dentro da manobra do conjunto.

Each of the eleven players a team places in the field has a specific task within the team work manoeuvring.

PAG. 25



É em 1926 que o Hóquei em Patins vê realizada a sua primeira manifestação internacional oficial.

Roller-Skate Hockey had its first international official demonstration in 1926.

PAG. 36

sumário contents

1 — Sumário/Contents

3 — Do Director/From the Director

5 — Mensagem do Presidente da Câmara Municipal de Lisboa
 Message from the Mayor of Lisbon

7 — Vocação turística da Madeira
 Madeira's touristic vocation

11 — Uma Serenata de Coimbra
 A Serenade from Coimbra

17 — Gastronomia Portuguesa de Natal
 Portuguese Christmas gastronomy

21 — Yes or no-show?

22 — O enviado especial
 The special envoy

25 — Gomes — Pela 2.ª vez
 "Bota d'Ouro"
 Gomes — Two "Golden Boot" awards

30 — Tomás Taveira

36 — Portugal no Hóquei em Patins mundial
 Portugal in world Roller-Skate Hockey

40 — Pousadas de Portugal
 Portugal Inns

42 — Humor/Humour

44 — Conto de Natal
 A Christmas story

49 — Arraiolos e os seus tapetes
 Arraiolos and her carpets

54 — Abatido... à pedrada!
 Shot down by... a stone!

58 — Condição masculina
 Masculine condition

aerius viaja a bordo dos aviões da TAP-Air Portugal
aerius flies on board of TAP-Air Portugal planes

EXCELLENCE AND BEYOND

Hotel Inter-Continental Rio



POUCAS COISAS NA VIDA FUNCIONAM TÃO BEM QUANTO O INTER-CONTINENTAL RIO.

Do Director From the Director



Completamos com este número o primeiro ciclo anual da revista, sucedendo, assim, a edição relativa ao Inverno. Estação dos grandes frios, mas sem dúvida também, aquela em que por hábito ou sentimento, expressamos aos outros o calor humano que tão arredo andou do nosso convívio no quotidiano dum ano que acaba.

É época em que, tradicionalmente, ensaiamos as permutas de presentes e as afirmações de fraternidade.

No que nos toca, como promotores da "AERIUS", cabe-nos confessar obsequiados com a bela prenda que tivemos no fecho positivo conseguido neste ciclo da revista. Corolário feliz de um empenho colectivo de seus colaboradores e anunciantes, a quem se deve todo o êxito e projecção a que a "AERIUS" já se guindou.

Estando de parabéns todos os Associados da APTCA cabe, no entanto, aos seus directores e activos colaboradores o mérito conseguido. O seu empenho tornou possível uma iniciativa de que muitos terão duvidado.

Não negamos, nós próprios, os receios que nos trouxe o primeiro número; nem a expectativa que o segundo nos aflorou, com a satisfação constatada após publicada a terceira edição.

No binómio qualidade/rentabilidade está o nosso objectivo primário. O crescente apreço qualitativo que nos vem sendo transmitido, aliado ao, também, crescente interesse por parte dos anunciantes que está, aliás, a exceder as nossas expectativas, convencem-nos de que trilhamos bom caminho.

Ao terminar, formulamos um voto, talvez utópico mas sincero que dirigimos a todos os colegas, todos sem excepção:

Esqueçamos nossas pequenas brigas e rivalidades para nos apreciarmos como companheiros que somos, dando assim, prova concreta do que é a fraternidade e o respeito entre pares e, por extensão, levemos aos outros o hábito da tolerância e compreensão, procedendo para com eles como se de nós se tratasse.

Este o voto.

O voto da "AERIUS"

With this number we are closing the first anual cycle of the magazine, therefore publishing the Winter's edition. Season of coldness, but, there is no doubt, also the one in which, whether by routine or sensitiveness, we transmit human warmth to others, so strayed it has been from our daily acquaintanceship in the year that passes by.

Traditionally it's the time in which we rehearse the exchange of gifts and the assertion of fraternity.

In so far as ourselves, as promoters of AERIUS, it's our duty to feel obliged with the beautiful gift that we had, accomplishing in a positive way this first cycle of the magazine. It is a happy ending for a collective undertaking on the part of both collaborators and advertisers, to whom all succeeds, as well as the proeminence that Aerius has reached, is Owed.

Both, but the advertisers in a highest degree, have put a stake in a project, that, by not having any precedents to guarantee the success beforehand, meant great confidence in organization that has made its promotion — APTA, Portuguese Air Cabin Crew Association.

To all our thank you very much.

All APTCA affiliates must be congratulated too, notwithstanding, APTCA's direct and active collaborators deserving the biggest share of the merit. Their effort made possible this undertaking to which some have put their own doubts.

We ourselves do not deny the fears that the first number brought along; nor the expectation the second edition created; as well as the satisfaction after the publishing of the third one.

Our primary objective relies in the duality quality/revenue. The growing qualitative appreciation which has been communicated to us, as well as the growing enthusiasm on the part of the advertisers, which is actually exceeding our expectations, are assuring us that we are in the right path.

With this first year's experience we now can write down our intentions to do a better work still, to progress, and fill out the gaps left open by our short existence.

We are sure that, with our effort, with the support of our advertisers, and with the participation of our readers and collaborators, we will reach the goal that we have proposed to ourselves.

To finish we would like to formulate a now, utopian but sincere, that we address to all without exception:

Let's forget our quarrels and small disputes and look into ourselves in order to know each other better, and through the mutual respect find out what fraternity really is, and therefore let's take the use of tolerance and understanding to the others, behaving towards them as if they were ourselves. This is the vow; our vow. ■

Orloff Esteves

REVIVING IN CRYSTAL
THE AESTHETIC MIRACLE
OF ANCIENT GREECE



The hand of the lapidary
reinvents the lines,
fashions the shapes.
Crystal comes alive
with imprisoned light.
ATHENA is born.
Pure crystal pieces,
thoroughly
hand made
in Alcobaça.


ATLANTIS
Crystal
A PERFEIÇÃO É ETERNA

MENSAGEM DO PRESIDENTE DA CÂMARA MUNICIPAL DE LISBOA

MESSAGE FROM THE MAYOR OF LISBON

Meus Caros Amigos

Acabo de ler a vossa Revista AERIUS do Outono/85.

Primeiro que tudo quero felicitar-vos pela alta qualidade da revista, quer no que está lá escrito, quer na forma de a apresentar, quer ainda na alta qualidade de impressão.

Li com interesse a história do desvio do Super Constellation e não pude deixar de recordar que também o desvio do St.^a Maria foi precursor. Na altura, recorro-o hoje, ninguém no Mundo ligou importância às reclamações que o Estado levantou e, mais do que pelo mérito dos actos cometidos, isso se ficou a dever ao facto de Portugal ser um pequeno País que dificilmente conseguiria impôr os seus pontos de vista.

Hoje podemos dizer que os que assim actuaram, ao consentir, sem um reparo, na consumação de tais desvios abriram a porta a um dos piores flagelos com que, sem excepção, se defrontam os Estados e os Cidadãos de todos os países do Mundo.

As segundas felicitações que vos quero dar são as que derivam de ver toda uma classe profissional compenetrada da sua alta importância para a melhor ou pior imagem de que Portugal formarão quantos nos visitam. Bem hajam por isso!

O pessoal de cabine dos nossos aviões pode ajudar a promover Portugal de uma forma determinante e é-me extremamente agradável constatar que está disposto a fazê-lo.

Como Presidente da Câmara da Cidade Mãe que é Lisboa, estou-vos grato e desde já vos ponho à disposição os Serviços da Câmara, em especial os culturais, para ajudar a que a AERIUS cumpra a sua missão.

Para todos vós, e para quantos, convosco, vão demandando, pelos ares, nos aviões da TAP, esta bela Lisboa, porta de entrada para Portugal, vai um grande e amigo abraço do

My dear friends

I have just finished reading your Autumn/85 edition of your magazine AERIUS.

First of all I want to congratulate you for the magazine's high quality, either for its contents or for the presentation form, and also for the stamping high standards.

I have read with attention the story of the Super-Constellation highjacking, and I couldn't stop recalling the St.^a Maria highjacking, which was its predecessor. I remember today that, at the time, nobody paid attention to the claims that the portuguese State made, and that was due to the fact that Portugal is a small country, which hardly would be able to impose her views, more than to the merit of the performed deeds.

Today we can say that those who acted that way, permitting, without one objection, the consumation of such highjackings, opened the way to one of the worst calamities which, without exception, are faced by all States and Citizens of the entire world.

The next greetings that I wish you come out of seeing a whole professional class conscious of its importance in the act of giving either the best or the worst image of Portugal to those who visit us. Thank you for that.

The cabin crews in our planes can promote Portugal in a definitive way, nad, I am very pleased to see that they are willing to do it.

As Mayor of the Mother City, that Lisbon is, I am grateful to you and I am putting at your disposal the Municipality's Services, specially the Cultural ones, in order to help AERIUS to fulfill its mission.

To you all, and to all those who, together with you, fly TAP airplanes to this beautiful City of Lisbon, gateway to Portugal, I send my best regards■



KRUZ ABECASSIS
Presidente da C.M.L.
Mayor of Lisbon



Reservas:

CAMINHO VELHO DA AJUDA - 9000 FUNCHAL - MADEIRA

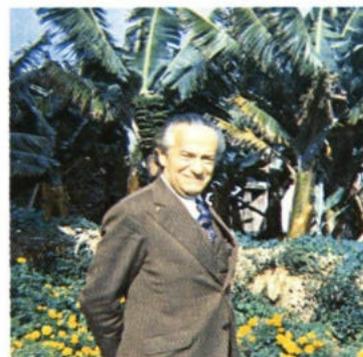
Telef. (091) 3 26 58 Telex 72181 P

ou o seu agente de viagens

VOCAÇÃO TURÍSTICA DA MADEIRA

Os múltiplos factores que a determinaram

por ANÍBAL TRINDADE
fotos de MELO TORRES



Madeira — Orquidea — an Orchid

É já lugar comum o dizer-se que a Madeira tinha turistas antes da era do turismo. Com efeito, a palavra "tourism", primeiro utilizada pelos ingleses, embora de origem francesa "Tour" (Volta) só surge a meados do sec. XIX, para designar especificamente uma viagem de recreio através da Europa continental. De início, exclusivo das classes abastadas, a pouco e pouco foi-se "democratizando", graças às cada vez maiores facilidades de transporte (conforto, rapidez e garantia), assim como aos progressos sociais, que permitiram um maior acesso a férias. Hoje em dia, felizmente, são poucos os que de uma maneira ou de outra, em maior ou menor grau, não têm acesso a esse benefício — "Fazer turismo".

São de várias ordens os factores que cedo tornaram a Madeira num polo de atracção para os visitantes: Históricos, geográficos, climatéricos e paisagísticos.

Tendo sido a primeira descoberta de Portugal e da Europa, a Madeira logo se tornou na terra almejada por todos os que, nessa época, procuravam novas experiências: Uns, os aventureiros, atraídos fundamentalmente pelo sortilégio do desconhecido; outros, à procura de melhores condições de vida.

Entre meados do sec. XV e princípios do sec. XVI, já se encontravam muitos estrangeiros nesta ilha, a maior parte dos quais entregues ao tráfego do açúcar e vivendo em grande harmonia com os primitivos colonos portugueses. São dessa época os "Acciaoulli" de Florença, os "Berenguer" de Barcelona e os "Bettencourt" da Normandia, etc., etc..

Outros chegavam e partiam, como o conhecido navegador genovês Luis de Cadamosto, que, na sua obra "Navegações", publicada em 1505, consagra várias páginas à Madeira, onde estivera por volta de 1455; Cristovão



Ilha da Madeira

Madreia Island

Colombo, que, por razões hoje controversas, se deslocou a esta ilha no último quartel do sec. XV, antes da sua descoberta da América. Isto para apenas mencionar duas das mais importantes figuras que se deslocaram à Madeira.

Entretanto novas descobertas iam sendo feitas para Oeste e para Sul. Dada a sua posição geográfica e prioridade histórica nos Descobrimentos, a Madeira tornou-se num ponto obrigatório de passagem para a navegação. Assim, os transportes “que já não eram escassos nos meados do sec. XV, tornaram-se frequentes a partir do sec. XVI.

A grande afluência de nacionais e estrangeiros, por um lado e a escassez do seu solo, embora úbere, por outro, fizeram com que a Madeira em breve se transformasse de centro de “imigração” em centro de “emigração”. O mesmo sonho e sede de aventura que os trouxera até cá levava-os de novo para novas terras, à medida que iam sendo descobertas. Tudo isto gerava, como é óbvio, um aumento contínuo de transportes. Graças, pois, à navegação sempre crescente, que punha a Madeira em contacto com novos destinos, em breve ela se tornou numa pequena “encruzilhada do Mundo”. História e situação geográfica são, pois, os factores básicos da sua futura vocação turística. Mas isso, por si só, não bastava. Não fora a beleza da sua paisagem e a suavidade do seu clima, a Madeira não se teria tornado no polo de atracção turística que se transformou.

Posteriormente, além dos viajantes de passagem, cada vez mais numero-

sos, a Madeira era igualmente conhecida e utilizada pelos doentes e convalescentes que ali se deslocavam à busca de cura ou alívio para os seus males. Segundo a Enciclopédia Britânica, (9.^a Ed. 1883) Sir James Clark, médico da Rainha Victória e famoso higienista da época, afirmava no seu trabalho “Climates”: “Quando tomamos em consideração a doçura do Inverno e a frescura do Verão, conjuntamente com a extraordinária uniformidade de temperatura durante o dia e a noite, assim como ao longo de todo o ano, podemos concluir, sem a menor dúvida, que a Madeira tem o melhor clima de todo o hemisfério Norte.”

Das muitas personagens conhecidas e famosas que ali se deslocaram à procura de alívios para os seus males, podem contar-se, entre os Portugueses, António Nobre, Bulhão Pato, Júlio Dinis, e, entre as estrangeiras, a Princesa Amélia do Brasil, a Imperatriz Elizabeth da Áustria (Sissi) e a Rainha Adelaide da Inglaterra, esta última definitivamente curada dos males que a afligiam.

Traduzindo os múltiplos convívios que ali se estabeleciam, a Madeira tem uma rica “Pequena História”, para além da “Grande História” onde igualmente ocupa um lugar de destaque, como “primogénita” dos Descobrimentos de Portugal e da Europa.

A paisagem mais característica da Madeira é, com efeito, uma “paisagem humanizada”. Não foi sem um esforço hercúleo e, por vezes quase desesperado que o “cabouqueiro” Madeirense conseguiu construir os seus “poios”. Para tirar maior proveito das suas plantações, teve igualmente de construir as levadas, verdadeiro “sistema vascular”, que leva água, ao longo de abruptas montanhas, numa extensão de cerca de 1.100 quilómetros, para onde ela é mais necessária. Neste pleito gigantesco com uma terra rica, mas seca e escassa, ele teve de usar e desenvolver muitas qualidades de imaginação, coragem, perseverança, fé e resignação. Para poder “fabricar” os seus “poios”, além da irrigação que, hoje, os fertiliza, quanto sangue anónimo não correu, quanto suor ardoroso não se despirou, quantas lágrimas, ora de desespero, ora de resignação, não se verteram!

Vieira da Natividade, esse reputado agrónomo e extraordinário escritor, sintetizou melhor do que ninguém a “Epopéia Rural” que constituiu a “construção” da Madeira: “O Vilão Madeirense cava na rocha o seu próprio calvário e agradece a Deus o milagre que ele próprio realizou”.

Beneficiando de todos estes factores favoráveis — históricos, geográficos, climatéricos e paisagísticos — a Madeira chega e atravessa o séc. XIX, época em que se inicia o turismo propriamente dito, com um equipamento considerável para a época, tanto em transportes como em alojamentos.

Os transportes marítimos foram, até à Era da aviação, a condição fundamental desse desenvolvimento. O primeiro navio a vapor a chegar à Ilha foi o “Duke of York” em 1828. Desde então deu-se um aumento contínuo de transportes até que em 1909, pouco antes da 1.^a Guerra Mundial se atingia a cifra de 1594 barcos entrados, ou seja uma média de quase 5 barcos por dia. Praticamente todos os barcos que se dirigiam da Europa para o hemisfério Sul, faziam escala na Madeira. Muitos deles eram grandes paquetes, transatlânticos, verdadeiros palácios flutuantes, a sugerirem uma vida faustosa e feliz, tanto no seu interior como nas terras donde vinham e para onde iam, o que constituía uma exortação para os Madeirenses emigrarem.

Com o eclodir da 1.^a Guerra Mundial (1914-1918) houve, como é óbvio, uma baixa considerável na navegação, mas, logo a seguir ao armistício, a maior parte dos barcos voltaram, tendo atingido em 1938, novamente a média de 5 barcos por dia. Muitos deles, entre os quais os da “Union Castle Line” — vapores do cabo como eram conhecidos localmente — que ligavam semanalmente a África do Sul à Inglaterra, os da Mala Real inglesa, que faziam a rota da América do Sul, os da Mala Real holandesa, que ligavam a Holanda à América Central, os da Hamburg América Linie, que ligavam a Alemanha à América do Sul e muitos outros mais, eram tão constantes e regulares na sua passagem pelo porto do Funchal, que se tinham tornado presenças amigas para os Madeirenses. Lembro-me ainda do sortilégio que exerciam nos meus olhos de adolescente fazendo-me sentir nos que chegavam como que uma esperança que nascia, e, nos que partiam, uma lembrança que começava.

Nova interrupção de transportes com o eclodir da 2.^a Guerra Mundial.



Casas típicas

Typical houses

Quando ela terminou, em 1945, alguns desses barcos ainda voltaram, mas a maioria nunca mais regressou. É que a era da navegação marítima tinha terminado e já ia sendo substituída pela da aviação.

Tentámos primeiro entrar na Nova Era, utilizando os hidroviões da "Aquila Airways". Apesar de todos os esforços e boa vontade dessa companhia, os seus serviços não bastaram para as nossas necessidades. Pensou-se, então, na construção dum aeroporto, mas a sua concretização não era fácil, dado o acidentado da Ilha. Embora com outros meios mais sofis-

ticados, foi necessário travar o mesmo género de luta indómita com a natureza, semelhante ao que os primitivos cabouqueiros madeirenses haviam travado com a montanha, para a conquista do pão. Numa primeira fase construiu-se uma pista de aterrisagem no Porto Santo, donde os passageiros eram transbordados por via marítima para o Funchal. Foi uma época difícil para todos. Não é de esquecer, porém, os esforços, a abnegação e os sacrifícios que a Transportadora Nacional (TAP) teve de enfrentar durante todo esse longo período de "conquista da terra"... para um aeroporto! Final-

mente, em 1964, iniciaram-se os vôos directos através do aeroporto de Santa Catarina, na Madeira. Apesar de reduzidas dimensões, ele tem-se revelado seguro, permitindo um crescente aumento de turistas.

Com o aumento da já chamada "civilização dos lazeres", em que milhões de turistas se deslocam permanentemente para toda a parte, o crescimento turístico da Madeira tem sido bastante modesto, em comparação com o desenvolvimento "explosivo" de outros centros competitivos em clima e situação geográfica. Será um mal, será um bem? — O futuro o dirá.

MADEIRA'S TOURISTIC VOCATION

The many elements which have determined it

by: ANÍBAL TRINDADE

photos: MELO TORRES

To say that Madeira had tourists before tourism began it's already a commonplace. In fact, the word "tourism", though of french origin from the word "tour", was first used by the british in the middle of the XIX century, to specifically designate a recreation trip through western Europe. In the beginning it was an exclusive privilege of the upper classes, then little by little it became "democratic", thanks to the every day easier transport facilities (confort, speed and safety), as well as to social progress, which permitted a broader access to holiday spending. Fortunately, nowadays, few are those who, in one way or another, in a larger or smaller degree, do not have access to that advantage — "making tourism".

The elements which made Madeira become a visitor's attraction point at such an early stage are of different nature: historical, geographical, climatic and those concerning the scenery.

Having been the first of Portugal and Europe's discovery Madeira soon became the wished for site for all who, at that time were looking for new experiences: Some, the adventures, basically attracted by the excitement of the unknown; others looking for better situations in life.

Between the middle of the XV century and the beginning of the XVI there were already many foreigners in this island, most of them working in the trade of sugar, and living in good understanding with the original portuguese settlers. From that time are the "Accioulli" from Florence, the "Brengruer" from Barcelona, and the

"Bettencourt" from Normandie, etc., etc..

Other people were arriving and leaving, like the well known genoese navigator Luis de Cadamosto, who, in his work "Navigations", published in 1505, dedicates several pages to Madeira, where he had been around 1455; Christopher Columbus, who, according to motives today considered controversial, went to this island in the last quarter of the XV century, before his discovery of America. This, only to mention two of the most important persons who travelled to Madeira.

Meanwhile new discoveries were being made towards West and South. Due to its geographical position and historical priority in the undertaking of the Discoveries, Madeira became a compulsory stopping point for the navigators. Therefore, transportation, which wasn't scarce already in the XV century, became assiduous from the beginning of the XVI.

The great concourse of nationals and foreigners on one side, and the scarcity of its soil, though fertile, on the other, soon made Madeira, a focus of "immigration", become an "emigration" center. The same dream and thirst for adventure which had brought them there was taking them to new places, as they were being discovered. Obviously, all this was generating a constant increase in transportation. Therefore thanks to the ever growing navigation, which was putting Madeira in contact with new destinations, Madeira soon became a "World's crossing point". History and geographical situation are, therefore, the ba-

sic elements of its future touristic vocation. But that would not be enough by itself. Weren't for the beauty of its scenery and the mildness of its climate and Madeira wouldn't have become the tourist attraction point that really became.

Later on, besides the passing travellers, each time in a larger number, Madeira became equally known and frequented by patients and convalescent persons who went there to look for either a cure or a relief to their sufferings. According to the Encyclopedia Britannica (9th Ed. 1883), Sir James Clark, Queen Victoria's physician and famous public health specialist of the time, stated in his work "Climates": "When we take into account the mildness of the Winter time and the coolness of the Summer time, together with the extraordinary uniformity of temperature during day and night, as well as along the year, we can assume,



Ilha da Madeira
Madeira Island

without the smallest doubt, that Madeira has the best climate of all the Northern hemisphere”.

Of all the well known and famous personalities that have gone there to look for a relief to their sufferings, one can count, amongst those of portuguese nationality, António Nobre, Bulhão Pato, Júlio Diniz, and, amongst those of alien nationality, Princess Amélia from Brasil, Empress Elisabeth from Austria (Sissi), Queen Adelaide from England, this one definitely cured from her sufferings.

Writing down the many gettogethers that have been established in Madeira, one will see it has a rich “Little History”, besides the “Great History” where Madeira also occupies a relevant place, as “first-born child” of Portugal and Europe’s Discoveries.

Madeira’s most characteristic scenery is, in fact, the “human scenery”. It wasn’t without an herculean effort, and sometimes an almost desperate one, that the “ditch-digger” (cabouqueiro) from Madeira has managed to build his “poios”. In order to get a better gain from his plantations” he also had to build the “water-courses” (levadas), true “vascular system”, which takes the water, all along steep mountains, stretching out for about 1100 kilometres, where it is more needed. In this heroic and gigantic task, having a fertile soil, although dry and scarce, the man had to create and develop many capacities of imagination, courage, firmness, faith and resignation. In order to “build” the “poios”, besides the irrigation which, today, enriches them, how much anonymous blood hasn’t been shed, how much hard sweat hasn’t run, how many tears, sometimes out of despair, sometimes out of resignation, haven’t been spilled.

Vieira da Natividade, the prestiged agronomist and extraordinary writer, summed up better than anybody the “Rural Epopee” which was the “construction” of Madeira: “The Villager from Madeira digs in the rock his own torment and thanks God for the miracle that he has accomplished himself”.

Taking advantage of all these favourable elements — historical, geographical, climatic and those concerning the scenery — Madeira goes through the XIX century, time when proper tourism starts, with a considerable equipment for the time, in transport as well as in accomodation.

Transportation by sea has been, until aviation times, the basic condition for that growth. The first steamship

to arrive in the Island was the “Duke of York” in 1828. Since then there was a constant growth in transport until 1909, when 1594 ships had been counted in Madeira, which means an average of 5 ships a day. Practically all ships going from Europe to the Southern hemisphere stopped at Madeira. Many of them were large liners, ocean greyhounds, true floating palaces, suggesting a luxurious and happy life, either inside the ships as well as in the places where they were coming from and where they were going to, and that was an encouragement for the people from Madeira to emigrate.

With the emergence of the 1st World War (1914-1918) there was, obviously, a considerable decrease in navigation, but immediately following the armistice most of the liners returned, and in 1938 the score of an average of 5 ships a day was reached again. Many of them, namely those from “Union Castle Line” — Cape steamers, as they were locally known — which made a weekly connection between England and South Africa, those from the English Royal Mail, which made the South American route, those from the Dutch Royal Mail, that made the connection between Holland and Central America, those from the Hamburg America Linie, that went from Germany to South America and many others still, were so regular in its constant stop in the Funchal harbour, that had become friendly presences for the people of Madeira. I still remember the wonder they carried into my adolescent’s eyes, making me feel a newborn hope with those which arrived, and a beginning of a souvenir with those which departed.

New breakdown in transportation with the emergence of World War II.

When it was over, in 1945, some of those boats still returned, but most of them didn’t come back. The seafaring age was over and was already being replaced by the aviation age.

First we tried to come into the New Age by way of the “Aquila Airways” hydroplanes. In spite of the efforts and good will from that airline, its services weren’t sufficient enough for our needs. The thought came, then, about the construction of an airport, but its materialisation wasn’t easy, due to the roughness of the island’s terrain. Although using other and more sophisticated means, it was, nevertheless necessary to fight a hard battle against nature, similar to the one the original “ditch-diggers” (cabouqueiros) had fought against the mountain to conquer the daily living. During the first phase a runway was built in the island of Porto Santo, from where the passengers were carried to Funchal by sea. It was a difficult time for everyone. One cannot forget, however, the efforts, unselfishness and self sacrifice that the National Airline (TAP) had to endure during that long period of the “conquest of the land”... for an airport! Finally, in 1964, the first direct flights to the Santa Catarina airport in Madeira took place. In spite of its smallness it has revealed itself a safe airport, allowing for a constant growth in the income of tourists.

With the development of the already called “civilization of leisure”, in which millions of tourists go constantly everywhere, the tourist growth in Madeira has been rather modest, comparing with the “explosive” increase in other tourist centers of similar and competitive climate and geographic situation. Will it be a good or bad thing? — Only future can tell. ■



○ Funchal à noite
Funchal by night

UMA SERENATA DE COIMBRA

por Dr. SUTIL ROQUE



Uma Serenata de Coimbra
A Serenade from Coimbra

A noção que o País tinha da sociedade tradicional Coimbrã, resultou quase sempre de indicadores precários. Uma vez, do contacto das populações com os Organismos Académicos; outras, através de sucessivas gerações de antigos estudantes, ao recordarem, na roda dos amigos e da família, a irreverência estudantil e o lirismo das suas tradições.

Poucas vezes se ouvia dizer, que a Academia Coimbrã, dispunha de uma organização cultural, social e política própria, que transmitia de geração em geração por via da = PRAXE = e onde o estudante era uma entidade personalizada.

Com a transferência definitiva da Universidade em 1537, Coimbra torna-se uma cidade essencialmente universitária. Os estudantes ocupam a zona "Alta" da cidade — A COLINA SAGRADA —, deixando a baixa à sociedade "fútrica".

É na Alta que cresce e se desenvolve uma comunidade académica com características duma sociedade fechada: ritos próprios, normas de conduta ditadas pela praxe, adquirindo o estudante aos "olhos do mundo", um perfil místico, cujo estilo transmite às gerações vindouras. Quem chega, depressa é absorvido pela comunidade, onde a amizade, fraternidade e solidariedade atingem um elevado grau.

Teve a Academia de Coimbra, o privilégio de se acolher numa cidade de rara beleza, encastoadada numa paisagem de melancolia serena, num convite ao estudo e à reflexão.

Miguel Torga, in "Memórias de Alegria" diz de Coimbra. "Mais do que razões sociais foram razões geográficas que a fadaram. Uma terra de suaves colinas, de verdes campos, banhada por um rio plano, sem cachões, a meio de Portugal, tinha necessariamente de ser o centro espiritual, universitário, da pequena pátria lusa. Também a nossa alma é feita de suaves relevos, de frescas paisagens e banhada por uma corrente doce de amor e conciliação.

.....

Passeando Coimbra a certas horas do dia ou da noite, é flagrante que um manto de luz sedativa a ilumina. Tanto o Sol como a Lua se esforçam por mantê-la numa irrealidade poética, feita do alvoroço das Sementeiras e da melancolia das desfolhadas. Cenário para um perpétuo renascimento do espírito".

É neste cenário, fonte inesgotável de inspiração, que os estudantes, numa ânsia de transmitir as suas emoções estéticas, criam os Organismos



CONSIGO NO ESPAÇO SPACE

Não importa em que ponto do espaço Você esteja.

É para si que funcionamos.

Entendimento, atendimento. É o nosso lema.

Somos a sua agência de viagens.

Um serviço personalizado.

Para qualquer ponto do espaço.

Space

**Viagens e
Turismo**

R. das Amoreiras, 72-B - 1200 LISBOA - Tel. 65 28 94/5, 69 04 78
Dep. Exportação Telex: 63152 SPACE P
Dep. Importação Telex: 15659 SPACE P
Villa Magna - Albufeira - Algarve
Telex: 56777 SPACE P

Acadêmicos, nomeadamente a Tuna, o Teatro dos Estudantes, o Orfeon e os "Grupos de Fados". Neles podem tocar, representar e cantar.

Cantar de noite, na rua, é um gosto, uma preferência muito antiga do escolar de Coimbra. Já a D. João III chegaram queixas dos cidadãos e moradores de Coimbra, do "escandaloso procedimento" dos estudantes, por andarem de noite, pelas ruas, fazendo música e outros autos. Mas de nada serviram as queixas dos cidadãos e os avisos do Rei ao Reitor, porque tão "escandaloso procedimento" tornou-se um hábito cada vez mais arraigado na vida dos estudantes (in, *História da Universidade de Coimbra*).

A esses cantares se referiu também António Nobre em Carta a Manuel:

Que lindas coisas a lendária Coimbra encerra

**Que extraordinárias e medievais raparigas
E o rio? e as fontes? e as fogueiras? e as Cantigas?
As cantigas! que encanto! uma diz-te respeito,
Manuel, é um sonho, é um beijo, é um amor perfeito
Onde o luar gelou: "Manuel!! tão lindas moças
Manuel tão lindas são..."**

Que pena que não ouças

E quando terá aparecido o "fado de Coimbra"? Qual a sua origem? Será correcta a designação? Qual a diferença entre fado e a canção de Coimbra?

Francisco Faria, in "Fado de Coimbra ou Serenata Coimbrã" responde a estas questões com elevada competência. Depois de afirmar a sua adesão à tese que atribui ao fado origem brasileira, diz-nos que um dos géneros musicais mais vulgarizados em Portugal e no Brasil no séc. XVIII e XIX era a Modinha — romança ou ária sentimental de fundo amoroso. Foi seu grande cultor P.^o José Mauricio (1752-1815), Professor da Cadeira de Música da Universidade de Coimbra.

Modinhas, baladas e "fado-serenata" faziam as delícias dos serões e mesmo de saraus do fim do séc. XVIII. É na evolução da música dos salões oitocentistas que surge Augusto Hilário com os seus fados-serenatas de nova contextura.

Francisco Faria, a partir de documentos históricos e do estudo comparado, a que procedeu, dalgumas modinhas com as baladas integradas nas récitas estudantis do fim do século passado e com o "fado-serenata" pôde concluir que a dado momento, a modinha deixou o piano para dar preferência à viola; sai dos salões e vem para a rua onde se refresca, se simplifica e se torna expansiva; é assumida pela

virilidade da voz masculina; por fim, ao fazer-se acompanhar pela guitarra, deixa-se influenciar um pouco pelo fado de Lisboa e transforma-se no "fado de Coimbra".

Para aquele ilustre crítico musical o fado é uma canção de ambientes fechados que receia a liberdade das ruas; tem o ritmo de compasso binário com síncope ao segundo tempo. O acompanhamento é feito normalmente com dois acordes — o da tónica e o da dominante.

Ao contrário, a canção de Coimbra é uma música de ar livre, que perde força e significado em ambientes fechados. É a expressão lírica do jovem que ama com esperança e que ao exibir a sua voz, fazendo-a ouvir ao longe, a recebe depois em ricochete de

tura. Daqui que para Faria ser também mais correcto e corresponde melhor à realidade, chamar-lhe apenas — Serenata Coimbrã.

Foi em 1952, numa noite em que os aromas entorpecentes dos rebentos da primavera se misturavam com as carícias de um luar Coimbrão, que tive o primeiro encontro com uma serenata Coimbrã.

Um grupo de estudantes de capa preta traçada descia uma rua da Alta. Junto a uma residência de universitárias o grupo deteve-se. Ouviam-se risos, frases soltas segredadas. Sentaram-se alguns num velho portal medieval, para uma última afinação dos instrumentos que traziam nas mãos esguias, sensíveis.

Súbitamente, o som vibrante das guitarras cortou a quietude da noite, contrastando bem com os acordes graves e lânguidos das violas, como que tem a intenção de despertar alguém com um afago...

E a voz do cantor irrompeu no ar, como uma súplica, como uma prece:

*Ó olhar da claridade
Olhar de luar e água*

Era uma voz jovem e magoada, toda feita de alma e de ternura, que atravessava a noite, se repercutia pelas ruas estreitas da Velha Alta, para penetrar nas janelas e trapeiras adormecidas,

*Sagrado espelho onde vejo
A sombra da minha mágoa*

A voz ingénuo, mas poderosa e humana, erguia-se sozinha no vazio da noite e das pedras polidas da velha Urbe, nasciam cores sobre o luar. Todas as lendas e tradições de Coimbra ali estavam, numa identificação entre a realidade e o sonho. A magia de Coimbra apoderava-se definitivamente de mim. Quando a noite de febre findava e num sorriso a manhã veio, eu era já um Cantor de Coimbra.



A SERANADE FROM COIMBRA

by: Dr. SUTIL ROQUE



Coimbra

The notion that our country had about the traditional society from Coimbra was, almost always, the result of precarious hints. Sometimes, from the contacts between the local population and the academical organizations; sometimes through the generations of old students, when, gathering around in a circle of friends or family they would remember their own irreverence and the lyricism of their traditions.

One seldom heard, that the Coimbra Academy, disposed of a cultural, social and political organization of its own, which was passed on from generation, to generation via the — PRA-XIS — and where the student was a personalized entity.

When, in 1537, the University was transferred, Coimbra becomes an es-

entially Universitarian city. Students occupying the “High” part of town — a Colina Sagrada — The HOLLY HILL leaving downtown to what they called the “Sociedade Futrica” — The Ill-Bred Society — it is there that flourishes an academical community with the characteristics of a close society: its own rites, principles of conduct dictated by “praxis”. To the outside world the student acquires a mystical profile, which style, he will pass on to future generations. Who arrives, soon is absorbed by the community, where friendship, fraternity and solidarity, attain a very high degree.

The Coimbra Academy had the privilege, to take shelter, in a city of rare beauty, inserted in a scenery of serene melancholy, an invitation to study and reflection.

Miguel Torga in “Memórias de Alegria” says about Coimbra: “More than social reasons, geographical reasons, fated it. A land of soft hills; green fields, laved by a flat river without rapids, right in the middle of Portugal, it necessarily had to be the spiritual, universitarian center, of the small lusitanian motherland. Our soul is also made of soft hills of cool landscapes and laved by a sweet stream of love and conciliation.

.....
Walking around Coimbra during certain hours of the day or the night, it is notorious that a veil of sedative light illuminates it.

The sun and the moon, in an effort to keep it in a poetical unreality made of the haste of seedtime and of the melancholy of husking. Scenery for a perpetual rebirth of the spirit. It is, in this environment, unfailling fountain of inspiration, that students, in an anguish to convey their aesthetic emotions, establish the academical organizations, namely, the “TUNA” — a troupe of musical students —, “O Teatro dos Estudantes” — “The Students Theater” —, “The Orfeon” — a Coral Group —, and the “Grupos de Fado” —, Fado Singers —. In joining them students can play, act and sing. To sing at night, in the streets, is a pleasure, a very old preference to the Coimbra Scholar. People, living in Coimbra, sent complaints to King John III about the “scandalous behaviour” of the students, singing and acting at night, in the streets. Of no use were those complaints or even the warnings made by the king to the rector, because such “scandalous behaviour” became an habit deeper and deeper rooted in the life of students. (In. *História da Universidade de Coimbra*).

Also to those songs, made António Nobre a reference in “Carta a Manuel”:



Coimbra — Rio Mondego
Coimbra — Mondego River

Such lovely things the legendary Coimbra encloses

.....
 what extraordinary and medieval maidens.
 And the river? And the fountains? and the bonfires?
 and the songs?

The songs! What a charm! one is about you,
 Manuel, it is a dream, it is a kiss, it is a wild pansy.
 Where the moonlight froze: Manuel! Such lovely maidens
 Manuel so lovely they are...
 such a pity you cannot hear.

And when was the "Coimbra Fado" born? Where are its roots? Is this designation a correct one? What is the difference between "Fado" and "song" from Coimbra?

Francisco Faria, in "Fado de Coimbra ou Serenata de Coimbra", answers these questions with elevated competence. After asserting his agreement to the thesis which gives Fado a Brazilian origin, he tells us that one of the most common musical styles in Portugal and Brazil during the XVIII and XIX centuries was the "Modinha" — Romance or sentimental aria of amorous contents. Its great follower was P. José Maurício (1752-1815), professor of music at Coimbra University. "Modinhas", "Baladas" and "Fado-Serenata", were the delights of people attending soirées and concerts by the end of the XVIII century. It is in the musical evolution of the eighteenth century saloons that Augusto Hilário emerges with its "Fados-Serenatas" of a new contexture.

From historical documents and from the compare study of some "Modinhas" and "Baladas", sung at student recitals from late last century, and "Fado-Serenata", Francisco Faria concludes that, at a given moment, the "Modinha" leaves the piano to give preference to the portuguese guitar; leaves the saloons and comes to the streets, where it becomes livelier simplified and expansive; it is assumed by the virility of a masculine voice; and then when its musical background becomes the portuguese guitar, suffers the influence of the "Lisbon Fado" and changes into the "Coimbra Fado". For that illustrious musical critic, "Fado" is a song of closed surroundings which fears the freedom of the streets; has a binary compass rhythm, with second tempo syncopations. The accompaniment, is normally done with two chords — the tonic and the dominant. On the contrary, the song from Coimbra is a piece of music for open air, that loses its strength and significance in closed surroundings. It is the lyrical expression

of the young man who loves with hope and that when reveals his voice, making it heard far away, receives it back like a ricochet of sound waves, to enjoy his own singing, without spectators or applause. The rhythm is arranged in quaternary compasses. The guitar, after a brief introduction, almost restrings itself to some arpeggiated chords always coincident with the tempo upon which the melody frees itself with well balanced curves, ornamented with decorative trills and expressive melismas.

For the richness of modulations, for the supremacy of the melody upon the instrumental, for the rhythmic variety, for the influence of erudite music and for the definition of serenata itself, nothing more is there in common between the song from Coimbra and the Fado, than the accompanying instruments, and even these, with some structural differences. Being so, to Faria, it is more correct and corresponds better to reality, to simply call it — Serenata Coimbra —.

The year was 1952, a night when the numbering aromas of the spring sprouts, mingled with the caresses of a Coimbra moonlight, when I first met with a Coimbra Serenade.

A bunch of students, with their black capes around their shoulders, was coming down a street in "High Town". Near a residence for university girls the group stopped. Laughs and loose words were heard. Some sat down by an old medieval portal, for a last tuning of the instruments they were carrying in their long sensitive hands.

Suddenly, the vibrant sound of portuguese guitars broke the quietness of the night, in contrast with the grave and languid accords of the violas, as if its purpose were to awake somebody with a caress...

And the voice of the singer broke out, like a supplication, like a prayer

*Oh Mien from clarity
 Mien of moonshine and water*

It was a young and sure voice, all made of soul and tenderness, that travelling along the night, reverberated across the narrow streets of the "Old High Town", to penetrate through the sleeping windows and attics.

*Sacred mirror where I see
 The shadow of my anguish.*

The ingenuous, but powerful and humane voice, rose alone in the emptiness of the night and from the polished cobbles of the old city, colours were rising under the moonlight. All the legend and traditions from Coimbra were there, in an identification between reality and dream. The magic of Coimbra, definitively got hold of me. When the feverish night was coming to an end and with a smile morning broke, I already was a singer from Coimbra ■



Cantar de noite, na rua, é um gosto, uma preferência muito antiga do escolar de Coimbra.
 To sing at night, in their streets, is a pleasure, a very old preference to the Coimbra Scholar.

The Landdrost

JOHANNESBURG
★★★★ T-YYY

“A TRADITION OF EXCELLENCE”



The Landdrost is located in the centre of Johannesburg and is within walking distance of the main shopping area, many places of entertainment and is close to the air terminal and railway station. Facilities include a swimming pool, gymnasium, sauna, health complex, shops, ladies and gentlemen's hairdressing salons, 24 hour room service and same day laundry and valet service, airline and coach tour booking offices.

THE LANDDROST

JOHANNESBURG
★★★★ T-YYY

88 Plein Street, Joubert Park — Telephone 28-1770
P O Box 11026 — Telex 8-4092
Johannesburg 2000 — Cables Landdrost



A SOUTHERN SUN HOTEL

GASTRONOMIA PORTUGUESA DE NATAL

por MANUEL CAMPOS PINTO
fotografias cedidas pela Editorial Verbo

O autor destas linhas, não sendo um perito em culinária, vem por este meio, agradecer a preciosa colaboração de Maria de Lourdes Mosto, autora do livro *Cozinha Tradicional Portuguesa*, sem a qual não nos seria possível prestar este pequeno contributo para dar a conhecer alguns dos mais característicos pratos da gastronomia de Natal do nosso país.

O nosso muito obrigado.

O Natal, época festiva tradicionalmente associada às reuniões de família, tem na gastronomia um dos aspectos que melhor o definem e caracterizam, conforme a região em que é celebrado.

Em Portugal, país pequeno em di-





Sonhos

mensão, a gastronomia do Natal é, no entanto, bastante variada, quer nas designações, quer na composição das ementas, quer ainda nos horários a que as refeições são tomadas. Assim, no Minho tem o nome de *consoada*, no Alentejo *missadura* e na Madeira *a festa*.

A palavra *Consoada* significa "refeição leve, sem carne, tomada nos dias de jejum, à noite" e no Minho, como duma maneira geral em todo o Norte, esta definição é seguida à risca, pois as ementas não integram qualquer tipo de carne, comendo-se exclusivamente peixe. O bacalhau pode, no entanto, considerar-se o "rei da festa", pois está em praticamente todas as mesas, cozinhado das mais variadas maneiras, havendo até na região de entre Douro e Minho algumas mesas que apresentam sete pratos diferentes de bacalhau.

Enquanto nas terras nortenhas a consoada acontece antes da meia-noite, no Alentejo a *missadura* tem lugar após as doze badaladas e aqui o bacalhau dá lugar ao porco, animal tão característico desta região.

Na Madeira *a festa* também ela tem na carne de porco o seu principal ingrediente. A festa prolonga-se por alguns dias desde o dia 16 de Dezembro, em que se mata o porco, efectuando-se toda uma série de preparativos, que culminam no almoço do dia de Natal em que é servida a saborosíssima carne-de-vinha-d'alhos.

Quer como resultado das migrações para os grandes centros populacionais, em que as famílias oriundas da província celebram o Natal de acordo com as tradições da região de onde provêm, quer ainda pela divulgação feita através de publicações e programas de culinária na rádio e televisão, a gastronomia de Natal tende a uniformizar-se e, hoje em dia, já é vulgar verificar-se que o bacalhau cozido com couves entra nas ementas da ceia de Natal duma grande parte dos lares portugueses, assim como uma grande variedade de doces, dos quais podere-

mos destacar as rabanadas, os sonhos, as filhós, etc.

Aliás a doçaria ocupa um lugar muito importante na gastronomia de Natal em todas as regiões do país. Assim, não há consoada minhota em que não encontremos as filhós, as rabanadas, os mexidos, o arroz-doce ou a aletria.

No Alentejo servem-se os pastéis de abóbora e as azevias, pastéis com recheio de grão, e também arroz-doce e as filhós de mel. Além das filhós, no Algarve, também não pode faltar à sobremesa a "truta", pequeno pastel com recheio de amêndoa ou batata doce.

Na Madeira a tradição exige que não falte o bolo de mel, que foi confeccionado com uma grande antecedência. Efectivamente, no dia 8 de Dezembro, o bolo de mel é preparado para ser consumido na *festa*, pois é um bolo que tem uma longa duração e se torna mais saboroso com o passar do tempo.

Um exemplo da uniformização, já atrás referida, é o bolo-rei, consumido em quase todo o país, e que, no entanto, não é um doce tradicional português. Crê-se que é importado de França, da região de Bordéus, e a sua forma redonda com um orifício ao meio pode assemelhar-se à coroa dos reis de Bordéus.

Também os frutos secos têm um lugar reservado nas mesas das ceias de Natal. Os figos, as nozes, as amêndoas, as passas, as castanhas e os pinhões são complementos das sobremesas que são acompanhadas em praticamente todas as regiões do país pelos vinhos abafados, geropiga, licores e aguardentes. No entanto, julgamos interessante destacar o *vinho quente*, de Vila do Conde, bebida constituída por ovos, açúcar, vinho verde tinto, vinho da Madeira ou Moscatel e Vinho do Porto, que, como o próprio nome indica é fervida e servida com pedaços de pão duro.

PORTUGUESE CHRISTMAS GASTRONOMY

by MANUEL CAMPOS PINTO
photos Editorial Verbo

The Author of this lines is not a cuisine expert, and wishes to thank the precious cooperation of Mrs Maria de Lourdes Modesto, Authoress of "Cozinha Tradicional Portuguesa" (Portuguese Traditional Cuisine) without which it wouldn't have been possible to pay this modest tribute to divulge some of the most characteristic dishes of Christmas gastronomy in our country.

Thank you.

Christmas, a festive season when the family traditionally gathers, has in gastronomy one of its most characteristic features, accordingly defined by the different regions where it is celebrated.

In Portugal, a small country, Chris-

tmass gastronomy is varied though, both in denomination and in menu composition, as well as for the time of day, or night, when the meals take place.

Thus, in Minho, this is called "consoada" (Christmas supper), in Alente-



Arroz Doce

jo is the "missadura" (term related with the midnight mass) and in Madeira is the "festa" (fiest).

The term "consoada", meaning "a light meal, without meat, taken at night on fast-days", is traditionally taken in Minho and in the northern part of the country in general and its definition is strictly adhered to, since meat is not included in the menu, which features fish dishes only. Codfish may be considered the "king of the party" since it is present in practically every table, cooked in the most different ways. In the "Entre Douro e Minho" region, some tables offer as much as seven different codfish courses.

If in the northern regions the "consoada" takes place before midnight, in Alentejo the "missadura" is taken right after the twelve strokes and here, codfish yields to pork, typical in this region.

In Madeira the "festa" also features pork meat as its main course. The "festa" goes on for a few days from the 16th of December, when the pig is killed, undergoing a series of preparations that reach its highest point at Christmas Day luncheon when savoury wine and garlic marinated pork meat is served.

Due to the migration movements towards the large urban centres, where country folks celebrate Christmas in their own regions' traditional ways, and also from the divulging through publications and gastronomy programs on the radio and TV, Christmas gastronomy denotes a widespread trend and today, codfish and cabbage stews are common finding in Christmas supper menus throughout Portuguese homes as well as a wide range dessert dishes like "rabanadas", "sonhos" (dreams), "filhós", etc..

Actually, desserts rank very high in Christmas gastronomy in every region throughout the country. Thus, there is no "consoada minhota" without "filhós", "rabanadas" (different kinds of cake fritters mainly made of sugar, flower, eggs, pumpkin, seasoned afterwards with cinnamon, sugar, honey

or syrup), "mexidos" (scrambles), rice pudding or vermicelli.

In Alentejo, bean stuffed pastries, pumpkin pastries, "azevias", rice pudding and honey fritters (filhós) are served. In the Algarve apart from the "filhós", dessert can't do without "truta" (trout), a small almond or sweet potato stuffed pastry.

In Madeira, molasses cake is a must, traditionally baked long before the meal. Actually the cake is prepared on the 8th of December, only to be served at the "festa", since it's a long lasting cake whose flavour becomes enriched with time.

An example of the referred widespread tendency, is the "bolo-rei" (The King-cake), eaten almost all over the country despite of the fact that it is not even a Portuguese traditional dessert. Apparently, it has been imported from the Bordeaux region in France, and its rounded shape with a hole in the middle may hint the crown of the Bordeaux kings.

Dried fruits have a special place on the Christmas supper tables too. Figs, nuts, sultan raisins, chestnuts, pine-nuts, complement the main desserts that are savoured, all over the country, along with generous wines, "jerpiga", "abafado" wine (a sweet wine whose alcoholic fermentation is inter-



Bacalhau

rupted), liqueurs and brandies. However, we must enhance the "warm wine" from Vila do Conde, a combination of eggs, sugar, red "green" wine, Madeira or muscatel wine and Port wine, and that is named after the way it is boiled and then served with little pieces of hard bread. ■



Azevias

**LENNOX GOLF & COUNTRY CLUB
ESTORIL, PORTUGAL**

Enjoy the fair Portuguese weather at the Costa do Estoril and practice your favourite sport.

Stay at this Internationally famous Hotel, Elegant and charming in delightful Setting, with a choice of two 18 hole courses.

The LENNOX is situated in a quiet position about 500 metres from Estoril beach and just 5 minute walk from the famous Casino.

Excellent accommodation, with 32 twin-bedded rooms, with bath, w.c., a balcony and telephone, and 2 penthouses. Each room is named after a famous golf course.

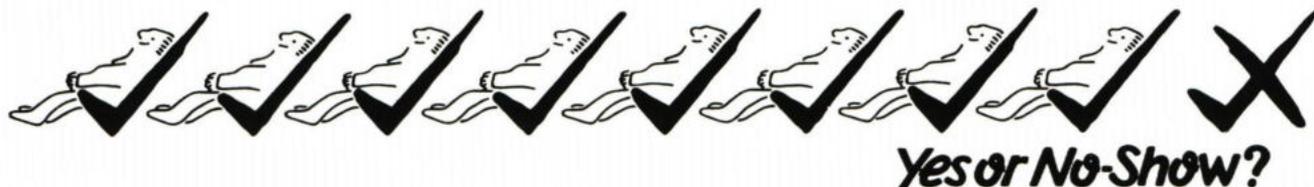



Lennox
ESTALAGEM
LENNOX COUNTRY CLUB
★★★★★

Rua Eng.º Álvaro Pedro de Sousa, 5
2765 ESTORIL — Portugal
Telex 13190 P
Telefs. 2680424/2680451

**COSTA
DO ESTORIL
PORTUGAL**





UMA CAMPANHA NECESSÁRIA

Os transportadores regulares têm vindo a enfrentar, desde há alguns anos, sérias dificuldades na gestão do espaço disponível nos seus aviões, em consequência de não terem a garantia absoluta de comparência no embarque de passageiros previamente confirmados, sem cancelarem antecipadamente as suas reservas, do que resulta, em muitos casos, iniciarem-se viagens com lugares disponíveis e, por aquele facto, não aproveitados por outros passageiros eventualmente interessados.

Esta situação provoca prejuízos de vária ordem a todos os intervenientes (transportadores, agentes de viagens e passageiros) quer no plano económico, quer nas perdas de tempo irrecuperáveis, quer ainda na afectação negativa das boas relações que devem existir entre todos os participantes no processo.

Os transportadores, além dos prejuízos resultantes de lugares não ocupados em consequência da não comparência ao embarque de passageiros confirmados, sem o cancelamento da sua reserva, suportam ainda a depreciação da sua imagem pública.

Contudo, os passageiros, que muitas vezes estão na origem da situação referida, também são altamente penalizados pela existência deste problema, sobretudo quando ficam limitados na sua possibilidade de viajar em voos com a capacidade aparentemente preenchida, em consequência de os lugares reservados não serem utilizados no momento do embarque pelos respectivos utentes, que não cuidaram de os cancelar em tempo oportuno.

Poder-se-á afirmar, neste caso, que os agentes que promovem a situação poderão ser, eventualmente, penalizados pelas consequências do processo que provocam, por vezes, involuntariamente.

É desejável, portanto, que sejam encontradas soluções equilibradas, que salvaguardem igualmente os interesses dos transportadores e dos passageiros dos efeitos nocivos da situação referida, as quais passam, necessariamente, por uma campanha global de sensibilização sobre este importante problema.

For some time now, regular airlines have been facing difficulties in controlling space in their flights due to the fact that they can never be sure if all passengers with firm reservations will show up for embarkation. Many passengers don't cancel their reservations and therefore planes often depart with seats available and passengers under waiting-list are not confirmed.

This situation causes inconveniences to all parts — Airlines, Travel Agents and Passengers. There are economic losses but there is also a waste of time and of goodwill along with a negative impact on the good relationship that should exist between all participants in the process.

Airlines support not only the loss that unoccupied seats, due no-show passengers represent, but also a depreciation of its image.

On the other hand, passengers that are often at the origin of this situation may, at some other time, be penalized when if wanting to reserve seats in flights only apparently fully booked are not allowed to do so.

It is therefore desirable that corrective measures be taken so that both the interest of the passengers and of the airlines be safeguarded from the bad effects that the no-show problem raises through a campaign calling everybody's attention to it. ■

AEA

Association of European Airlines

TOP AIR PORTUGAL



APTCA

ASSOCIAÇÃO PORTUGUESA DE TRIPULANTES DE CABINE

O ENVIADO ESPECIAL

por CÁCERES MONTEIRO



Vai partir para mais uma missão como enviado especial do seu jornal. Ainda há dois dias mal sabia onde ficava aquele pequeno país da América do Sul. Mas eis que agora já para lá caminha e, dentro de vinte e quatro horas, o seu jornal tem de ter "de volta" a primeira crônica e algumas fotografias dos acontecimentos em curso. Tomou dois whiskies bem cheios, no bar da classe executiva, e, por isso, o entusiasmo redobra. Felizmente a cadeira a seu lado está vazia. Por isso pode espalhar os "dossiers", abrir os mapas, perceber o que é a terra onde se dirige. Separa as fotocópias já lidas, toma alguns apontamentos, guarda meia dúzia de documentos. Convence-se a si próprio de que tem de dormir. Quando chegar ao Rio vai ser a corrida para a ligação e, depois, o contra-relógio.

As comunicações por telex estão avariadas, informam. Possivelmente cortadas. Perdeu um tempo precioso a tentar a transmissão e a obter a revelação das fotos. Pega numa delas, ainda húmida, e vê a avenida destruída, blindados a fazer trincheira e, em primeiro plano, uma criança escondida num umbral de porta.

Faltam cerca de duas horas para sair o avião para o Rio. Isso quer dizer que terá cerca de uma hora para escrever, passar para o papel toda a confusão de ideias e a profusão de imagens que lhe vão na cabeça. E para decifrar os gatafunhos do bloco de notas quadriculado.

No tecto do quarto de hotel a ventoinha gira, lenta. Tenta concentrar-se, encontrar um começo para a história. Duzentas linhas, disseram-lhe de Lisboa, por telefone.

Retira a máquina de escrever da capa, vê se não sofreu danos, porque a despachou no porão. Bebe um golo de whisky. E começa a bater as primeiras teclas. Não gosta. Rasga o pa-

pel. Recomeça. Mete as folhas e as fotografias já mais secas mas ligeiramente enroladas, mal esmaltadas com a prensa, num envelope.

Chega ao aeroporto depois de mostrar a carteira internacional, em duas barragens. Procura alguém da equipagem do avião que vai partir para o Rio. Encontra o comissário de bordo. É muito importante, explica. Pede para entregar à tripulação da TAP, no Galeão. O mensageiro guarda o envelope na mala e desaparece, para além do controle de passaportes.

Detem-se, ainda nervoso, na aero-

gare. Quem sabe se, nestas circunstâncias, o avião vai levantar vôo?

Minutos depois, além dos vidros, vê o aparelho correr na pista e, quase de imediato, ser engolido pelas nuvens. Fica, na aerogare, um grande silêncio e, ao longe, muito ao longe, ouve o som do tiroteio.

Como sempre que deixa o trabalho num aeroporto, sente-se ao mesmo tempo aliviado e ansioso. É sempre uma *jogada forte*. Mas nunca nenhum *despacho* lhe ficou pelo caminho. E, pensando isso, volta para a cidade mais tranquilo.



Tenta concentrar-se, encontrar um começo para a história.
He tries to concentrate, to find a beginning for the story.

THE SPECIAL ENVOY

by CÁCERES MONTEIRO



Quem sabe se nestas circunstâncias, o avião vai levantar vôo?
Who knows if the plane is taking off in these circumstances?

He is leaving on one more mission as special envoy from his newspaper. Two days ago he hardly knew where that small South American country was. But, he's now going there and, within twenty four hours, his newspaper must have back his first report and a few photographs of the current events. He had a couple of whiskies from the executive class bar, and, therefore, his enthusiasm has doubled. Fortunately the chair by his side is empty. There he can spread out the "dossiers", open the maps, and understand what the place where he's going is like. He separates the copies already read, takes a few notes, keeps half a dozen documents. He assures himself that he has to sleep. Upon his arrival in Rio he will have to run to catch the connection and, after that, a stop-watch run will begin.

Documentations by telex are out of order, he's informed. Possibly cut. He lost precious time trying the wireless transmission and the photographs development. He holds one of them, still damp, and sees the destroyed avenue, tanks making up a trench and, in the foreground a hidden child under a threshold.

He has still two hours to go before the plane takes off to Rio. That means that he's got about one hour to write, put down in the paper all the confused ideas and profusion of images that go through his head. And to make out all the scribbles out of the notebook.

In the ceiling of the hotel room the fan turns round, slowly. He tries to concentrate, to find a beginning for the story. Two hundred lines, they told him from Lisbon, on the phone.

He takes out the cover of the typewriter, sees that it hasn't suffered any damage, since he has dispatched it to the luggage compartment. He takes a draught of whisky, and starts typing the first keys. He doesn't like it.

Tears off the paper. Starts again. He puts the sheets and the already dryer photographs, but lightly rolled and badly enameled, due to the hurry, inside an envelope.

He arrives at the airport after showing twice his international professional identification card. Looks for some crewmember of the flight departing to Rio. He finds the purser. It's very important, he explains. He asks to be delivered to the TAP crew, at the Galeão airport. The messenger keeps the envelope in his case and vanishes, beyond the passport control.

He stays still, nervously, in the air-

port hall. Who knows if the plane is taking off in these circumstances?

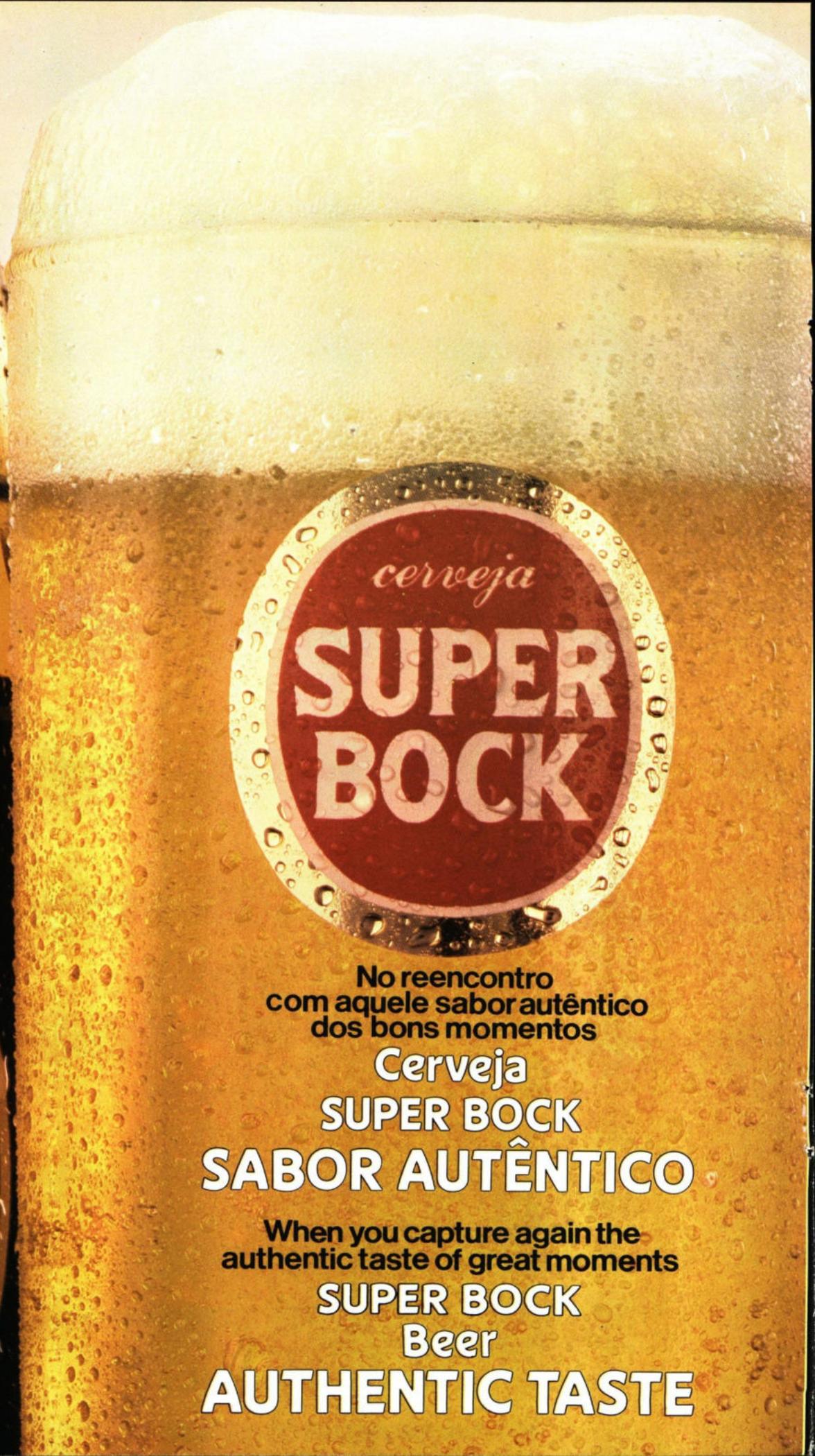
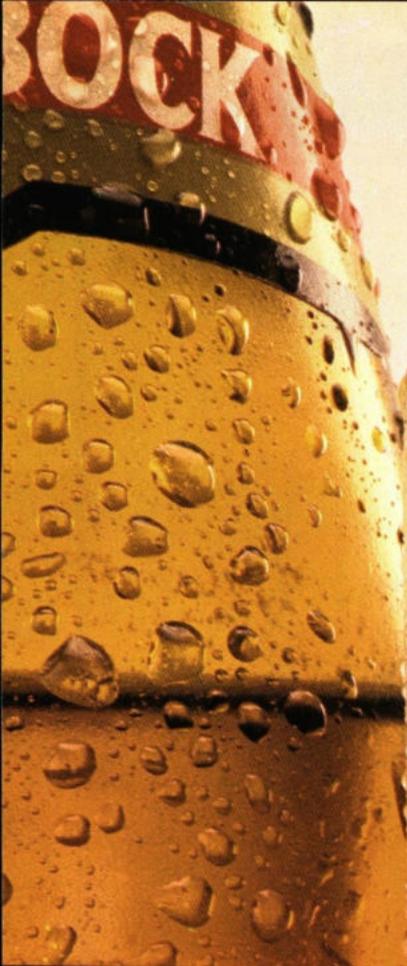
Minutes later, through the window glasses, he sees the aircraft on the runway and, almost at once, being swallowed by the clouds.

At the airport, there is an enormous silence, and, faraway, he can hear the sound of shooting.

As every time he leaves his work in an airport he feels anxious and relieved at the same time. It's always a strong bet. But never a dispatch has gone astray. And, thinking that way, goes back to the city in a more peaceful mood. ■



Pede para entregar à tripulação da TAP, no Galeão
He asks to be delivered to the TAP crew, at the Galeão Airport



No reencontro
com aquele sabor autêntico
dos bons momentos

Cerveja

SUPER BOCK

SABOR AUTÊNTICO

When you capture again the
authentic taste of great moments

SUPER BOCK

Beer

AUTHENTIC TASTE

GOMES

PELA SEGUNDA VEZ "BOTA D'OURO"

entrevista de ANTÓNIO AFONSO

fotos de ANTÓNIO BARBOSA e NUNO FERRARI



O Futebol, desporto de grandes tradições na Europa e na América do Sul e com desenvolvimento recente no resto do mundo, é um desporto colectivo em que todo um conjunto de jogadores procura alcançar dois objectivos maiores: — a inviolabilidade da sua baliza e a obtenção de golos na baliza adversária.

Dos onze jogadores que cada equipa coloca em campo, cada um tem uma tarefa específica dentro da manobra do conjunto.

Pela forma como tem evoluído no últimos anos cada vez é mais difícil a acção de uns quantos jogadores em cada equipa. Esses jogadores são os que têm por missão a obtenção de golos na baliza adversária. Por isso, de alguns anos a esta parte, os grandes ídolos do futebol mundial têm sido homens vocacionados para a marcação de golos.

Para confrontar os homens que marcam os golos nos diversos campeonatos da Europa, foi, em 1967, criado um torneio que recebeu o nome do prémio atribuído ao seu vencedor: "Bota de Ouro"!

Foram seus criadores a marca de artigos desportivos "Adidas" e o semanário francês "France Football". Muitos têm sido os futebolistas a disputar os lugares cimeiros das 18 edições já realizadas.

Os futebolistas portugueses, ou estrangeiros jogando em equipas portuguesas, marcam uma posição privilegiada com a conquista de 5 "Botas de Ouro" e uma "Bota de Prata".

Foram eles: Eusébio do Sport Lisboa e Benfica, "Bota de Ouro" na 1.ª edição da competição na época de 1967/68, e de novo em 1972/73; Yazalde, argentino ao serviço do Sporting Club de Portugal, "Bota de Ouro" com o segundo maior número de golos de sempre da competição na época de 1973/74 e "Bota de Prata" na época de 1974/75; e finalmente Fernando Gomes do Futebol Club do Porto, "Bota de Ouro" em 1982/83 e na passada época 1984/85.

Na última época, Fernando Gomes,

UMA RESPOSTA SÓ É ÚTIL QUANDO VEM A TEMPO.

A Digital analisa consigo as suas necessidades em cada momento.

Individualmente. O equipamento que lhe é proposto é rigorosamente o adequado à fase de desenvolvimento da sua actividade.

A solução para o seu problema. Nem mais, nem menos. **Nem antes, nem depois.**

A flexibilidade do equipamento Digital, a sua arquitectura modular, permite-nos firmar consigo um compromisso de serviço, com futuro.

Sem limites. Do Computador Pessoal ao Super mini Computador. Das Aplicações científicas ao Office Automation.

Digital Equipment Portugal, Lda.
Av. José Malhoa, Lote 1674, 2.º Tel: 725497 - Telex 64629 DEC P 1000 LISBOA PORTUGAL

digital

O segundo maior fabricante de computadores a nível mundial.



integrando a equipa do Futebol Club do Porto, que através de um comportamento de grande valor colectivo, ganhou o campeonato português de futebol, foi pela 6.^a vez o melhor marcador das equipas que disputam esse campeonato, e pela 2.^a vez o melhor de entre todos os que jogaram nos campeonatos de 32 países europeus. Jogador de elevado índice técnico, joga tão bem com os pés como com a cabeça, movimentando-se no campo com uma agilidade e sentido de oportunidade que o tornam num terrível adversário para as equipas que o defrontam.

Com o objectivo de conhecer, através das suas próprias palavras, quem é Fernando Gomes, voou a revista AERIUS até à cidade do Porto no passado mês de Novembro.

Fomos recebidos no magnífico complexo desportivo das Antas pelo técnico azul e branco (cores do F.C.P.) Artur Jorge, e pelo prof. João Mota, a quem expressamos os nossos agradecimentos pela maneira tão amável e tão aberta como nos receberam, afinal tão à moda das gentes do Norte de Portugal.

Fernando Gomes começou por nos referir ter iniciado a sua carreira futebolística em 1972, na equipa de juvenis do Futebol Club do Porto. Durante 12 anos representou este clube com um interregno de dois anos, no campeonato espanhol ao serviço do Sporting de Gijón. Disse-nos, que a sua permanência em Espanha foi bastante positiva, pois teve contactos directos com jogadores de grande nível, observou directamente tácticas de jogo e ganhou uma maior consciencialização profissional e dimensão futebolística.

Quando lhe perguntámos quais os adversários que a nível individual mais dificuldades lhe têm posto no decorrer da sua carreira, respondeu-nos: "Não há para mim adversários fáceis. A todos enfrento da mesma maneira. Há um, no entanto, que em todos os jogos tento evitar: as lesões".

Sendo a Bota de Ouro o troféu máximo individual atribuído a um jogador, o que significa ele para Fernando Gomes?

F.G. — A conquista desse precioso troféu significa o ponto mais alto da minha carreira a nível individual. A felicidade, a grande alegria e o orgulho que sinto, são muito devidos ao grande prestígio para mim como jogador e também para o futebol português.

Disse-nos que, no decorrer da sua carreira, o maior número de golos por si marcados num só jogo do campeo-

nato nacional, foi num desafio contra o Vizela, em que obteve 7 golos. Pela Selecção Nacional o seu máximo é de 2 golos num desafio.

Quanto às grandes alegrias e tristezas da sua vida de jogador, referiu-nos: "Felizmente tive já grandes momentos de alegria. Cito-lhe como exemplos: o meu 1.^o título nacional de júniores no Futebol Club do Porto; o 1.^o título de campeão nacional da 1.^a categoria obtido pelo mesmo clube, título esse que o Futebol Club do Porto já não obtinha há 19 anos; a minha 1.^a internacionalização e a última vitória de Portugal sobre a Alemanha, que nos possibilita a ida ao Mundial do México.

Em relação às tristezas não gosto de falar. No entanto, a morte de Pedroto, a derrota com o Wrexham F.C. e a não conquista da Taça dos Clubes Vencedores de Taças com o Juventus de Itália, entristeceram-me bastante."

Relativamente aos jogos em representação do Futebol Club do Porto e da Selecção Nacional que diferença têm eles para Gomes?

F.G. — O Futebol Club do Porto é um clube com 75.000 sócios e uma bandeira azul e branca. A Selecção tem 10 milhões de adeptos, vários clubes e a bandeira nacional. Tanto num como no outro tento dar o melhor de mim e, quando os jogos acabam, tenho a consciência do dever cumprido."

Naturalmente também nos interessou saber como é Fernando Gomes fora das suas actividades desportivas. Disse-nos considerar-se um homem normal que gosta das coisas simples da vida e delas tenta tirar as partes positivas.

E solteiro, vivendo para os pais, por quem tem grande amor e respeito.

Adora viajar, conhecer novos lugares e pessoas.

Nos tempos livres, um bom livro ou uma boa música ajudam-no bastante.

A praia, o sol e uma partida de ténis ao cair da tarde fazem as suas delícias.

Em relação aos muitos problemas que o mundo actual enfrenta, perguntámos-lhe, a título de exemplo, qual o seu parecer sobre o flagelo da fome em África e dos movimentos de solidariedade para o combaterem.

F.G. — Acho uma situação trágica. Concordo com os movimentos de solidariedade, lamento apenas que tenham começado tão tarde. Penso que são só o começo do muito que ainda há a fazer."

Quisemos saber se estaria disponível para integrar uma selecção para angariar mais fundos para esse fim, ao qual respondeu que, se o convidassem, se sentiria muito orgulhoso e colaboraria de alma e coração.

Para terminar perguntámos quais os ídolos deste ídolo e como encara o futuro.

F.G. — Tenho dois ídolos na minha vida, um infelizmente já desaparecido, o Pavão, e o Eusébio. Quanto ao futuro tentarei aperfeiçoar-me cada vez mais e com maior ambição tanto a nível futebolístico como social."

Era o final de uma conversa informal, durante a qual Gomes se dispôs a satisfazer a curiosidade dos que o admiram.

AERIUS, de novo, vão rumo a Lisboa.

Conosco colaborou um homem, um profissional — Fernando Gomes.



GOMES

TWO "GOLDEN BOOT" AWARDS

interview: ANTÓNIO AFONSO

photos: ANTÓNIO BARBOSA and NUNO FERRARI



Soccer, sport of great tradition in Europe and South America, and recently developing throughout the world is a collective sport in which a group of players tries to reach two major objectives: — to defend its own goal and to score in its adversary's goal.

Each of the eleven players a team places in the field has a specific task within the team work manoeuvring.

It's evolution in recent years has made the action of some of the players in each team increasingly difficult. These are the ones whose mission is to score in its opponent's goal. This is the reason why, in recent years, the great soccer world idols have been specializing in goal scoring.

To promote competition among those goal scorers in the different Europe championships, a tournament was set up in 1967, and it was named after the



trophy to be awarded to the winner: "The Gold Boot".

Its sponsors were the sportswear manufacturers Adidas and the French weekly magazine "France Football". Many players have by now competed for the top places over the eighteen editions held so far.

Portuguese football players, or foreigners playing in Portuguese teams rank on a privileged position with five Gold Boots and one Silver Boot. They were Sport Lisboa e Benfica's Eusébio in the 1967/68 season, and again in 1972/73; Yazalde, an Argentinian playing for Sporting Club de Portugal, Gold Boot with the second best score ever achieved in the tournament in the 1973/74 season and Silver Boot in 1974/75, and finally Futebol Clube do Porto's Fernando Gomes, Gold Boot in 1983/84 and again last season, 1984/85.

During the last season Fernando Gomes, playing for Futebol Clube do Porto, a club that through a remarkable team-work won the Portuguese Championship, was for the 2nd time the best scorer among all the players in the championships of thirty two European countries.

Player of great technical skills, managing feet and head ball mastery alike, dashing through the field, revealing the agility and sense of opportunity that make him threatening adversary for the opponent teams.

In order to get better acquainted with him through his own words, AERIUS Magazine flew to Oporto last November, to meet and interview Fernando Gomes.

We were greeted at the magnificent Antas sports complex by the blue-white (colours of the Futebol Clube do Porto) coach Artur Jorge and Professor João Mota to whom we thanked for the kind and open manner in which we were hosted, after all in the good old northern people's traditional way.

Fernando Gomes began by referring to the start of its football career in 1972 in the F.C.P. youngsters team. For twelve years he has been sporting F.C.P.'s colours with only a two year gap at the Sporting de Gijon in the Spanish Championship. He told us that his stay in Spain had been rather positive as he had the chance to directly contact with top ranking players, to follow closely game tactics and to achieve a greater professional sense and to assert footballistic dimension.

When we asked him who were the most difficult players he had met as adversaries along his career he answered: "There are no easy adversaries. I face them all in the same way. However there is one I try to avoid in every match: injuries".

The Gold Boot is the highest individual award a player can win. What does it mean to Fernando Gomes?

Fernando Gomes: "Conquering that precious trophy means the highest moment of my career at an individual level. I feel very proud and happy due to the great prestige it brings not only to me as a player, but also to the Portuguese soccer.

He told us that along his career, his greatest score in a National Championship match was seven goals against Vizela. With the National Team his maximum is two goals in one match.

Asked about the good and the bad moments of his life as a player, he said: "Fortunately I've lived moments of great joy. For instance, my first National Junior Title in F.C.P., my first National Champion Title in F.C.P., my first National Champion Title in 1st category, also in the same club and for its first time in 19 years; my international debut and the recent Portuguese victory over Germany, granting us the presence of Portugal at the World Championship in Mexico.

"As for the bad moments I don't like to talk about them. However, Pedrito's death, the defeat against Wrexham F.C. and losing the "Cup Winners" Cup to Italy's Juventus made me very unhappy."

Concerning the matches he plays in for F.C.P. and for the National Team, what difference do they make to Fernando Gomes? — "F.C.P. is a club of 75,000 members with a blue-white

flag. The National Team has 10 million supporters, several clubs and the National Flag. In both one and the other I try to give my best and at the match's end I have a sense of mission accomplished.

Naturally we were also interested in knowing Fernando Gomes away from his sportsman life. He said he sees himself as a normal man who enjoys the simples things of life and tries to profit from their positive aspects. He is a bachelor, sharing his residence with his parents whom he loves and respects very much. He loves travelling, seeing new places and meeting new people.

In his leisure times, a good book or good music can help him a lot. Seaside, sun and a tennis game at sunset can make his day.

Concerning the multiple problems of today's world, we asked him, as an exemple, what did he think about the famine flaw in Africa and the solidarity movements trying to fight it. Fernando Gomes: "I find it a tragic situation. I back the solidarity movements. Yet I regret that they have began so late. I think of them as only the begining of the great deal that remains still to be done.

We wanted to know if he would be willing to take part in a fund-raising team for that purpose. Fernando Gomes welcomed the idea saying that would he be invited, he would be very proud to cooperate whole heartedly.

Finally we asked who were this idol's idols and what were his future perspectives.

Fernando Gomes: "I have two idols in my life. One, Pavão, unfortunately gone, and Eusébio. As far as future perspectives are concerned I'll try to go on perfectionning myself both in soccer and at social level".

This was the end of an informal conversation through which Gomes made himself available to the curiosity of those who admire him.

AERIUS took off again, destination Lisbon. We had met Fernando Gomes, a man and a professional.



Párem o avião: quero sair!



O trem triplo beneficia o levantamento das asas durante a aterragem

Tricycle undercarriage encourages wing lift on landing.

“Stop the plane, I want to get off!”

É fácil pôr no ar um jumbo de 320 toneladas, com 350 passageiros, 16 tripulantes e 150 toneladas de combustível, a bordo.

Acomodados numa cabine com ar condicionado, os passageiros e a sua bagagem, dispondo de bebidas grátis e da exibição de um filme, podem ser transportados de um continente para outro numa questão de algumas horas.

Mas, à chegada ao seu destino, como se consegue parar este gigante em movimento?

Parar um avião de grandes dimensões após a aterragem, não é tarefa fácil. Com o imenso peso envolvido deslocando-se a uma velocidade de 260 km/h quando toca na pista, os travões convencionais simplesmente não aguentariam.

A solução para este problema delicado, tirou muitas horas de sono aos peritos em tecnologia de aviação e travões, até conseguirem um sistema aperfeiçoado.

O resultado, travões anti-blocante é agora aplicado, em todos os aviões de passageiros, tornando um seguro e eficiente sistema de travagem, num componente standardizado das medidas de segurança de todas as companhias de aviação. Até aos finais dos anos 40, uma travagem adequada era conseguida através de um sistema de controle hidráulico de travagem.

It's all very well putting a 320 ton Jumbo into the air, with 350 passengers, 16 crew and 39,000 gallons of fuel on board. Cocooned in air-conditioned comfort, passengers, plus their luggage, duty free drinks and the inflight movie, can all be whisked halfway across the world in a matter of hours. But how on earth do you stop this moveable feast when it reaches its' destination?

Stopping any large aircraft when it lands is far from easy. With the huge weight involved travelling at around 260 km/h when it first touches the runway, conventional brakes simply wouldn't cope.

The solution to this arresting problem involved much burning of the midnight oil by aviation and brake technology experts before a satisfactory system was perfected. The result, anti-skid braking, is now fitted to all commercial aircraft throughout the world, making secure, efficient braking a standard component of the total airline safety package.

Until the late 1940's, adequate braking was provided by a hydraulic brake control system. Then tricycle undercarriages were developed, a new concept which improved landing efficiency but in doing so, created a problem with braking. At the start of the landing run, wing lift occurred, reducing the effective load at the wheels. Conse-



Surgiram, entretanto, os trens de aterragem triplos. Um novo conceito que melhorou a eficiência das aterragens, trazendo, no entanto, problemas com as travagens. Após o contacto com a pista durante a aterragem, dava-se um levantamento das asas, reduzindo o peso real nas rodas. Consequentemente, mesmo com uma cuidada aplicação da pressão dos travões, o bloqueio das rodas era inevitável. Para contornar esta dificuldade, a Dunlop criou em 1951 o primeiro sistema antiblocante Maxaret.

quently, even with careful application of brake pressure, locked wheels were unavoidable. To counter this difficulty, Dunlop pioneered in 1951 the first Maxaret anti-skid device.

Como funciona o travão anti-blocante Maxaret

O primeiro sistema Dunlop Maxaret era activado pela roda no momento em que era accionado o travão. Detectando uma desaceleração, a pressão dos travões era hidraulicamente reduzida para evitar o bloqueio das rodas.

No entanto, uma posterior evolução na configuração dos aviões exigiu uma maior sofisticação, e, actualmente, os sistemas recorrem em larga escala à electrónica. O essencial de um sistema anti-blocante electrónico é, com efeito, um pequeno computador que recebe informações sobre a velocidade das rodas e controla a resposta dos travões.

O mais eficiente derivado do Maxaret, usado em aviões militares e de passageiros é conhecido como sistema adicional. Como complemento da função básica ON/OFF retirando e reaplicando pressão de travões, o sistema adicional modifica continuamente a referida pressão em resposta às variadas condições da pista, conseguindo assim a paragem do avião na mais curta distância. Situações de superfícies geladas ou condições de derrapagem imprevistas são controladas por uma resposta instantânea do sistema que alivia completamente a pressão dos travões até a roda girar novamente. A segurança no momento do contacto com a pista é fundamental e permite ao piloto exigir o máximo de pressão de travões durante a aterragem. Circuitos computadorizados detectam o momento em que as rodas tocam no solo e aplicam a pressão de travões de uma forma controlada, evitando provocar uma derrapagem desnecessária ou uma desaceleração inicial desconfortável. Equipamentos de teste e circuitos de segurança estão integrados no sistema para garantir uma total eficiência.

É o mais avançado sistema de travagem de aviões do mundo.



How Maxaret anti-skid braking works.

The early Dunlop Maxaret device was driven by the braked wheel. On detecting rapid deceleration, brake pressure was hydraulically reduced to prevent the wheels locking. However, subsequent evolution in aircraft design has created a demand for greater sophistication, and present day systems make widespread use of electronics. The heart of an electronic antiskid system is, in effect, a small computer which assesses wheel speed information and controls the braking response.

The most efficient Maxaret derivative, used in military and passenger aircraft, is known as the adaptive system. In addition to the basic on/off function removing and reapplying brake pressure, the adaptive system continually modifies the brake pressure in response to the varying runway conditions, thereby achieving the shortest possible stopping distance for the aircraft. Icy patches or sudden slick conditions are catered for by instantaneous high response which fully cuts the brake pressure until the wheel spins again. Touchdown protection is a feature which allows the pilot to demand maximum brake pressure prior to landing. Logic circuits detect the moment when the wheels touch down and apply the brake pressure in a controlled manner to avoid provoking an unnecessary skid or uncomfortable initial deceleration. Test equipment and fail safe circuits are built in to ensure

total efficiency. It's the most advanced aircraft braking system in the world.





O controle da direcção é possível mesmo durante uma travagem a fundo

Steering control is possible even during maximum braking.

nam de forma convencional, através de circuitos hidráulicos separados. O ABS só entra em funcionamento quando o módulo, que continuamente trata os sinais recebidos por sensores montados em cada roda, detecta um bloqueio iminente da roda. Válvulas solenóides nos circuitos hidráulicos são accionados inicialmente para reduzir e depois controlar a pressão hidráulica a fim de manter uma travagem otimizada dentro de cada circuito de controle, a fim de evitar um bloqueio das rodas. Dependendo da estrada e das condições do veículo e seus travões, este ciclo de pressão pode ocorrer até 12 vezes por segundo em cada circuito individual. Apesar desta actividade frenética, a sensação de travagem é excelente com o pedal colocado a uma altura pré-determinada durante a operação do ABS. O que efectivamente acontece, é um aumento significativo da eficiência da travagem nas mais variadas condições de condução, com um correspondente aumento na duração dos travões. A distância de travagem é consideravelmente encurtada, por exemplo até 40% em piso molhado ou gelado, e o ABS também ajuda a manter o controle do volante. Ao travar em linha recta, o controle independente de cada uma das rodas da frente, permite a adaptação a mudanças na superfície da estrada de forma a que a estabilidade possa ser mantida mesmo travando numa curva.

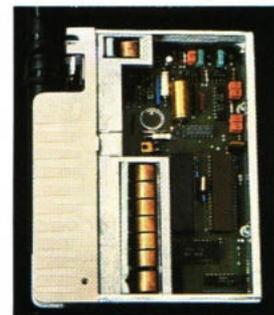
Na Ford nunca começamos nada que não possamos parar.

Solenoid valves in the hydraulic circuits are operated, initially to reduce and then to control the hydraulic pressure to maintain optimum braking within each control circuit, thus preventing wheel lock-up. Depending on road, vehicle and braking conditions, this pressure cycling may occur up to 12 times per second in each individual circuit. Despite this frenzied activity, the brake feel is excellent with the pedal becoming set at a predetermined height during ABS operation. What does occur however, is a significant increase in braking efficiency under most driving conditions, with a corresponding decrease in brake fade.

The stopping distance is considerably cut, for example by up to 40% in wet or icy weather, and ABS also helps to maintain steering control. When braking in a straight line, the independent control of each front wheel allows adaptation to changes in the road surface so that stability can be retained even when braking round a bend. At Ford, we never start anything we can't stop.



Caixa de controle electrónico computadorizado
Computerised electronic control box.



QUALIDADE E INOVAÇÃO

O mais avançado sistema de travagem do mundo para automóveis



"Instrumentos de voo" do Scorpio
Pilot's eye view of the Scorpio flight deck.

The most advanced car braking system in the world.

O condutor ao volante de um automóvel, confrontado com as indicações e controles do painel de instrumentos é, por vezes, assemelhado ao piloto no cockpit do seu avião. A comparação pode não ser tão imaginária como parece. Da mesma forma que a exploração do espaço tem resultado em benefícios palpáveis para o dia a dia, o avanço da tecnologia aeronáutica tem produzido vários "Spin-off". Entre estes encontra-se a transformação do sistema de travagem anti-bloccante dos aviões numa forma adaptável ao uso nos automóveis.

O desenvolvimento deste conceito resultou na adaptação a todos os modelos do Ford Scorpio do sistema de travagem mais evoluído entre todos os automóveis fabricados em série em todo o mundo.

O sistema ABS anti-bloccante às quatro rodas usado no Scorpio é controlado electronicamente por um sofisticado módulo computadorizado. Durante as condições normais de travagem, os travões de disco, sem amianto, dianteiros e traseiros, assistidos por servo-freio hidráulico, funcio-

The car driver at the wheel, confronted by the dials and controls of the instrument console, is sometimes likened to a pilot in the cockpit of his aircraft. The comparison may not be as fanciful as it seems. In the same way that space exploration has resulted in tangible benefits for everyday life, the onward march of aircraft technology has produced various 'spin-offs'. Among these is the translation of the aircraft anti-skid braking system into a form suitable for automotive use.

The development of this concept has resulted in the braking system in all Ford Scorpio models being the most advanced in type fitted to any production car in the world.

The four wheel anti-lock ABS system used in Scorpio is electronically controlled by a sophisticated computerised module. During normal braking conditions the hydraulic servo assisted, asbestos free front and rear disc brakes operate conventionally, by separate hydraulic circuits. ABS only comes into operation when the module, which continuously monitors signals from sensors at each wheel, detects imminent wheel lock.

SCORPIO

Conjunto de travões
Brake assembly.



ALGUMAS CONSIDERAÇÕES SOBRE AS CONDICIONANTES DA ARQUITECTURA NEO-MODERNA TOMÁS TAVEIRA



Toda a história da arquitectura tem sido um diálogo profundo de diferentes categorias poéticas, caldeadas pelo circunstancialismo próprio de cada área do globo onde a arquitectura se tem desenvolvido, e naturalmente influenciada pela sociedade e pelo tempo.

A partir do Renascimento a poética subordinar-se-á sempre a uma ideia de "clássico" e este definido pela divulgação feita por Palladio das ideias de Víturvio. A poética define-se ou passa a definir dentro de um quadro filosófico.

A história da arquitectura tem sido assim a partir do Renascimento e até hoje, (até à crise do movimento moderno), uma batalha entre diferentes elementos, entre diferentes construções de ordem poética, com alternância para uma ou outra, consoante a época, os desejos e os muitos de sociedade.

Víturvio afirmou basicamente nos "Dez Livros da Arquitectura" que esta seria o produto do equilíbrio entre três qualidades fundamentais: Firmitas, Utilistas e Venustas.

Utilizando-as num sentido moderno, isto é, num sentido capaz de ser definido dentro de um arco temporal que abrange os últimos 120 anos, pode dizer-se que Utilistas terá sido a fórmula mágica essencialmente utilizada pelos funcionalistas, como Le Corbusier por exemplo: Firmitas terá sido a fórmula mágica para os advogados de arquitectura "High Tech" e Venustas a fórmula que menos advogados tem tido, e que teria sido eventualmente a que teria conduzido a uma arquitectura mais imaginativa, uma arquitectura mais artística, mais arte pela arte, logo uma arquitectura livre de quaisquer imposições de ordem socio-ideológicas. Este último tipo de arquitectura tem tido muito menos seguidores portanto, exceptuando-se o grupo neoplástico "The Stijl" que em Portugal teve brilhantes apaniguados pelo menos aparentes como o foram Adelino Nunes e Cassiano Branco.

Estas "qualidades" de arquitectura chegam para definir e enquadrar numa forma mais redundante aquela que se produziu nos últimos 120 anos e mais rigorosamente a que se produziu entre 1860 até ao fim dos anos setenta neste século. A partir daí toda a estrutura da poética arquitectónica se alterou tendo os arquitectos mais conscientes da complexidade da alma humana começado a introduzir alterações na dimensão do pensamento básico vitruviano, distorções e novas entidades que se transformaram rapidamente num processo criativo e num processo crítico, capaz de estabelecer um padrão didáctico inovador.

Esclareça-se que a maior reacção tem como motivo directo a segura, a repetição, a arbitrariedade, o funcionalismo director e redutor da arquitectura a que se chega no início dos anos setenta, quando um ascetismo, um puritanismo formal e decorativo, um rigor maquinista e funcional ele apanágio dos anos gloriosos do movimento moderno nos anos 20 a 60 deste século é substituído pela "construção" sem Venustas com Firmitas apagadas e que nos exemplos mais concretos do mundo português vem a produzir uma arquitectura que vai ficar conhecida por arquitectura de "pato bravo"... Esta uma arquitectura, e não importa quem a produz, que

de tão "reduzida" intelectualmente acaba por ser apenas um habitáculo sem qualidade capaz de ser produzida por ignorantes do mundo real da cultura, dita superior, como o são "construtores civis", "desenhadores", "engenheiros", arquitectos só de nome e curiosos vários.

São duas as razões históricas mais notáveis e importantes e que estão na base remota da perda da "qualidade" da arquitectura a que progressivamente se vai chegar no início dos anos setenta; uma diz respeito à recusa da história, do seu ensinamento, do seu exemplo, do seu uso como fonte de inspiração e meditação; recusa esta defendida no início deste século como reacção à arquitectura neo-clássica, dos séculos anteriores; recusa histórica e divulgada pelos mais prestigiados arquitectos e escolas de anos 20!

Walter Gropius, na Bauhaus (Alemanha da República de Weimar) defendia com veemência o corte com a história próxima e passada, a adopção de uma arquitectura que nada tivesse a ver com esse passado de palácios, mosteiros, igrejas feitas de pedra!

Ao mesmo tempo Adolf Loos, em Viena, proclamava "o ornamento é um crime", logo proclamava que a arquitectura devia ser absolutamente ascética, e liberta de qualquer "outra escrita" que não a sua própria.

Ambas estas condições neo-poéticas, de acordo com os princípios "Paladianos", se desenvolveram com a ajuda de um campo social derivado da Revolução Industrial que a serviu de ambiente para a eclosão e divulgação destas duas ideias no fundo as ideias "alma mater" do movimento moderno.

Desde a Revolução Francesa que com os novos inventos se caminhava cada vez mais para a "desertificação" do campo e se assistia a um cada vez maior afluxo de populações para as cidades, ou para os locais onde se concentrava a indústria e onde por maioria de razões se concentrava o emprego. As novas ideias sociais floresceram assim, naturalmente, num ambiente urbano hiper degradado, já que as cidades, os lugares onde se concentravam as populações não estavam preparadas para receber tão elevado número de pessoas, visto que derivavam basicamente de estruturas urbanas medievais. O "Lumpen proletariado", os especuladores imobiliários e os filósofos, a par dos políticos acabam por determinar que as novas necessidades das populações passam pela conquista de uma "casa e ou equipamento social". A casa tinha necessariamente que ser pequena, "feita" em série e "barata"; logo sem ornamento, logo inspirada no funcionalismo da máquina e propondo uma imagem que nada tem a haver com a imagem neo-clássica dos palácios e edifícios públicos dos séculos anteriores.

Por outro lado a profunda revolução operada pela máquina ajuda também a criar um ambiente geral em que existe um acordo entre o pensamento social e a arquitectura que era possível fazer; pode dizer-se pois, que o Movimento Moderno, que alguns admitem hoje como "morto", teve a sua origem nos movimentos sociais do século passado, na prodigiosa revolução industrial que introduziu a noção de progresso e na influência de escolas de filo-



Chelas

sófia que impediram a continuidade histórica.

É pois contra o processo mecanicista e funcional de formação do próprio movimento moderno e não contra as razões sociais, que o originam, que reagem os arquitectos hoje mais interessados na ultrapassagem da parede à imaginação que acabou por ser levantada pela evolução e definição das condições atrás descritas.

Assim surgiu nos anos setenta, arquitectos que pensam (como é o meu caso) que será possível reestabelecer laços com a história, com a antropologia dos locais onde se vai construir um novo edifício, laços com a história próxima e remota desses locais ou da cultura em geral; que será possível reassumir a arquitectura como um processo artístico (Venustas) muito para além da sua componente utilitária e funcional (Utilistas), e isto sem eventualmente voltar costas às razões do progresso técnico que permitem objectos ainda assim projectados para um tempo futuro.

Uma das grandes razões de meditação hoje, sobre a arquitectura e que ultrapassa um pouco o que atrás se afirmou, diz respeito à sua utilização como suporte de símbolos e mitos da sociedade, como suporte para outras artes, para outras formas de expressão artística que a aprofundam e a inserem para além da sua "Forma" num contexto social, artístico e político que é, no fundo, o contexto da vida.

A arquitectura foi sempre um suporte para outras mensagens, desde o antigo Egipto, onde os templos e as tumbas já eram "decoradas" e "pintadas" com histórias da sociedade, dos deuses e dos homens...

A arquitectura é, desde o início do mundo, uma arte que se constrói também com a pintura (com a côr), com a escultura (com a forma), e nada mais natural que num esforço de fazer a arquitectura voltar à história, de a fazer reinserir-se no processo histórico, se faça apelo ao uso "novo" da côr e da decoração.

A arquitectura no seu processo de renovação terá que encontrar um processo dialéctico de fazer compreender à cultura, em termos gerais, que ela pode descobrir mitos e rituais da sociedade, e dar-lhes corpo, formalizando-os um pouco como no Românico, no Gótico, na Renascença e no Barroco, o que era até há muito pouco tempo apenas tarefa da literatura, e que eventualmente ainda virá a ser para alguns uma atitude sacrílega.

Esta pequena diferença marca a distância entre o movimento moderno e o neo-moderno (!) visto que aquele não compreendeu que a arquitectura deveria ter sido sempre entendida como uma arte figurativa, uma arte também capaz de expres-

são e de mensagem para além dos seus aspectos técnicos ou funcionais.

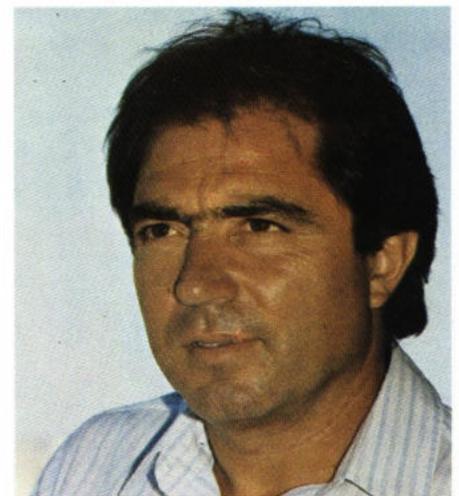
Caminhando nesta rota várias são as formas possíveis de reestabelecer uma nova regra, uma nova poética para a arquitectura e dentro desta ressalta aquela que tem justificado mais a minha "forma de fazer" ou de "inventar" e aquilo que se vai abusivamente classificando de revolução na arquitectura lisboeta...

Efectivamente para que a arquitectura que eu faço possa ser minimamente compreendida, torna-se absolutamente essencial que à partida os seus leitores ou críticos admitam que ela não deriva de necessidades funcionais ou programáticas, mas que ao contrário ela se inscreve no movimento muito mais imaginativo e figurativo que é o movimento neo-moderno, o qual assume acima de tudo a ideia de que a arquitectura é uma fonte simbólica dentro da qual até o antropomorfismo constitui também uma nova possibilidade de afirmação poética.

Para que este tipo de arquitectura, que propõe pois muito mais do que a leitura directa de funções, seja compreendida um pouco para além da sua imagem directa, torna-se muito importante o contacto com as novas ideias poéticas que ultrapassam a metáfora da "máquina" à qual tudo devia obedecer porque corporificava a ideia de progresso, no fundo o sinal único dos novos tempos no início do século. É contra esta atitude maquineísta que as novas ideias filosóficas que a nova poética recuperada da história procura reagir mostrando que uma filosofia social directa não chega para se dar corpo a uma nova ideia de viagem cultural como aquela que afinal parece ser possível.

Como nota final deve dizer-se que este pequeno artigo não esgota como se calcula o debate sobre a arquitectura neo-moderna, nem tão pouco sobre as dificuldades do movimento moderno que muitos acreditam, morreu, mas outros acreditam ainda, suficientemente capaz de vir a inserir-se também no novo entendimento da cultura e da arte em geral.

Este artigo visa apenas mostrar que o movimento moderno estava esgotado e que é possível renovar, reinventar, de modo mais consentâneo com as necessidades culturais da sociedade actual.



Arq. Tomás Taveira

A FEW CONSIDERATIONS CONCERNING NEO MODERN ARCHITECTURE'S CONDITIONALITIES

by ARQ. TOMÁS TAVEIRA



Oiaias

All of architecture's history has been a profound dialogue amongst different poetical categories, tempered by the particularities of each planet's area where architecture has been developing and, naturally, by society and the epoch. From Renaissance onwards those poetics have always followed a "classical" idea, this one defined by Palladio's disclosure of Vitruvius' ideas. That poetical speech began, then, to be understood within a philosophical structure.

From the Renaissance movement until today (until the modern movement crisis) the history of architecture has been a battle amongst different elements, amongst different constructions of poetical nature, one taking the leading position over the

others, according to the times and the wishes of many a society.

In the "Ten Books of Architecture" Pollio Vitruvius basically said that architecture was the result of the balance amongst three essential qualities: *Firmitas*, *Utilitas* and *Venustas*. Using them in a modern sense, that is, in a sense capable of being fit within a time limit that covers the last 120 years, one can say that the has perhaps been the magic formula used mainly by the functionalists, like Le Corbusier for instance; *Firmitas* has perhaps been the magic formula used by the "High Tech" architecture supporters; *Venustas* the formula that less supporters has had, and the one which eventually has led to a more artistic and imaginative architecture, more "Ars gratia Art is, that is an architecture free

from any kind of socio-ideological impositions.

This last type of architecture has had fewer followers, with the exception of the neoplastic group "The Stijl" which in Portugal had brilliant supporters, at least apparent ones as Adelino Nunes and Cassiano Branco have been.

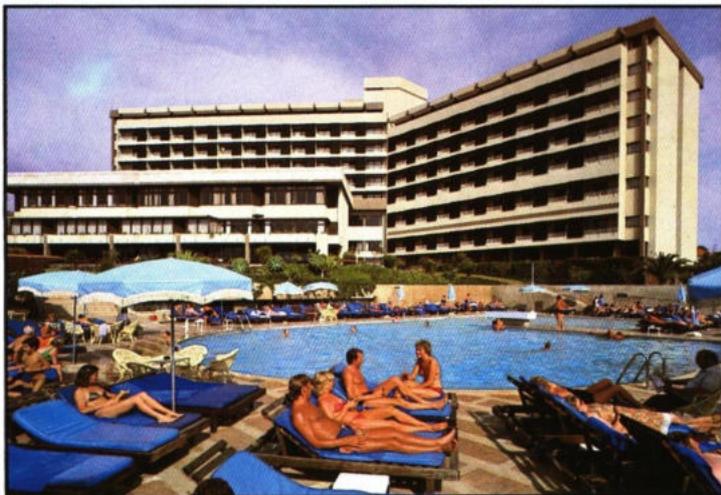
These "qualities" of architecture are sufficient to define and frame in a more definite way the one which has been produced in the last 120 years and more precisely the one which was produced from 1860 to the end of the seventies in this century. From then on all the structure of the architectural poetry has been changed and all the architects concerned with the complexity of the human soul started to introduce changes in the dimension of the Vitruvian basic thoughts, distortions and new entities which soon became a creative and critical process capable of establishing a didactical and innovative standard.

One must clarify that the outcome of the biggest reaction is insentiveness, repetition, arbitrariness, the direct and reductive functionalism to which architecture comes in the beginning of the seventies, when a formal and decorative puritanism, asceticism, a mechanical and functional strictness, which was the attribute of the glorious years of the modern movement, which lasted from the twenties to the sixties in this century, is replaced by the "construction" without *Venustas* with a faded *Firmitas* whose concrete examples in the portuguese world end up by producing an architecture which is going to be known by "pato bravo" (without proper design). It doesn't really matter who produces this type of architecture, so "deminished" it is from the intellectual point of view it ends up by being a simple dwelling, without any quality, capable of being produced ignorants of this world's real culture, the one said superior, people like "civil constructors", "drawers", "engineers", amateurs and others who of architect have only got the name.

The most noticeable and important historical reasons which are at the remote bottom of the low "quality" architecture which is progressively achieved in the beginning of the seventies are two: one concerns the refusal of history, its teachings, its example, its use as source of inspiration and meditation; this refusal was praised in the beginning of this century as a reaction to the neo-classical architecture of the previous centuries; this refusal was defended and spread by the most distinguished schools and architects of the twenties!

Walter Gropius, in Bauhaus (Weimar's Republic in Germany) defended with impetuosity the rupture with past and proximate history, the option for an architecture which would have nothing to do with that past of stone made palaces, monasteries and churches! At the same time, in Viena, Adolf Loos, proclaimed that "adornment is a crime" and architecture should be absolutely ascetic and free from any "other scripture" apart from its own.

Both of these neo-poetical conditions, according to the "Palladians" principles, expanded with the help of a social background which came from the Industrial



madeira palácio

260 quartos e suites com climatização. TV a cores-vídeo. 2 courts de ténis. Sauna. Massagens. Discoteca. Salas de conferências até 280 pessoas.

FUNCHAL – Madeira – Portugal
Tel.: 30001 – Telex 72156 Lignum P

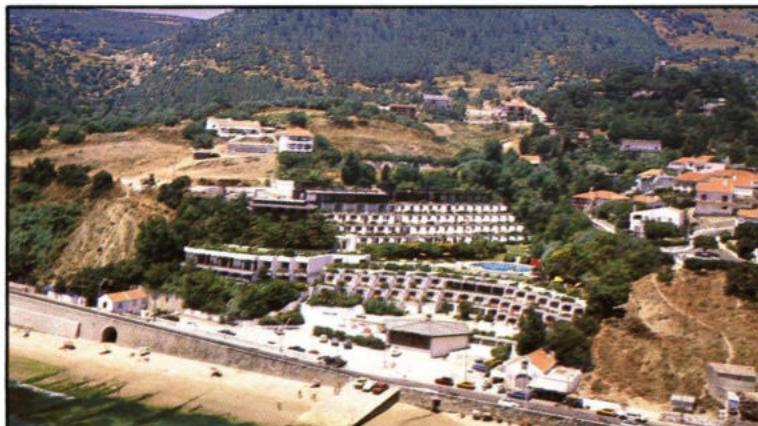


ESTORIL PALACIO HOTEL



A 200 metros do Casino e da praia, com campo de golf próprio. 200 quartos. Grill four seasons. Bar elegante com terraço sobre a piscina. Piscina de água termal. Golf grátis.

Tel.: 2680400 – Telex 12757 Plage P



120 quartos e apartamentos, todos com terraços privativos e atractivamente decorados. Ainda a boite, piscina, jardins e um pavilhão-bar. Restaurante com vista panorâmica.

SESIMBRA - Portugal
Tel.: 2233326 - Telex 15883

EDITEL - Porto

Lisboa Penta Hotel ★★★★★

Os 592 confortáveis quartos e suites dispõem de ar condicionado, casa de banho, varanda, rádio, telefone directo, TV a cores e vídeo.

O moderno "Health Club" equipado com sauna squash, ginásio, etc., para o necessário relax após um dia de trabalho.

Av. dos Combatentes – 1600 LISBOA
Telefones: 725050-724554 -Telex 18437/15555

HOTEL DO MAR

sob a mesma gestão empresarial



Amoreiras

Revolution, the proper atmosphere for the emergence and spreading of these two ideas, in fact the "alma mater" ideas of the Modern Movement.

Since the French Revolution and the new inventions there was a constant flow of populations into the cities, or to the places where industry as well as jobs were concentrating, and a correspondent exodus of the country. The new social ideas were therefore naturally blooming in a hip-degraded urban atmosphere, since the cities, the places where the populations were concentrating, were not prepared to receive such a high number of persons, once they came basically from medieval urban structures.

The "Lumpen Proletariat", the real estate speculators and the philosophers, together with the politicians end up by determining that the new population necessities are the purchase of a "home and social equipment". The house had necessarily to be small, "mass produced" and "cheap"; therefore without adornment, therefore inspired in the functionalism of the machine, proposing an image which has nothing to do with the neo classic image seen in palaces and public buildings of the previous centuries.

On the other hand the deep revolution operated by the machine also helps to create a general atmosphere in which there is an agreement between the social thought and the architecture which was possible. One can therefore say that the Modern Movement, which some say to be "dead", had its origin in last century social movements, in the amazing industrial revolution, which introduced the notion of progress, and in the influence of the philosophical schools which stopped the historic continuity.

It is, therefore, against the mechanistic and functional process that molded the Modern Movement itself and not against the social motives that gave birth to it, that react the architects, who are today more interested in overtaking the wall which ended up by being built against imagination on account of the evolution and spreading of the above mentioned conditions. That is how the architects, who think (as

I do), that it is possible to reestablish the links with history, come forth; reestablish links with the anthropology of the sites where the buildings are going to exist, links with the remote and proximate history of these places or their general culture; that is possible to resume architecture as an artistic process (Venustas) much beyond its functional and utilitarian component (Utilistas), and this without turning back against the motives of technical progress which enable objects projected for future times.

One of today's important reasons for meditation about architecture, which goes beyond what above has been said, it's about its use as a support for symbols and society myths, as support for other artistic activities, for other ways of artistic expression, which improve and insert it, beyond its "form", in a political artistic and social context, which is, in the end, the context of life.

Architecture has always been a support for other messages, since ancient Egypt, where temples and tombs were already "decorated" and "painted" with histories from society, gods and men...

From the beginning of the world architecture has been connected with painting (with colour) and with sculpture (with configuration), so nothing more natural then, in the effort to have it come back to history, to reintroduce it into the historical process, to make an appeal to the "new" use of colour and decoration.

Architecture, in its renovating process, will have to discover a didactical process in order to make culture understand, in a general manner, that it can find out the society myths and rituals and give them a proper body, rendering them formal, a little like in the Romanic, in the Renaissance and in the Baroque, which was, until not very long ago, only a literature task, and which, eventually, will be, for some people a sacrilegious attitude.

This small difference makes for the distance between the Modern Movement and the Neo-modern one (!) since the former didn't understand that architecture should always have been seen as a figurative form

of art, capable of expression and message, beyond its technical or functional aspects. Taking this route the possible ways to reestablish a new rule, a new poetics for architecture, are several, and within this frame the one that justifies more "my way of doing" or "inventing" and that which abusively has been classified as Lisbon's architecture revolution...

In fact, in order that the architecture that I do may at the least be understood it is absolutely necessary that its viewers or critics concede that it does not come out of functional or programmatic needs, on the contrary it comes within a much more imaginative and figurative movement, that is the Neo-modern Movement, which, above all, takes on the idea that architecture is a source of symbolism, inside which even anthropomorphism is also a new possibility of poetical assertion.

In order that this type of architecture, which therefore proposes much more than a direct reading of functions, be understood, a little beyond its direct image, is very important to establish contact with the new poetical ideas that go far beyond the metaphor of the "machine" to which everything should comply with, since it was the very idea of progress, in fact, the only signal of a new epoch at the beginning of this century. It is against this mechanistic attitude that the new philosophical ideas, that the new poetics recovered from history, intends to react, showing that a direct social philosophy is not enough to embody a new idea of cultural voyage, such as the one which seems to be possible.

It must be said, as a final notice, that this small article does not wear out the possibilities for discussion on the subject of Neo-modern architecture, neither on the Modern Movement's difficulties which many think to be lifeless but others believe capable, still, of embodying the new understanding of culture and art in general. This article only intends to show that the Modern Movement was finished, and that it is possible to renovate, to reinvent in a more suitable way in accordance with today's society cultural necessities. ■



Lisboa



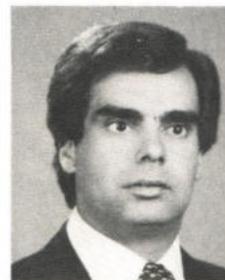
Rosa & Teixeira

MESTRES ALFAIATES

AVENIDA DA LIBERDADE, 204 — TELEF. 542063 — 1200 LISBOA — PORTUGAL

PORTUGAL NO HÓQUEI EM PATINS MUNDIAL

por HELDER CASIMIRO



É em 1926 que o Hóquei em Patins vê realizada a sua primeira manifestação internacional oficial. Pontificava então a Inglaterra, que acolheu em Herne Bay os países participantes no I Campeonato da Europa da modalidade.

Em 1936 é a Alemanha que assume o papel de anfitrião dos concorrentes ao I Campeonato do Mundo, que decorreu em Stuttgart.

Mantém-se o domínio inglês que, iniciado em 1926, só foi anulado a partir de 1939 devido a um fenómeno estranho ao desporto, a 2.ª Grande Guerra.

Com o reatamento das provas internacionais em 1947, começa a assistir-se ao domínio ibérico, incontestado até que, graças ao natural crescimento e desenvolvimento do Hóquei patinado, se começou a verificar o aparecimento de vários candidatos à vitória final, traduzindo a incerteza do resultado de cada jogo realizado.

O 5.º Campeonato da Europa, que teve como cenário Herne bay, conta, pela primeira vez, com a participação da equipa nacional de Portugal. Decorria o ano de 1930.

A prova terminou com mais uma vitória da Inglaterra, com a França e

a Alemanha nos lugares imediatos. O nosso seleccionado quedou-se por um quinto lugar.

Segue-se um sexto posto em 1931 em Montreux, e uma quarta posição em 1932, novamente em Herne Bay, classificação que repetiu, aliás, em 1938 em Anvers, no 11.º Campeonato da Europa.

É em 1936, em Stuttgart, que se regista a primeira subida ao pódio da Selecção portuguesa. É um terceiro lugar no 9.º Campeonato da Europa, que é simultaneamente o 1.º Campeonato do Mundo.

É o princípio de uma carreira de lu-





gares de honra, só interrompida, como foi dito, em 1939.

Ao longo dos 26 Campeonatos do Mundo já disputados, 12 tiveram como vencedora a Seleção Nacional Portuguesa, que conquistou, igualmente, 15 dos 37 Campeonatos da Europa realizados.

Em termos percentuais, poderá dizer-se que pertencem a Portugal 46% das vitórias, contra 34% da Espanha, 7% da Argentina e da Inglaterra, 3% da Itália, a nível do Mundo, e 40% em termos europeus, contra 34% da Inglaterra, 24% da Espanha, e 3% da Itália.

Entretanto, os êxitos obtidos pelas nossas Seleções são resultantes de um acentuado desenvolvimento interno, que tornou o Hóquei em Patins no segundo desporto nacional na preferência do grande público, só batido pelo rei futebol.

E desse desenvolvimento resultou um elevado nível de competitividade das equipas de Clube portuguesas, que têm conquistado, elas mesmas, várias taças aerepeias, desde a Taça dos Clubes Campeões europeus, até à Taça

CERS (Confederação Europeia de Roller Skating), passando pela Taça dos Vencedores das Taças.

O prestígio do nosso Hóquei patinado fez com que, não só os nossos jogadores venham sendo cobiçados no estrangeiro, mormente em Itália, como também que portugueses venham sendo eleitos para cargos de di-

rigismo internacional, dos quais se destacará a presidência do Comité Internacional de Rink Hockey (CIRH) em simultaneidade com o de membro do Comité Central da Federação Internacional de Roller Skating (FIRS), ocupado pelo Presidente da Federação Portuguesa de Patinagem, José Castel-Branco.



Roller-Skate Hockey had its first international official demonstration in 1926. England was leading the sport at the time, and in Herne Bay she was host to the participating countries in the 1st European Championship.

In 1936 it is up to Germany to receive the competitors in Stuttgart where the World's 1st Championship took place. England kept her leadership, which had initiated in 1926, until 1939, when an event, strange to Sports, World War II, broke out.

With the resuming of international meetings in 1947 one starts to see the emerging of the Iberian leadership, indisputable until the coming out of several candidates to the final victory, which meant the incertitude of the outcome in every game played, thanks to the natural expansion and growth of Roller-Skate Hockey.

Portugal's national team participated for the first time in the 5th Championship of Europe, which took place in Herne Bay in 1930. The meeting ended with another victory from England, leaving the second and third places for France and Germany, respectively. Our national team got a meager fifth place. In 1931, in Montreux, the portuguese team obtained a sixth place, and a fourth in 1932, in Herne Bay again, classification repeated in Anvers, 1938, during the 11th European Championship.

It was in 1936, in Stuttgart, that Portugal's national team climbed up to the winning stand for the first time. It won a third place in the 9th Championship of Europe, which is simultaneously the 1st World Championship. It was the beginning of an honourable career suspended in 1939, as we said.

Portugal's national team won 12 out of 26 World Championships, and 15 out of the 37 Championships of Europe. Percentagewise one can say that 46% of the victories belong to Portugal whereas 34% go to Spain, 7% to Argentina and likewise to England and 3% to Italy in terms of the world. As far as Europe is concerned Portugal has 40% against 34% from England, 24% from Spain and 2% from Italy.

The successes held by our national team are the result of a strong internal enhancement which made of Roller-Skate Hockey the second national sport as far as the general public taste goes, leaving the first place to king soccer. That enhancement's outcome is the level of competition held by portuguese club teams, which have themselves won several European Cups,

PORTUGAL IN WORLD ROLLER-SKATE HOCKEY

by HELDER CASIMIRO



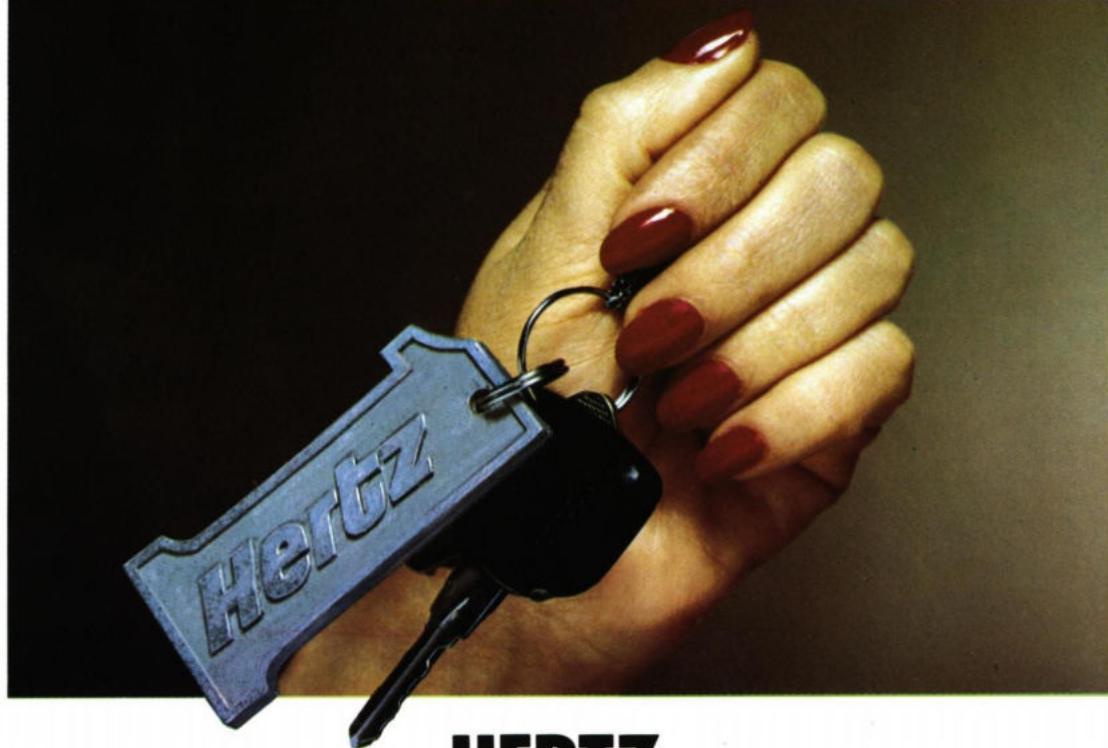
such as the Europe Champions Clubs Cup, CERS Cup (European Confederation of Roller-Skating) and the Cup's Winners Cup.

The prestige of our Roller-Skate Hockey has resulted in the fact that foreign clubs, namely in Italy, have wished for our players. Another consequence is the election of portuguese

to international leadership positions, from which we detach the Presidency of the International Committee of Rink Hockey (CIRH) simultaneously with membership of the Central Committee of the Roller-Skating International Federation, held by the President of the Portuguese Roller Skating Federation, Mr. José Castel-Branco ■

THE KEY TO SUCCESS

of the World's No 1 car rental company.



HERTZ

**CELEBRATING ITS 1st CORPORATE YEAR
OFFERS YOU 10% DISCOUNT WHEN RENTING IN PORTUGAL**

RESERVATIONS: Tel. 01/5398 16 • Telex 43411 • Rua Tomás Ribeiro, 50-5.º • 1000 LISBOA

AIRPORTS:

LISBOA Tel. 01/892722 • FARO Tel. 089/24048 • PORTO Tel. 02/948 1400

CITY STATIONS:

ALBUFEIRA

Hotel Albufeira Jardim, Cerro da Piedade • Tel. 089/52085

ALBUFEIRA

Vila Magna - Montechoro • Tel. 089/53651

CASCAIS

Hotel Baía - Av. Marginal • Tel. 01/2866982 • 01/286 7082

FARO

Rua 1.º de Maio, 9 • Tel. 089/24877 • Telex 56759

LEIRIA

Av. Marquês de Pombal, 2 • Tel. 044/26781

LISBOA

Av. 5 de Outubro, 10 • Tel. 01/579077

PORTO

Rua de Sta. Catarina, 899 • Tel. 02/381287 • Telex 22808

PRAIA DA ROCHA

Rua Tomás Cabreira • Tel. 082/25886

SETÚBAL

Rua Oliveira Martins, 17-E-F • Tel. 065/26235

VILAMOURA

Aldeia do Mar - Vilamoura • Tel. 089/35185



Hertz rents Fords and other fine cars.

Special offer to TAP passengers
renting Hertz in Portugal
10% discount
on national tariff

CDP 890079

POUSADAS DE PORTUGAL PORTUGAL INNS

Qualquer que seja a estrada que escolheu ou a região a que se dirige, não deixe de vir almoçar ou jantar a uma Pousada de Portugal. Há sempre uma Pousada no seu caminho. E em cada Pousada, as especialidades da cozinha regional, a enorme riqueza dos vinhos, a hospitalidade bem portuguesa.

Em qualquer região do país saboreie a sua refeição numa Pousada de Portugal... e é natural que até lá queira ficar!

Whichever route you take, or whichever region you choose to visit, come and have lunch or dinner in one of our Pousadas. You will always find a Pousada en route. And at each one, awaiting you, the typical cuisine specialities, the rich variety of wines, the atmosphere of real Portuguese hospitality...

In each part of the country enjoy a meal in a Portuguese Pousada... you may find yourself staying overnight!



POUSADA DE SANTA BÁRBARA

No meio dos perfumados pinheirais, junto à Póvoa das Quartas, concelho de Oliveira do Hospital, ergue-se a bonita Pousada de Santa Bárbara.

Em Oliveira do Hospital assim chamada porque a vila pertenceu à Ordem Hospital de S. João de Jerusalém, (sec. XII), pode visitar a Capela dos Ferreiros na Igreja Matriz. A 3 Km Bobadela com vestígios de antiga povoação romana.

A 9 Km de Oliveira do Hospital, mais para Sul, surge Lourosa com a sua Igreja paroquial que data de 912 e é exemplar único do estilo moçárabe no País.

A 20 Km da Pousada a vila de Avô merece uma visita, pois foi couto de D. Afonso Henriques, e aí pode ver a Igreja Matriz, o Pelourinho e as ruínas de um castelo com a parte nobre quase intacta.

O rio Alva é abundante em barbos, bogas e enguias.

Um dos mais belos miradouros da Beira Litoral é o Santuário da Senhora das Preces na freguesia da Aldeia dos Dez.

A Pousada de Santa Bárbara tem, além do encanto da paisagem, muito para lhe oferecer.

Among scented pines, close to Póvoa das Quartas in the district of Oliveira do Hospital, you'll find the beautiful Pousada of Santa Bárbara.

Oliveira do Hospital belonged to the "hospitalier" religious order of St. John of Jerusalem (12th century) from which it got its name.

You can visit Ferreira Chapel, part of Mother Church. There are traces of an ancient Roman village some 3 kms away.

Further south, you come across Lourosa, with its parish church dating back to 912, the only one in the country in the mozarab style.

20 kms away from the town, in the village of Avô, well worth a visit, to see the Mother Church, the pillory and the ruins of a castle, with its facade almost intact.

The river Alva has a plentiful supply of barbels, boces and eels. One of the most beautiful belvederes in the Beira Litoral area is in the sanctuary of Our Lady of the Requests, in the parish of Aldeia dos Dez.

Pousada of Santa Bárbara has much to offer besides lovely scenery. Wholesome local food such as black pudding, as well as a cosy, pleasant, relaxing atmosphere.

POUSADA DO VALE DO GAIO

A Pousada do Vale do Gaio situa-se na serenidade da planície alentejana.

O verde das Searas, ou o dourado das mesmas na altura da colheita, dão a esta região uma beleza suave e ondulante.

Os fins de tarde com os seus tons de fogo são sem dúvida uma carícia para o visitante.

A caça abunda nesta região e é fácil ver a corrida veloz de uma lebre ou de um coelho, um bando de pombos bravos, ou o voo indeciso de uma perdiz. Também pode caçar a raposa ou o lince, os patos ou as galinhas de água. A barragem de Vale do Gaio também lhe oferece a oportunidade de uma pescaria ou desportos náuticos.

O perfume das flores silvestres complementam esta paisagem calma e meiga.



The Vale do Gaio in the cornlands of the vast Alentejo plains, green in Winter and golden when ready for harvesting, gives this region a special beauty of its own.

Wild life is abundant, with hares, rabbits, partridges, flights of pigeons, water fowl, wild duck and foxes being the most commonly available for hunting, while the large reservoir offers good opportunities for fishing and aquatic sports. And the perfume of a profusion of flowers completes the peaceful scene.

Here in this region some pleasant days can be spent enjoying the hospitality and the wholesome meals available at this Pousada.

POUSADA DA RAINHA SANTA ISABEL

Existe na Europa uma antiga cidade, onde aos Sábados, as donas de casa lavam os degraus e dois ou três metros de rua. Essa antiga cidade é Estremoz. E é em Estremoz que se ergue imponente um Castelo tão ligado à História de Portugal.

Nele viveu D. Diniz casado com a mais tarde chamada Rainha Santa Isabel. Ali veio a falecer esta Rainha em 1336.

Nas salas deste Castelo D. Manuel recebeu Vasco da Gama antes da sua partida para a Índia, entregando-lhe a bandeira real e os presentes para o Samorim de Calecute.

Após uma terrível explosão em 1698, seguida de incêndio que destruiu a residência real, foram feitas obras faustosas de adaptação do Castelo e sala de Armas do Exército, destinada a conter 40.000 armas.

Adaptado a quartel no sec. XIX, o Castelo de Estremoz foi mais tarde Escola Industrial.

Em 1970 foi transformado em luxuosa Pousada, permitindo assim a recuperação deste importante monumento. A Pousada da Rainha Santa Isabel, assim se chama esta Pousada, merece bem a sua excelente reputação, quer pelo conforto, quer pela hospitalidade, quer ainda pela ótima cozinha que, além da gastronomia regional deliciosa, tem um serviço à lista excelente.

In Europe there is a very old city where on Saturday the housewives wash their steps within two or three metres of the street. This ancient city is called Estremoz, watched over by an imposing castle closely tied to the history of Portugal. In this castle lived D. Diniz, who married the woman who was later to be called Queen Santa Isabel She died in the castle in 1336.

Before his departure to India, Vasco da Gama was received by Dom Manuel in the salon of the castle, where he was given the royal standard and presents for the Samorim of Calcutta.

In 1698 a terrible explosion followed by fire destroyed the royal residence. Ostentatious alterations were carried out and the castle became an Armoury for the storage of 40,000 weapons. In the 19th century it was further adapted to serve as a barracks and later became an Industrial School.

It was transformed into a luxurious tourist inn in 1970, thus regaining on recovering its importance as an historical monument. The Pousada of Rainha Santa Isabel (as it is known), has earned an excellent reputation for its comfort, cosy atmosphere and marvellous food, consisting of the best dishes that regional cuisine has to offer.

POUSADA DOS LOIOS

O Convento dos Lóios, em Évora, hoje Pousada, foi construído no local do antigo Castelo de Évora que foi destruído por tumultos em 1384.

Este convento foi fundado em 6 de Maio



de 1485 por um poderoso fidalgo e grande guerreiro D. Rodrigo Afonso de Melo, que transportou às costas a primeira pedra e dois cestos de terra, nesta cerimónia.

Os reis D. João II, D. João IV e D. João V eram visitas habituais deste convento, como devotos que eram de S. João Evangelista.

A elegantíssima sala do capítulo, com portais de arquitectura mourisco-portuguesa do início do sec. XVI, foi local de leitura de Autos do Santo Ofício (Inquisição) e de capítulos gerais da Ordem.

Após o terramoto de 1755 foram feitas obras importantes e em 1834 foi integrado nos bens nacionais.

Foi mais tarde estação telegráfica, escola primária, aquartelamento e repartição. A Pousada dos Lóios, inaugurada em 1965, permitiu a recuperação arquitectónica do Convento.

É pois neste ambiente de história conventual que o visitante pode descobrir ainda o conforto, a hospitalidade, a excelente gastronomia regional e internacional, e o óptimo bar que tornam a sua estadia inesquecível...

E da Pousada pode partir para a riqueza da História de Portugal que é a cidade de Évora.

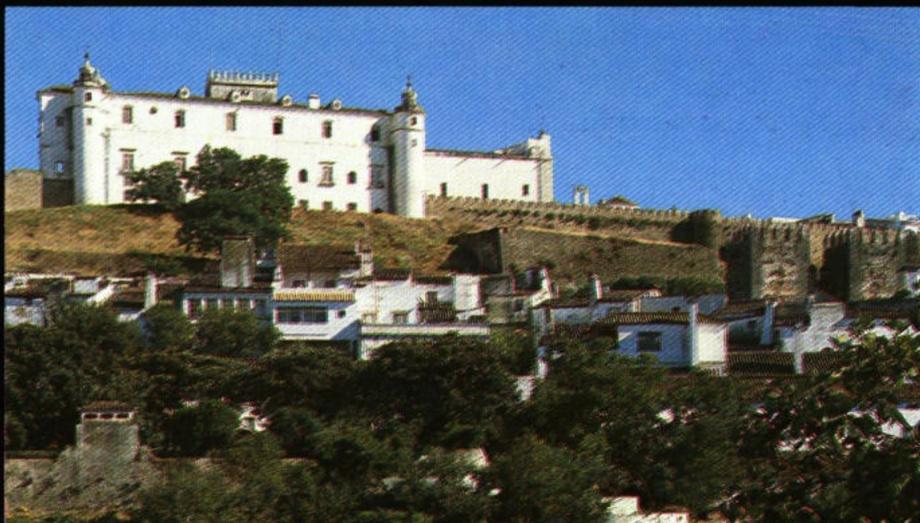
The Lóios monastery in Évora (now the Pousada) was built on the site of the old Évora Castle, which was destroyed during a riot in 1384.

This monastery was founded in 1485 by a powerful noble warrior, D. Rodrigo Afonso de Melo, who carried on his back two baskets of soil and the first stone for the foundation ceremony.

King John the 2nd, John the 4th, and John the 5th used to visit this monastery.

The smart "Chapter Room", with doorways in moorish-Portuguese style, dating from the beginning of the 16th century, was the place where the official Inquisition reports. After the 1755 earthquake, extensive works were carried out and it was considered a place of national interest. Later it became a telegraph station, a primary school, an army barracks and offices.

The Lóios Pousada, opened in 1965 made possible the architectural restoration of the monastery. ■



PREFIRO QUE TREINES COM A BOLA
KICK THE BALL NOT THE "SOMBRERO"

por/by
FERNANDO POTIER





nautilus

apartamentos **VILAMOURA**

VENDAS

NAUTILUS

Avenida do Parque — 8125 VILAMOURA — Telef. 089-33161 — Telex 56221 NAUTIL P

CAMPOL — COMERCIALIZAÇÃO DE IMÓVEIS, SARL

Rua dos Correeiros, 184-2.º frente — 1000 LISBOA — Telef. 363629 — Telex 42516 CAMPOL P

EMPRESA DE CONSTRUÇÕES CIFERRO, LDA.

Rua da Sofia, 47-1.º — 3001 COIMBRA — Telef. 039-25423

CONTO DE NATAL

por ISAURA CORREIA SANTOS

Ilustrações de MARIA JOSÉ



Frio cortante, chuva miudinha incansável no seu bailado, luz plúmbea em toda a cidade. O Quim da Sacola — como era conhecido no seu bairro de lata, devido ao hábito de nunca largar uma sacola de retalhos à espera do que lhe pudesse cair dentro, de útil e agradável — entrou na igreja das vizinhanças da sua modesta habitação, como frequentemente fazia em busca de um abrigo assaz acolhedor.

Ali se aconselhou como se crente muito fervoroso. Olhava para uma imagem, olhava para outra, mais uma e todas, vendo-as detalhadamente e fazendo considerações para consigo quanto à mais bela e quanto ao altar mais arranjado a preceito. Súbito, notou que já tinham armado o presépio e com palhinha de verdade sob o Menino Jesus, uma imagem quase tão grande como a de bebé acabado de nascer — aquele da vizinha Carlota, por exemplo, que vira com espanto e enlêvo. Mas o da senhora Carlota, embora pobre, tinha roupas de flanela e malhas de lã, que uma benfeitora lhe dera. Afinal, tanta gente rica na igreja, agora e logo, e deixava o Menino Jesus por vestir, ao frio...

...A não ser que o Menino Jesus, não sendo deste mundo e diferente fosse dos rapazinhos como ele e outros do mundo, não sentisse as agruras do tempo, nem fome, nem sede, mas apenas falta de carinho e amor — e por isso o Senhor Abade o dava a beijar de vez em quando...

O Quim mirou e remirou o Menino Jesus nas palhinhas até que, sentindo o estômago vazio e a sacola do mesmo modo, se decidiu a deixar a igreja embora ali se sentisse no que julgava um retalhinho do Céu.

Continuava a chover e o frio não abrandara. Mas tinha que dar as suas voltinhas suplicando com os olhos, negros como a fome e belos como a abundância. Fez de um jornal um babete — jornais velhos não lhe faltavam — e puxou mais para o pescoço o camisolão que, apesar de roto, se congratulava por cobrir os calções esfarrapados do pobre Quim.

Rua adiante, o Raúl a quem coisa alguma faltava num Lar feliz e na graça de coração aberto ao sofrimento alheio, viu o Quim e teve a impressão que os olhos se nublavam, como se a luz plúmbea do dia se tivesse tornado mais forte. Apertou a mão da Mãe, que acompanhava em compras de Natal, e implorou: "Dá àquele rapazinho, tão andrajoso e triste, a roupa que para mim compraste..."

Comovida, a Mãe respondeu: "Seja feita a tua vontade, que é também a minha. Vamos levá-lo a nossa casa para que possamos calçá-lo, ainda, e dar-lhe uma refeição."

O Quim mal podia acreditar em tanta sorte na sua desventura de garoto da rua, que desconhecia o conforto de sapatos e roupa de boa qualidade e a estrear. Bem vestido e calçado, depois de um banho, estômago reconfortado e sorriso nos olhos e nos lábios, saiu agradecendo as dádivas que recebera e, com elas, as palavras carinhosas e a promessa de que lhe dariam de comer todos os dias e o mandariam à escola...

O seu primeiro impulso quando só e na rua, foi o de ir à igreja mostrar-se ao Menino Jesus. Célebre para o templo se dirigiu e, faces rosadas e olhos brilhantes, aproximou-se do presépio e disse numa voz mansa e cantante: "Ora vê, Menino Jesus, como estou diferente! Estou tal qual um menino rico, bem vestido, bem calçado, bem alimentado. Estás contente com a minha alegria, pois estás?!"

Pareceu-lhe que a imagem lhe sorria abertamente e dos lábios lhe saíam as palavras: "Claro que me sinto feliz vendo-te assim e abençoo quem te protege!"

A imaginação do Quim fervilhou. Estava tanto frio e chuva copiosa lá fora! Por que não ficaria ali abrigado durante a noite, perto do Menino Jesus a quem cantaria: "Ó meu Menino Jesus, / Ó minha rosa em botão! / Se tendes frio ó vinde / Morar no meu coração!" — sim, porque não ficaria?! A madrastra não sentiria a sua falta e o pai nem sequer estaria na baraca...

Se bem pensou, melhor o fez. O sacristão fechou a porta da igreja sem que desse pela presença do Quim. E como este se alegrou, ainda encolhido atrás de um banco! Logo que possível, foi para bem perto do Menino Jesus e sussurrou-lhe: "Dizem que não tens frio, porque és do Céu. Mas agora estás na Terra e não acredito que não ficarias contente se te dessem calor..."

...O Menino Jesus sorriu! — e, como quem cala consente, o Quim pôs-se nas palhinhas encostando à imagem a quem segredou: "Vamos ficar os dois muito quentinhos. Enquanto aqui estiveres, virei todas as noites aquecer-te com o meu corpo e a minha roupinha nova..."

...O Menino Jesus sorriu.

Igualmente sorriu o Quim — e assim adormeceu naquele sono de que ninguém acorda mais na Terra!

Acordou no Céu, onde não encontrou fome de pão, nem frio, nem tão pouco farrapos ou tristeza. Todavia, encontrou Jesus com fome de Amor!



Maria João

A CHRISTMAS STORY

by ISAURA CORREIA SANTOS

Chilling cold, tireless swirling drizzle, plumbeous shades all over the city. Bag's Quim — as he was known around his slum, for he was never seen without his patchwork bag, always hoping for something nice and useful that might fall in it — entered the church near his modest home, as he often used to do, searching for a rather cosy shelter.

He looked at an image, and another one, and all of them, appreciating them in detail, deciding for himself which one was the most beautiful and which was the best trimmed altar. Suddenly he noticed the crib had already been set up, with real straw under the infant Jesus, an image almost as big as a real just born child — neighbour Carlota's baby, for instance, that he had seen with astonishment and rapture. But Mrs. Carlota's one, poor as he was, wore flannels and wool knittings that a benefactress had given him. After all, so many rich people in the church and yet they left infant Jesus undressed, catching cold.

...Unless the infant Jesus, not being from this world was different from little boys like him and the other worldly ones, and didn't feel the weather roughness, neither hunger nor thirst, but just the lack of love and tenderness — and this should be the reason why the vicar would give him for the people to kiss every now and then...

Quim stared at the infant Jesus on the straws until he felt his stomach empty just like his bag and decided to leave the church though he felt inside as if he was in a little bit of heaven.

It was raining still, and the cold weather didn't smother. But he had to go mind his business, begging with his eyes, black like hunger but beautiful like plenty. He made a newspaper hat — old papers were everywhere — and he wrapped his sweater close around his neck. Torn as it was, it covered poor Quim's ragged trousers though.

Further down the street, Raúl a happy and contented home child, his heart opened to the fellow creature's sufferings, saw Quim and got the impression that his eyes became overshadowed as if the plumbeous shades had become brighter. He grasped his mother's hand and, as they Christmas shopped he begged: "Give that sad and ragged little boy the clothes you bought me".

His mother was very touched and answered: "let your will be done, for it is my will too. Let us take him home with us so that we can shoe him and also feed him.

Quim could hardly believe all that luck suddenly pouring over his misfortunate street kid life to whom the comfort of a pair of shoes and brand new good quality clothes were unknown. Well dressed, after a warm bath, his stomach filled and his eyes and lips smiling, he left thanking for the gifts he had received and with them the promise to be fed every day and sent to school.

His first impulse when he found himself alone again on the street was to go to the church to show himself to the infant Jesus. He dashed to the church, with bright eyes and rosy cheeks. He approached the crib and murmured in a soft singing voice: just look and see infant Jesus how different I am. I look just like a rich boy, well dressed and shod, well fed. You feel happy with my joy don't you?

It seemed to him that the image smiled back openly and that from its lips this words were coming: "of course I feel happy for and I bless your benefactors!

Quim's imagination was feverish. It was cold and outside it was raining hard. Why not spend the night there, he thought, sheltered, near the infant Jesus to whom he would sing: "Oh! my infant Jesus oh! my rosebud if you feel cold come snuggle in my heart" — yes! why not stay? His stepmother wouldn't even miss him and his father wouldn't even be in the shack.

He thought it and he certainly did it. The sexton closed the church door without noticing him. And he rejoiced hiding behind a bench. As soon as he could he went near the infant Jesus and whispered: they say you don't feel the cold because you come from Heaven. But now that you are on earth, I don't believe you wouldn't be happy to be warmed up.

The infant Jesus smiled as if he agreed, and Quim laid himself down on the straws against the image and whispered: we are going to be very warm both of us. While you are here I shall come every night to warm you with my body and my new clothes.

Infant Jesus smiled and so did Quim and fell asleep in the way no one wakes up in this world.

He woke up in Heaven where he didn't feel hungry for bread, neither cold nor ragged or sadness. However he found Jesus hungry for love! ■



LEVI STRAUSS & CO.
QUALITY CLOTHING
630 02 17 W 21 36

LEVI STRAUSS

Levi's

QUALITY NEVER GOES OUT OF STYLE

DISTRIBUIDOR EXCLUSIVO PARA PORTUGAL

F.S. RIBEIRO, LDA.

LARGO CARLOS SELVAGEM, 3-F
1500 - LISBOA



o rigor da sua segurança.

Transporte de valores	Operação técnica
Vigilância estática	de sistemas
Rádio patrulha móvel	de segurança
Serviços de recepção	Recepção de alarmes



serviços de operação e vigilância, lda

Rua Rodrigues Sampaio, 19, 3.º B e 5.º C 1100 Lisboa Av. Rodrigues de Freitas, 41, 2.º Frente 4300 Porto
Rua Vasco da Gama, 14 8150 S. Brás de Alportel
Telefs. 57 86 58 / 57 87 83 / 53 09 62 Telex 64211 SOV P

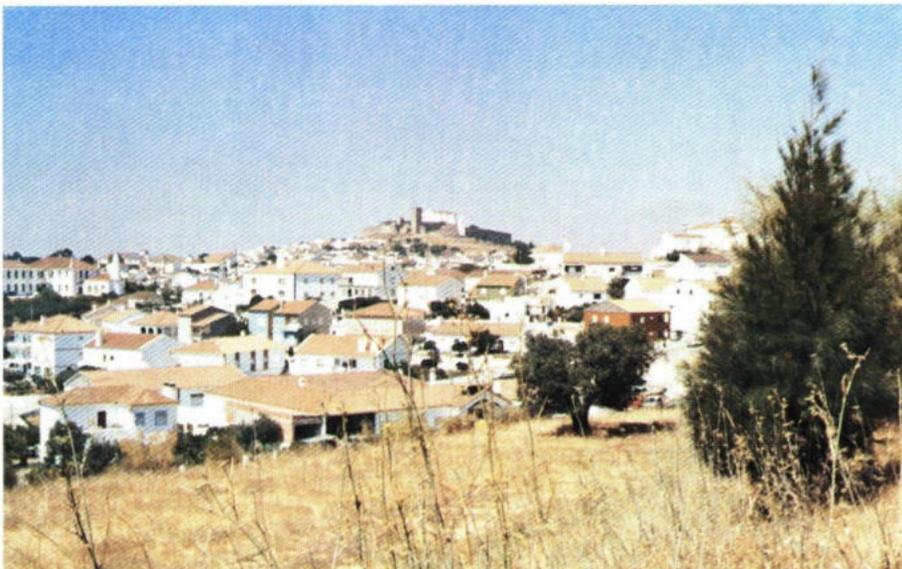
ARRAIOLOS E OS SEUS TAPETES

por JOSÉ BORGES

Arraiolos, povoação branquinha, outrora cantado por Gregos, Celtas, Toscanos e Romanos, e, hoje representada e carinhosamente apregoada em telas pelo pintor Simões Dordio Gomes, autor de tantos quadros regionais, é uma terra amorável e cheia de tradições, cujo nome só por si acorda nos ouvidos uma embaladora música de encanto.

A sua história é vastíssima e repleta de acontecimentos notáveis, como a famosa Lenda de “Noiva de Arraiolos”, que tem por base a ocupação moura, e a necessidade que os moradores da vila tiveram de a defender, escorraçando-os e perseguindo-os pa-

ra além das fronteiras, ajudando à reconquista do território. Na época em que se deu tal acontecimento, realizavam-se os preparativos para os esponsais de um fidalgo com uma donzela cristã. Devido às perseguições que duraram anos, o esforçado cavaleiro e a sua bela amada tiveram de adiar a cerimónia aguardando o regresso definitivo do noivo. Tratado de novo o casamento, a noiva soube fazer-se esperar. Passaram vários dias e quando o noivo e os convidados desesperavam de vê-la aparecer, esta surgiu finalmente, coberta com uma “ALBARDA”. Ao tentar recuperar a juventude, foi esse o único meio que encontrou para se tornar mais bela.



Arraiolos, povoação branquinha
Arraiolos, a painted in white town



A palavra “ALBARDA”, que em tempos modernos, designa um selim próprio para bestas de carga, significava nesse tempo, uma manta de lã bordada, destinada a cobrir as selas, o que corresponde, portanto, a uma Tapeçaria.

Estará a verdadeira origem dos Tapetes de Arraiolos concentrada aos domínios da Lenda como a célebre “Noiva”?

É extremamente difícil localizar o sítio exacto onde foi feito o primeiro tapete de Arraiolos. Existem, no entanto, indícios em certos lugares, onde pela sua importância arquitectural e representativa, os tapetes poderão ter tido aí o seu começo de vida.

O Solar da Sempre-Noiva, que, embora com o nome da famosa noiva, não tem qualquer relacionamento, é um exemplar rico da arquitectura rural do Alentejo, construído nos fins do sec. XV. Mistura de estilo gótico-manuelino-mudijar, encontra-se abandonado, meio arruinado, conservando no entanto as janelas elegantes cobertas por arcos de ferradura e galilé, e os seus capiteis góticos. Local de amplas proporções, aqui viveram alguns dos nobres mais representativos da vila de Arraiolos.

Pode ter começado aqui a tecer-se o primeiro tapete de Arraiolos, devido à importância que a arte de bem bordar tinha na linhagem das damas mais conceituadas da vida social da época.

Cabe aqui referenciar o poema deixado pelo Dr. Celestino David acerca do 1.º Tapete de Arraiolos e que simboliza a Sempre-Noiva como a iniciadora de tão afamados panos.

Um dia a Virgem faz a longa caminhada
Que vai do Paraíso à Terra Alentejana,
Procura um vago monte, um ninho, uma arribana
E encontra a Sempre-Noiva, a herdade consagrada.

Jesus que vem com ela, ao ver a terra plana
Que cerca em verde esmalte a artística morada,
Ilude o mal que a toma; a pena da jornada,
E rindo contrafeita o seu pesar engana.

Ao ver-se aqui sòzinho o Deus menino sente
Que vai passada e lona a luz que antigamente
Ouvava a Sempre-Noiva e ungia os seus tijolos

Jesus aborreceu-se. E a Mãe que quer prendê-lo,
Enleia o seu olhar, espalha o seu cabelo
E esboça à luz do sol os tapetes de Arraiolos.



Os tapetes de Arraiolos são executados em tela de linho, estopa ou outro tecido forte.
The Arraiolos Carpets are made in linen canvas, flax town or other strong material.

O Convento dos Loios, construído no sec. XVI, de arquitectura manuelina-mudejar, e situado no sítio do Vale das Flores (local anteriormente designado de pousadas ou paços), foi doado à religião de S. João Evangelista, cujos membros eram conhecidos pelo título de cônegos azuis, e mais tarde pelo de Padres Loios.

Tem-se escrito que alguns dos tapetes considerados dos mais antigos, e, devido ao requinte e perfeição dos bordados aqui executados pela habilitação das monjas, tiveram aqui a sua origem.

A existência simbólica patente em alguns dos tapetes, é bem significativa desse facto, pois na Capela existente neste mesmo Convento, que se encontra actualmente em fase de restauração, e que está totalmente coberta nas paredes com azulejos do sec. XVII, representando cenas da vida religiosa, apresenta na parte superior da abóbada uma águia bicéfala, com as asas meio abertas, a cauda flabelada e as garras bem definidas, símbolo da importância desta Ordem, e que é representada em vários tapetes do início do

sec. XVII, ocupando a parte central dos mesmos.

De qualquer modo, sabe-se que a fabricação dos Tapetes de Arraiolos tem influências mais remotas, aquelas em que a experiência Arraiolense foi considerada garantia de êxito para a sua difusão.

Os primeiros Tapetes de Arraiolos devem, pois, ser considerados de origem mourisca, visto terem sido os Mouros que introduziram as técnicas no nosso País; são porém as estruturas decorativas dos mesmos, ou seja, a organização pré-decorativa de cada exemplar que nos dão a verdadeira dimensão do país que criou os mais belos e extraordinários tapetes e alcatifas do mundo: os Persas.

Ornatos centrais, medalhões ou grandes rosetas, flores, folhas, ramagens e ornamentos que delas derivam, como sejam os arabescos, as flores gigantes e fantasiadas são elementos constantes na decoração dos tapetes persas antigos, assim como também o são nos tapetes de Arraiolos.

Os Tapetes de Arraiolos são executados em tela de linho, estopa ou outro tecido forte, em que se possam contar facilmente os seus fios longitudinais atravessados. Este tecido borda-se com fios de lã grossa, a pontos cruzados oblíquos; estes pontos, feitos ao lado um dos outros, cobrem toda a superfície do tecido, que fica então, atapetado. As diferentes cores dos fios de lã que se empregam no bordado permitem delinear e matizar motivos e ornatos que constituem a decoração dos tapetes.

Hoje, Arraiolos é uma povoação laboriosa: trabalha, vive e está ressuscitando a indústria que a ajudou a engrandecê-la, nessa tapeçaria que vive

uma vida quase desafogada e larga, com expansão que vai além fronteiras.

No entanto, ainda é possível encontrar pequenas oficinas, de onde anualmente saem umas dezenas de tapetes, e fabricos caseiros, onde mulheres primam em confeccionar com alma e sentimento os bordados ingênuos cuja polinomia é o encanto de todos que possuem uma parcela de temperamento artístico.

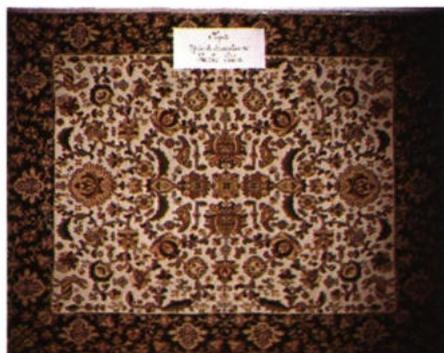
Sublinho as palavras de preocupação e cuidado de F. Batista de Oliveira. Alguns exemplares produzidos actualmente com o nome de Tapetes de Arraiolos, mas fabricados bem longe, denotam uma deturpação de qualidade que não pode deixar de ser inquietante para um artesanato nacional, considerado de primeiro interesse.

Essa diminuição de qualidade é devida aos processos fraudulentos de fabricação que estão patentes na péssima qualidade das lãs, duma substituição destas por outros materiais, a pouca consistência das telas, e ainda, principalmente, na pouca densidade dos pontos bordados.

Os Tapetes de Arraiolos devem manter no seu conjunto estrutural-técnico-decorativo toda uma série de características primárias, que são aliás, a razão da sua preservação e sucesso, que passam obrigatoriamente pela sua gradação tonal, desde os ocreos aos azuis marinhos.

Tudo se combina num conjunto harmonioso saído de mãos que parecem pensar.

Só deste todo, lido e interpretado, nos podemos orgulhar de possuir uma peça verdadeira e íntegra, de que é uma tapeçaria de Arraiolos, e não nos sentimos defraudados com uma vulgar PEÇA; apenas mantendo de Arraiolos as características do Ponto.



ARRAIOLOS AND HER CARPETS

by JOSÉ BORGES

Arraiolos, a painted in white town, is a lovely place, full of tradition, sang in past times by Greeks, Gaelic, Romans and Tuscans, has a name which itself sounds a charming lullaby music, and is today tenderly represented in paintings by Simões Dórdio Gomes a painter of so many regional scenes.

Her history is vast and full of notable deeds, one of them being the famous legend of the "Arraiolos Bride",

based on the town's moorish occupation, and the need for her defense by the local population, driving the invaders away and pursuing them beyond frontiers, therefore helping the reconquest of the territory. While these events were occurring the marriage preparations of a nobleman with a christian maiden were taking place. On account of the harassings, which lasted for years, the knight and his be-

loved bride had to wait until the knight's comeback. The marriage having been rearranged the bride had her turn to keep the other side waiting. Several days went by and when the bridegroom and the guests, desperate with such a wait, were loosing hope of seeing her, the bride herself comes forth, covered with a "pack-saddle". In order to recover her youth and become more beautiful this was the only way she could find.

The word "pack-saddle" which today means a proper saddle for loading beasts, meant then an embroidered woolen cover, used over the saddles, which therefore corresponds nowadays to a tapestry.

Will the true origin of the Arraiolos Carpets be confined to the famous bride's legend?

It is extremely difficult to localize the exact place where the first Arraiolos Carpet was made. Notwithstanding there are certain places where the representative and architectural importance of the traces found may very well mean the Carpets were born there. The Solar da Sempre-Noiva (Forever Bride Manor-House) which although carrying the famous bride's name has nothing to do with the legend, is a rich example of Alentejo's rural architecture. It was built at the end of the XV century and it is a mixture of the Gothic-Manueline-Mudijar styles, it is now abandoned, half ruined, but preserving, in spite of that, the elegant windows, covered with church porch and horseshoe stone arches, and its Gothic domes. It is a place of large proportions and there lived some of the most representative noblemen from the town of Arraiolos. The first Arraiolos Carpet may very well have been woven there, considering the importance the art of embroidery had amongst the lofty lineage ladies in social life of the time.

It is only fair to refer the poem, written by Dr. Celestino David, about the first Arraiolos Carpet, which symbolizes the "Solar da Sempre-Noiva" as the initiator of such famous cloths.



**One day the Virgin made the long journey
which goes from Paradise to the land of Alentejo
She looks for a farm, a nest, a hut
and finds the "Forever Bride", the devoted farm**

**Jesus who is coming along, at the sight of the plain country
which surrounds in enamel green the artistic dwelling
deceives the evil that takes her, the pain from the journey
and laughing constrained deceives her pain.**

**Finding himself alone God Jesus feels
that long gone is the light that in the old times
shined the "Forever Bride" and anointed its bricks**

**Jesus was annoyed. And His Mother who wishes to tie Him
entangles Her sight, spreads Her hair
and in the sunlight draws the outline of the Arraiolos Carpet.**

The Loios Monastery was built in the XVI century, in the manueline-mudijar style, and is situated at the Vale das Flores (Flowers Valley) — the site was formerly designated as "pousadas" or "paços" —, it was donated to the faith of John The Evangelist, whose members were firstly known by the name of Cónegos Azuis (Blue canons) and later by the name of Padres Loios (Loios Fathers).

It has been written that some of the reputed oldest Carpets were made here, having in mind the refinement and perfection of the embroideries made by the highly skilled nuns. The symbolism present in some of the Carpets is meaningful of that fact, and one of the reasons is that in the Monastery's Chapel, which now is in a restoration phase, and is completely covered with XVII century tiles representing scenes of the religious life, there is, in the superior part of the vault, a bicephalous eagle, with her wings half opened, her flabellate tail and her well defined claws, symbol of this Orders's importance, which at the same time is represented in several Carpets from

the beginning of the XVII century where it occupies their central area.

In any case one knows that the making of the Arraiolos Carpets goes back in time and has remoter influences, those in which the people of Arraiolos own experience was considered a guarantee of success for its expansion. The first Arraiolos Carpets must therefore be considered of moorish origin having into account that moors introduced the techniques into our country. The decorative structures of the carpets, that is the pre-decorative organization of each specimen, are, however, what gives us the true dimension of the country which created the most beautiful and extraordinary carpets of the world: Persia. Central ornaments, medallions or large rosettes, flowers, leaves, tree foliages and ornaments which derive from them, such as the arabesque, the giant and fancy flowers, are constant elements in the decoration of old Persian Carpets as they are too in the Arraiolos Carpets.

The Arraiolos Carpets are made in linen canvas, flax town or other strong material, where its longitudinal crossed threads can be easily counted. This cloth is embroidered with thick woolen threads, with diagonal crossed stitches; These stitches, made side by side, cover all the cloth's area, which then becomes carpeted. The different colours of the woolen threads used in the embroidery allow for to outline and to shade the motives and ornaments which compose the Carpets decoration.

Arraiolos today in an industrious town. She lives, works and is reanimating the industry which helped her to grow, that long life tapestry which fame goes beyond frontiers. Notwithstanding one can still find small workshops where a few dozen Carpets are made every year, and household manufactures where housewives excel in making up with heart and soul the naive embroideries which polynomial expression is the delight of all who have a fragment of artistic nature.

I now would like to underline F. Baptista de Oliveira's words or preoccupation and care. Some of the specimens made today under the name of Arraiolos, but manufactured far from there, indicate a misrepresentation of quality which cannot but be alarming for national handicraft, considered of primary concern. That inferior quality is due to the fraudulent processes in the making of the wools, in the replacement of these by other materials, in the weak firmness of the canvas, and at last, but not the least, the low density of the embroidered stitches.

The Arraiolos Carpets must keep in their structural-technical-decorative combination a series of primary characteristics, which are, in fact, the reason for its success and preservation; characteristics in which we must compulsorily count its tonal gradation, from the ochres to the marine blues. All is combined in an harmonious ensemble which comes out from hands which seems to be thinking.

Only out of this wholeness, read and interpreted, we can consider ourselves proud of possessing a true original piece, that is an Arraiolos Carpet, and we do not feel swindled with an ordinary piece, which of Arraiolos only carries the stitch characteristics. ■



Dia após dia saberá que o seu Panasonic é admirável. Ano após ano...



A Matsushita Electric é o primeiro grupo japonês de electrónica de grande consumo e o primeiro fabricante mundial de equipamentos domésticos de vídeo.

A sua investigação e tecnologia originam produtos que merecem a mais aberta admiração dos especialistas e uma inextinguível confiança por parte do público. Como acontece em mais de 10 milhões de lares que utilizam um sistema vídeo PANASONIC.

Quando comprar um videogravador saiba as razões que colocam a marca PANASONIC no lugar que tem.

Todos os videogravadores PANASONIC possuem:
Chassis monobloco em alumínio fundido, uma base rígida para que o mecanismo de tracção da fita e outros componentes fundamentais se mantenham rigorosamente alinhados.
Motores DD (tracção directa), para um movimento sem falhas do cilindro das cabeças vídeo, com sincronização de fase de quartzo, o que permite uma precisão da velocidade de 99,999%.
Razões importantes do rendimento sempre impecável e da insuperada qualidade de imagem de cada videogravador PANASONIC.
Veja já o acessível NV-460, tão simples de utilizar, ou os modelos NV-870, de alta fidelidade, NV-770, capaz de gravar 8 horas numa só "cassette" e o portátil NV-180.
Examine também a qualidade PANASONIC em televisores e câmaras vídeo.

NATIONAL e PANASONIC são marcas registadas da Matsushita Electric.

REPRESENTANTE:



Av. 5 de Outubro, 168 — 1000 LISBOA — Telef. 767725/6/7/8
Rua de Camões, 726/734 — 4000 PORTO — Telef. 495741/51
Largo do Sol Posto, 1-2 — 8000 FARO — Telef. 26349

Panasonic

À frente do nosso tempo.



ABATIDO... À PEDRADA!

por JORGE DE LEMOS PEIXOTO



O vôo, embora se tratasse de um treino bastante perigoso (cortamato em vôo razante), continuava sem história.

Alguns minutos antes da aterragem, e quando voava a baixa altitude, um garoto atirou uma pedra ao avião. Ao vê-lo, alterei o rumo subindo para 200 ou 300 metros, executei uma manobra acrobática e desci na sua direção com a potência máxima do motor, tentando assustá-lo com o aumento da velocidade e do ruído.

Mas, de imediato, o rapaz atirou uma outra pedra, que estilhaçou o hélice, provocando uma violenta vibração. Os comandos saltaram-me das mãos e o avião precipitou-se no solo transformando-se num monte de destroços, rebentando o tanque de combustível e encharcando-me de gasolina.

Imediatamente abandonei os restos do avião e tentei apanhar o rapaz para lhe dar um puxão de orelhas, mas com o pára-quadras pendurado das costas não o consegui e ele acabou por fugir.

A noite ia caindo e, à luz das velas, um guarda-fiscal ia fazendo o auto da ocorrência, suspeitando de mim, pois eu era muito louro e não tinha nenhum documento de identificação, nem sequer as divisas no meu fato-macaco de vôo, e era frequente a aterragem forçada de aviões de guerra ingleses, com falta de combustível, em viagem de Inglaterra para o Norte de África. (É conveniente acrescentar que estávamos em 1943, durante a 2.^a Guerra Mundial...)

Também o padre de uma igreja próxima tinha lá ido e convidara-me para jantar em sua casa, o que aceitei de bom grado, até chegar o pessoal de uma base da Força Aérea, que ficava próxima, para onde eu tinha pedido

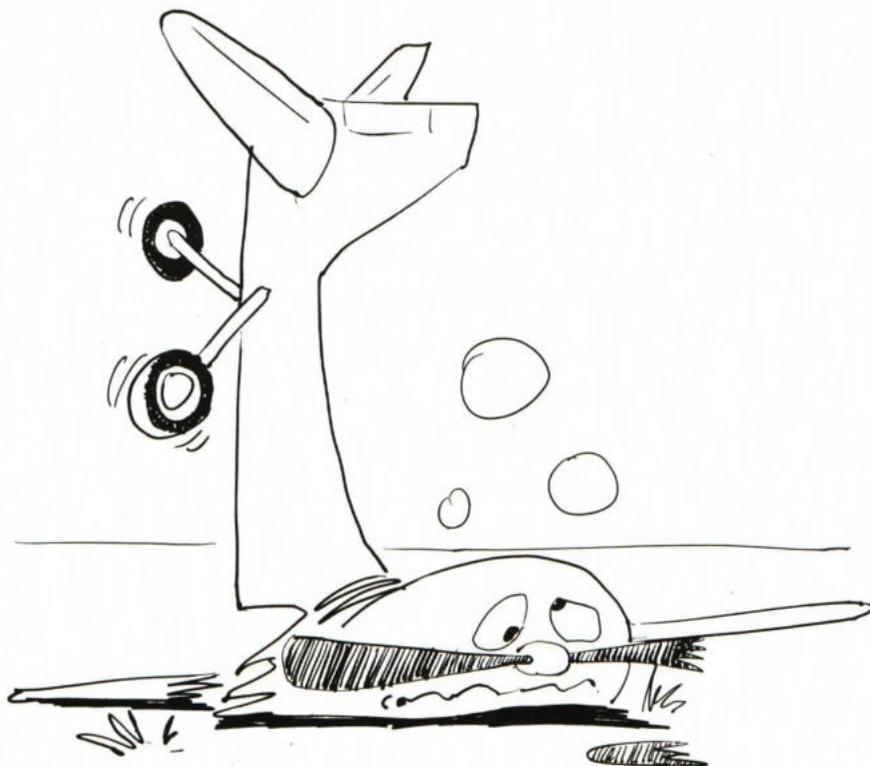
que fizessem um telefonema a fim de me virem buscar.

Algumas horas depois, os militares da referida base chegaram de carro e, ao verem o avião completamente destruído, exclamaram: "Pobre rapaz, é horrível! Agora dá para compreender, porque não foi ele a telefonar para a base! Vamo-nos embora, não vamos ver os restos mortais, é de certeza um cenário desagradável!..."

Sem fazer barulho aproximara-me por trás deles, e tendo ouvido as suas últimas palavras, não resisti a exclamar:

"com que então, o desgraçado está morto e irreconhecível!..."

O mais curioso deste episódio, foi dias depois ter lido numa revista de Aviação Inglesa que, no Sul da Grã-Bretanha, um avião de tipo idêntico, também fora "abatido à pedrada". Fizera uma aterragem forçada e o "artilheiro" havia sido preso e... multado em 5 shillings, pois era essa a multa aplicada por atirar pedras nesse país!...



SARL

catering **Sociedade Abastecedora de Aeronaves, Lda.**

PRINCIPAL EMPRESA NACIONAL DE CATERING DE AVIAÇÃO
LEADER AIRCRAFT CATERING COMPANY



FORNECEDORES DA AVIAÇÃO COMERCIAL DESDE 1947
COMMERCIAL AIRCRAFT SUPPLIERS SINCE 1947

SEDE-HEAD OFFICE - LISBON

PRACETA DOMINGOS RODRIGUES
QUINTA DO FIGO MADURO
2685 SACA VÉM
TELEFONE: 2513091
TELEX: 12626 GIRSOL P

FILIAIS-BRANCHES

FARO
AEROPORTO DE FARO
TELEFONES: 23959-23498
8000 FARO

MADEIRA
SÍTIO MÃE DEUS — CANIÇO
TELEFONE: 932311
9125 CANIÇO

SHOT DOWN BY... A STONE!

by JORGE DE LEMOS PEIXOTO

Notwithstanding the danger of the training, the flight had been quite normal, but in a low cross country everything is expected.

A few minutes before landing, a teen-ager threw a stone to the low flying aircraft.

As soon as I saw it, I altered course, climbing to about 500 or 600 feet, and after performing a half roll followed by a half looping, descended at full throttle, trying to frighten him by the increased speed and noise.

But the boy, as soon as he figured possible, threw another stone, this time smashing the propeller to pieces, a serious vibration following.

At a speed over 150 m.p.h. I crashed, as the control column leapt out of my hands, and the aircraft "ploughed" head on into the ground, resting in a lot of debris, the fuel tank

burst and flooding me in petrol.

Immediately I left those remains, and tried to catch the boy to pull his ears, at least, but with the parachute hanging from my back he was able to escape.

As the night was falling, a fiscal guardian sat at table, lit by two candles, writing the report of the event — suspecting of me, as I was quite fair, and hadn't got any identification document, not even the stripes, and it was frequent the landing of British war planes with fuel shortage when travelling from England to North Africa. (This was in 1943 during World War II).

Also the priest of a nearby church had gone there, and invited me to dine with him — which I gratefully accepted, if the nearby Air Force Station personnel didn't retrieve me in time,

as I had asked someone to ring for a lift.

A few time afterwards, some officers from the nearby Air Force Station arrived with a car, and as they noticed the airplane completely destroyed, remarked:

— Poor boy, how awful! Now we understand why it wasn't himself to ring to the Station! Let us leave, we are not going to see the terrible mortal remains, surely it must be an unpleasant scenery!...

Quietly, I had approached from behind, and having heard these last sentences, could not refrain from loudly exclaiming:

— So, the poor fellow is dead, and unrecognisable!...

The most queer of this episode was that just a week after, a British Air Magazine reported a Tiger Moth — an aircraft the same type of the one of this incident — had been forced landed, because a boy had thrown a stone, its impact destroyed the propeller, the culprit being arrested and fined... 5 shillings, this being the amount of the penalty for throwing stones in England!...



Em Vilamoura um empreendimento de qualidade

Compre o que sempre imaginou ...

Uma casa de férias na **Aldeia dos Navegantes** é mesmo um privilégio que a sua Família merece.

Vilamoura é mais Algarve

Colinas verdejantes. Praias de areia fina. Mar azul. Clima ameno todo o ano.

Vilamoura já tem estradas, electricidade e água com abundância.

Aldeia dos Navegantes tem espaço ... conforto e privacidade.

Tem Apartamentos. Zonas verdes.

Piscina e Clube de Apoio.

Tem **Moradias** mobiladas

e equipadas.

Para alugar.

Para férias

Para viver.

Aldeia dos Navegantes

tem a grandeza de **Vilamoura** ...

Marina. Golf. Ténis. Cavalos.

Campo e Praia.

Casino. Cinema.

Discotecas.

Restaurantes e Lojas.

Aldeia dos Navegantes
VILAMOURA



Construção:

POLITUR

Aldeia dos Navegantes

EMPREENDIMENTOS TURISTICOS LDA



SECTOR 4.12.2 - LOTE D 9/10 - TELEF. 33758
TELEX: 56082 - VILAMOURA - 8125 QUARTEIRA

CONDIÇÃO MASCULINA

por JOSÉ GAMEIRO

Sob a forma de Colóquio homens e mulheres reuniram-se para discutir sobre a Condição Masculina. Depois de muitos anos a ouvir falar de Condição Feminina, tratava-se de "averiguar" se a masculina também teria direito à existência.

Para introduzir a discussão, a organização convidou pessoas masculinas e femininas que vindas de diversos círculos, tinham em comum preocupar-se com este tema.

A assistência (participante) era quase só constituída por mulheres. Os poucos homens presentes não arriscaram o debate, preferindo a discussão nos corredores. Esta observação de campo, muito comentada no colóquio foi interpretada das mais variadas formas: não se arriscam ao "confronto" directo, não gostam de exprimir sentimentos?

Maria Carrilho na sua intervenção diria — a divisão sexista existente na sociedade é hoje, mais do que nunca, geradora de infelicidades mútuas — estava dado o mote daquilo que penso ter sido o tom geral do encontro: há muitas zonas comuns homem/mulher que estão por explorar.

Mas para discutir a relação homem/mulher, há que tentar perceber como se passam as coisas na relação bicho/bicha.

Luís Soczka e Bracinha Vieira levaram os participantes a reflectir sobre os comportamentos de acasalamento nos animais, por sinal bem mais simples do que entre nós. A "união sagrada" está ligada à procriação, não há divórcios nem é habitual partirem a mobília de casa cada vez que discutem.

A assistência ouviu entre o espantada e o divertida, tentando tirar as ilacções possíveis e mais agradáveis para cada sexo. Mas logo advertiram os etólogos: um homem é um homem e um bicho é um bicho.

Mas os homens, tal como a bicharada-macho, também são pais. Sê-lo-ão só biologicamente ou têm o direito de pequenas incursões no campo do afecto.

Na minha intervenção — Pai de fim de semana — tentei a partir de uma situação de separação, contar uma história de um homem que, paradoxalmente, só depois de se confrontar com a paternidade dois de 15/15 dias viveu a emoção da relação com a filha. Será que os homens também sentem, cho-

ram, têm saudades e são capazes de exprimir tudo isto sem vergonha?

Moisés Espírito Santo aparentemente contestaria esta nova imagem de pai ao dizer — não tenhamos ilusões, a mudança inscreve-se na lei de continuidade e o chamado novo pai, com o filho ao colo, é um homem que exhibe o seu triunfo viril, o seu pênis.

Os homens sentiram-se cada vez mais sem saída. Agora que queriam ser pais presentes e quentes vinham "acusá-los" de exibir virilidade ao colo.

MASCULINE CONDITION

by JOSÉ GAMEIRO

Men and women met together and held a seminar to discuss the Masculine condition. One has been hearing about Feminism and the condition of women for many years but now the concern was "to investigate" whether the masculine one was entitled to live.

The organization invited male and female persons from different areas of life and asked them to concentrate on this theme.

The participating public consisted of women, mainly. The few men present wouldn't dare to debate, they preferred "lobbying". This field observation was very commented during the meeting and its interpretation varied. Some would say men don't risk a "direct confrontation" others said they don't like to show their feelings.

Maria Carrilho in her speech said that today's sexist division is, more than ever, producing mutual unhappiness. She was touching the crucial question in what I think the meeting's general concern was: there are a lot of common grounds to be explored by both men and women.

To discuss the man/woman relationship one must understand how things are with animals of different sex.

Luis Soczka and Bracinha Vieira led the participants to concentrate in the behaviour of animal mating, which, by the way, is simpler than ours. The "sacred union" is linked to procreation, there are no divorces, and it isn't usual to break the furniture apart every time they have an argument.

The audience was amazed and amused trying to draw the most agreeable conclusions for each sex. However the

Mas a terminar o Colóquio, Natália Correia numa bela intervenção chamaria a atenção para a enorme zona de prazer existente nas relações homem/mulher, dizendo "não aos Tanallos da guerra dos sexos, sim a Eros, desfazendo-nos dos mitos cristãos ou pelo menos deixando emergir outros, outras formas ritualizantes, ligantes.

Conclusões não as houve, nem poderiam existir. Só ali estávamos umas dezenas de homens e mulheres e cada um/uma é diferente e cada relação é um mundo de emoções.

ethologists soon advised: a man is a man a beast is a beast.

But men are fathers, as male animals are. Are they only biologically or they also have a right to a little trip into the world of affection?

In my speech — of a week's end father — I tried to tell a man's story, which begins with separation. One who could only live an emotional relationship with his daughter after being confronted with a fortnight's paternity. Is it true that men also have feelings, and cry, and feel homesick, and are able to express all these without feeling ashamed?

Apparently Moisés Espírito Santo would not agree with this new father's image when he said — "let's not fool ourselves, the change belongs to the law of continuity and the so called new father, with the son on his lap is a man exhibiting his virile triumph, and his penis".

Men felt they had no way out. Now that they wanted to be warm and present fathers are being accused of exhibitionists.

Notwithstanding there was a beautiful speech from Natália Correia to finish the seminar. She drew the audience's attention to the enormous zone of pleasure existing in the man/woman relationship and said "no to Tanallos from the sex war, yes to Eros, who got us rid of christian myths, or, at least got us new ones, rites which keep us together.

There were no conclusions, there could not have been. We were only a few, men and women, each one of us is different, and each relationship is a world of emotions. ■

gan

Seguros

Seguros na gan
descolamos com
outro espírito



NAVIGATOR CLASS

Top Executive



O nosso melhor de sempre



INTERMAG LEMBRAL

Serviço de mesa nos voos de longo curso

Criámos uma Top Executive Class especial para si. Com um serviço personalizado para as suas viagens de negócios. À melhor qualidade internacional juntámos o melhor da nossa tradição de bem receber. Só a nova Navigator Class da TAP Air Portugal tem a classe que as outras gostariam de ter.

Consulte o seu Agente de Viagens ou a TAP Air Portugal.



Check-in
Check-in separado.
Uma etiqueta especial, diferenciadora.



30 Kg de Bagagem
Tratamento preferencial à partida e à chegada.



Cadeira especial*
Tipo "snoozer", mais cómoda.
*TriStar 500



Bar.
à discrição



Música/Cinema*
Auscultadores electrónicos.
A música da sua escolha.
*Longo curso.



TAP
AIR
PORTUGAL