

# aerius

numero  
number 16

PORTUGUESE  
FLIGHT ATTENDANTS  
MAGAZINE

MAGAZINE DA APTCA ASSOCIAÇÃO PORTUGUESA DE TRIPULANTES DE CABINE



SPS

Sociedade Portuguesa de Seguros s. a.

*uma seguradora privada  
com dimensão de investidor*



**SPS, um caminho seguro**

**grupo Assurances Generales de France**



**aerius**

A revista inteiramente concebida e realizada por Assistentes e Comissários de Bordo das Companhias de Aviação Comercial Portuguesas. Esperamos que seja do seu agrado.

The magazine entirely conceived and produced by flight attendants members of the Portuguese Commercial Aviation Companies. We hope you enjoy reading it.



A personalidade e o carácter das instituições, tal como as pessoas, reflectem sempre o lugar onde nasceram.

O Porto, local da fundação da ALIANÇA SEGURADORA, documenta com rigor a tradição e o carácter que com orgulho assumimos

Consideramos como sendo nossos, os riscos e os problemas de segurança dos nossos clientes. Por isso somos uma das maiores companhias de seguros Portuguesas.

12 000 MILHÕES ESC. de carteira

55 escritórios em Portugal

**ALIANÇA SEGURADORA**

«Para nós, oferecer segurança é uma arte»

Personality and character of institutions, as well as people, have always reflected the place where they were born.

Oporto, the place where Aliança Seguradora was founded, illustrates well enough the tradition and character we proudly represent.

We take us our own the risk problems of our clients.

This is why we are one of the most important Portuguese insurance companies.

12 000 MILLION ESC. premium income

55 offices (Portugal)

**ALIANÇA SEGURADORA**

«To us, security is an art»



**ALIANÇA SEGURADORA**

RUA GONÇALO SAMPAIO, 39 - TELEF. 668951 - 694031 - TELEX 22311 - TELEFAX 02.668286 - APARTADO 76 - 4002 PORTO CODEX/PORTUGAL



**aerius**

REG. N.º 111.811

número  
number 16

MARÇO 1989

proprietário/publisher



APTCA - Associação  
Portuguesa  
de Tripulantes de Cabine

director

Isabel Santos Dente

editor/magazine editor

C. Manuel

tradutores/translators

Joaquim Young

colaboradores/contributors

Ana Rosa

Artur Gil

António Fernando

Fernando Potier

Gentil Marques

Jorge de Alarcão

Jorge Resende

João Brás de Oliveira

L. Campos

Mário Carvalhosa

Serafim Ferreira

Vitor Jesus

departamento de fotografia

department of photography

José Borges

Isabel Ávila

departamento de revisão de textos

department of text revision

Domingos Morão

J. Gonçalves

arquivo/archives

Maria Vitória Silva

departamento de publicidade

department of advertising

Luis Moura

secretariado/secretariate

Maria da Graça

foto da capa/cover photography

gentilmente cedida pela

Câmara Municipal de Lisboa

tiragem/print run

15.000

designer/art editor

Produções Parágrafo - Lisboa

impressão/printing

Litografia Antunes - Rio Maior

publicidade/advertising

informações/information

Praça Pasteur, 11-r/c dt.º

1000 LISBOA



Jorge Resende, comissário de bordo da Tap, 43 anos e a felicidade de ter começado a aprender música apenas com 6.

Jorge Resende, Tap flight-attendant, 43 years of age and the satisfaction of having started to learn music when he was only six.

PAG. 4



A cidade de Coimbra, apesar da importância que sempre teve desde os finais do séc. VI d.C., foi até quase aos nossos dias, uma cidade pequena.

The Town of Coimbra, in spite of the importance it was always had since the end of the 6th century, was, almost up to our days a small town.

PAG. 9



A exemplo do ocorrido no ano passado, vai a APTCA, levar a efeito o seu 2.º Rally Paper.

Following last year's example, the APTCA, will organize its 2nd Paper Rally.

PAG. 15



Não foram poucas as iniciativas culturais levadas a cabo para comemorar o primeiro centenário do nascimento de Fernando Pessoa.

There have been more than a few cultural initiatives undertaken, to commemorate the first centenary of the birth of Fernando Pessoa.

PAG. 21

# sumário contents

1 — Boas Vindas/Welcome

3 — Sumário/Contents

4 — Jorge Resende

7 — Humor

9 — A "Lendária Coimbra"  
The "Legendary Coimbra"

15 — Rally-Paper APTCA 1989  
APTCA'S PAPER-RALLY 1989

18 — O avião e os passageiros  
The aircraft and the passengers

21 — A letra e o espírito

26 — Os barcos de Vasco da Gama  
The Ships of Vasco da Gama

34 — Portugal artístico e cultural

46 — Lendas de Portugal  
Legends of Portugal

Os editores desta revista não assumem responsabilidade por afirmações feitas pelos seus anunciantes em competição comercial.

The publishers of this Magazine do not assume responsibility for statements made by their advertisers in business competition.

**aerius**

VIAJA

A BORDO DOS AVIÕES DA  
FLIES ON BOARD OF

**1200 AIR PORTUGAL**

# JORGE RESENDE

Comissário de Bordo da TAP  
Uma vida dedicada à música



**T**al como tem vindo a suceder nas últimas edições de "AERIUS", voltamos a falar de nós, comissários e assistentes de Bordo.

Hoje damos a conhecer um colega para quem a música preenche quase a totalidade do tempo livre que a sua actividade como tripulante da TAP ainda vai deixando.

Fotos de:  
JOSÉ BORGES

Jorge Resende, comissário de bordo da TAP-Air Portugal, 43 anos e a felicidade de ter começado a aprender música apenas com 6. De imediato, o dedicar de uma atenção muito particular ao piano, talvez por influência de um grande professor, o maestro Cruz Branco, que o acompanha durante muitos anos. Como percurso mais que natural, o Conservatório, onde conclui o 6.º ano e depois, com o dominar da técnica do piano, surge a opção por uma actividade profissional que o leva a actuar em Portugal e no estrangeiro.

Aos 26 anos, e em busca de uma situação mais estável, entra para o quadro de tripulações da transportadora aérea nacional. Este acontecimento, longe de provocar um afastamento da música, veio dar-lhe mais força e consolidar essa ligação. Aligeiradas as preocupações do dia a dia em termos económicos, Jorge Resende parte então para a concretização de múltiplos projectos, todos eles com intervenção no campo musical, desde o erudito ao ligeiro. Foi músico de estúdio, orquestrador, fez música para poemas, escreve repertório para ser gravado por terceiros e a convite de uma gravadora, dá corpo e voz ao seu próprio disco.

Na TAP, desenvolve uma actividade extremamente preenchida, colaborando, organizando, criando e dirigindo espectáculos musicais, nos quais participam com tanto brilho, outros colegas do voo e de terra.

Em 1982 funda o coro TAP que dirige durante quatro anos. Foram anos de profundo trabalho vividos com uma dedicação muito especial, pois tratava-se do coro representativo da empresa onde trabalha. Havia que conseguir a divulgação e expansão de uma imagem assente na qualidade. Como fruto de todo esse trabalho, tão cuidadosamente planeado e vivido com tamanha intensidade, recebe com emoção em 1986, o Prémio "CULTURA", instituído pela primeira vez, na história do Clube TAP.

Em 1987 inicia uma nova experiência, desta vez como maestro do Coro do Instituto Nacional de Meteorologia e Geofísica, cargo que exerce actualmente, encontrando ainda algum tempo disponível para ajudar outros agrupamentos musicais, oferecendo-lhes

a sua enorme versatilidade e experiência. Quase na mesma altura, funda o Coral Feminino Canticorum, adstrito à Junta de Freguesia de Moscavide.

Todo o tempo que a sua actividade como comissário de bordo da TAP lhe deixa livre, é inteiramente dedicado a estes projectos que preenchem hoje, o seu mundo musical. Ensaiaando-os, provendo-os de educação musical básica, técnica vocal, conhecimentos de história da música e realizando um complexo programa de apresentações públicas. Percorre o país de norte a sul, levando música coral e instrumen-

tal a todo o tipo de ambientes, auditórios e gente: colectividades de cultura e recreio, salões paroquiais, juntas de freguesia, igrejas, monumentos, rádio, televisão, enfim..., onde quer que a sua presença seja requerida.

Para desenvolver todo este trabalho, além de uma enorme capacidade de organização e experiência, existe no nosso colega Jorge Resende a constante obrigação de se actualizar. A fim de estar o mais possível ao corrente do que de mais recente acontece neste campo, realiza com frequência cursos de regência quer no país, quer no estrangeiro.



Em 1982 funda o coro da TAP que dirige durante quatro anos.  
In 1982, he founded the TAP choir, directing it for four years.



Coral Feminino Canticorum.  
The Feminine choir Canticorum.

# JORGE RESENDE

## TAP Flight-Attendant

### A life dedicated to music

**A**s until now in recent editions of *Aerius*, we are once again going to speak about ourselves, flight attendants.

Today we are introducing a colleague who after his work as a crew member of TAP, nearly all his free time is taken up with music.

Jorge Resende, AIR-Portugal's flight-attendant, 43 years of age and the satisfaction of having started to learn music when he was only six. Immediately he showed a certain attraction and dedication for the piano, perhaps influenced by a famous teacher, maestro Cruz Branco who accompanied him over many years. And as was more than natural the conservatoire followed, where he finished the 6th year. After this, and having dominated the technique of piano playing, there surges the option for a professional activity in which he performs both here and abroad.

At 26 and now searching for a more stable form of living, he joins Air Portugal as a flight-attendant, a fact that, far from causing him to put his music aside, only strengthened and made the union more stable. His day by day economical worries were now less and Jorge Resende steps out on another path, that of fulfilling his many projects, all of

them intervening in the field of music, from erudite to light. He was a studio musician, orchestrator, he applied music to poems, wrote lines to be recorded by a third person and at the invitation of a record company gave body and voice to his own disc.

In TAP, he develops an extremely full life collaborating, organizing, creating and realizing musical shows, in which other colleagues, both flight and ground personnel took part with equal brilliance.

In 1982, he founded the TAP choir, directing it for four years. They were years of hard work, but undertaken with special dedication, it was the choir representing the company for which he worked. He had to achieve, divulge and expand an image based on quality. The fruits of all this intensive work, planned with such care, came in 1986, when with great emotion he received the "Culture Prize", awarded for the first time, in the history of the TAP-CLUB.

In 1987, a new experience begins, this time as a conductor of the National Institute of Meteorology and Geophysics choir, position he still holds, and continues to find some spare time to help other musical groups, giving them of his great versatility and experience. At about the same time he founded the Feminine Choir Canticorum restricted to the Moscovide town hall. Every moment of spare time that remains, after his work with TAP is finished, is dedicated to the many projects in which he, today, is involved in the musical world. Rehearsing, providing a basic musical education, vocal technique, teaching the history of music and realizing a complex program of public presentations. He travels all over the country, from north to south, taking coral and instrumental music, to studios, culture and recreation associations, parish halls, town halls, monuments, radio, television... wherever presence is required.

To produce all this, as well as an enormous capacity for organizing and experience, he also keeps in mind the constant obligation of keeping up to date, so that it is always possible to be aware of what is going on, in his field. He frequently holds courses in conducting, both in this country and abroad.



Todo o tempo que a sua actividade como comissário de bordo da TAP lhe deixa livre, é inteiramente dedicado a estes projectos que preenchem hoje o seu mundo musical.

Every moment of spare time that remains, after his work with TAP is finished, is dedicated to the many projects in which he, today, is involved in the musical world.

# HUMOR HUMOUR

por/by FERNANDO POTIER



# EMBARCAR



Embarcar...  
Fazer-se a um mar de linhas  
Partir para outros mundos  
Descobrir.

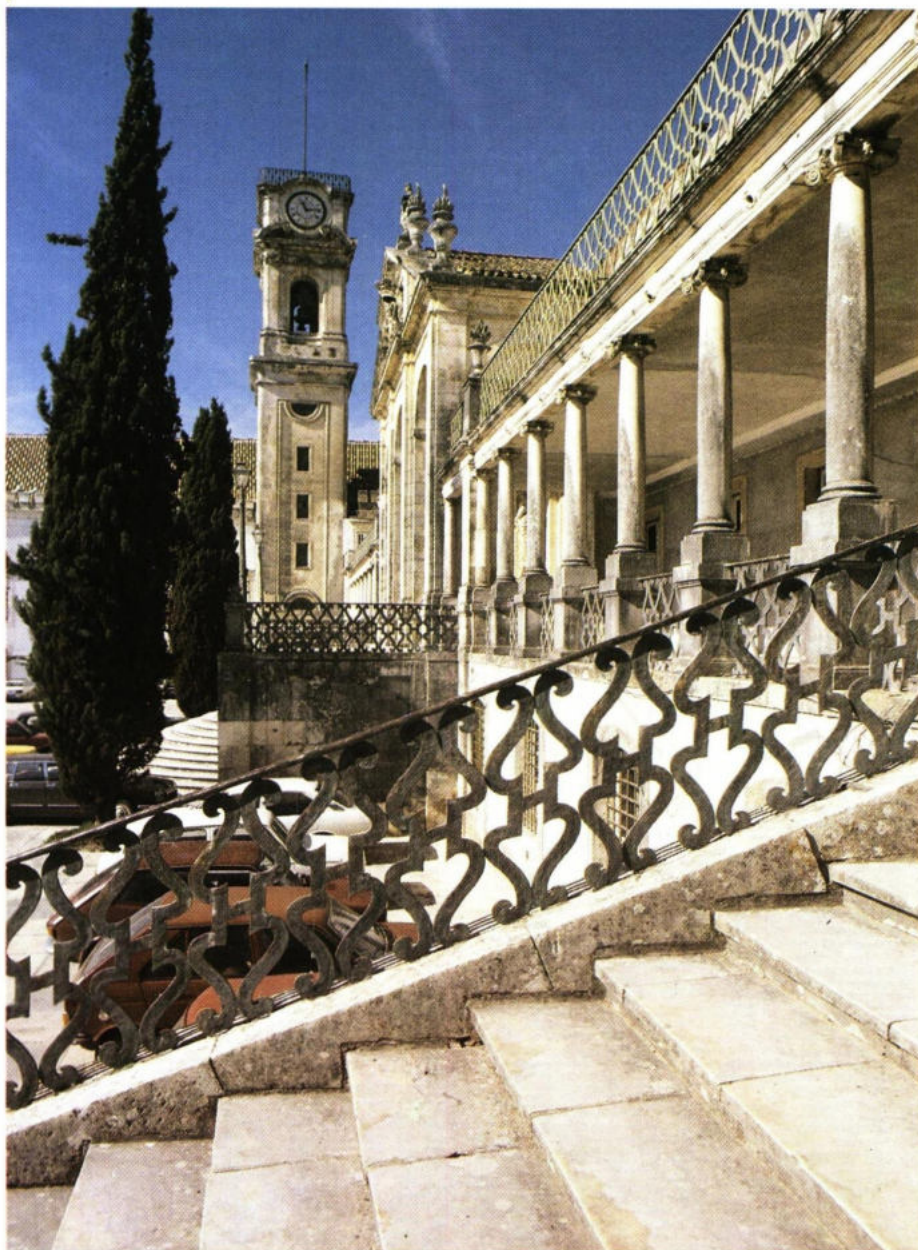
DE COMBOIO...COM



Caminhos de Ferro  
Portugueses

# A "LENDÁRIA COIMBRA"

Um artigo do  
Dr. JORGE DE ALARCÃO



A Universidade de Coimbra  
Coimbra University

**A** cidade de Coimbra, apesar da importância que sempre teve desde os finais do séc. VI d.C., foi, até quase aos nossos dias, uma cidade pequena, em

termos de população e de actividade económica. Na década de 580, instalou-se nela uma sede episcopal, que até então se mantivera em Conimbriga, cidade ro-

Fotos cedidas pela  
REGIÃO DE TURISMO  
DO CENTRO

mana hoje deserta, a cerca de 15 quilómetros mais a sul. A existência de um bispo, cuja acção se não reduziu à esfera religiosa, porque teve certamente, na Alta

Idade Média, uma considerável importância política e cultural, contribuiu para o prestígio da cidade e situou-a entre os centros urbanos principais do país.

No séc. XII, o primeiro rei de Portugal, Afonso Henriques, elegeu-a como capital do reino. Numa altura em que as operações militares e a actividade administrativa exigiam, do rei, que se deslocasse constantemente, a capital não era uma sede permanente do poder político; era antes uma cidade onde o rei permanecia mais assiduamente, um burgo que o monarca privilegiava e cujas autoridades eclesiásticas ou civis tinham considerável peso político na corte. Esta importân-

cia de Coimbra no séc. XII traduziu-se na construção de edifícios públicos, religiosos, militares e civis, que fizeram de Coimbra uma das cidades mais monumentais, porventura até a mais monumental, do país. Assim, e entre outros monumentos que já desapareceram, devemos mencionar a Sé Velha e as igrejas de S. Tiago, S. Salvador e de Santa Cruz.

Coimbra era, nessa altura, um pequeno burgo cercado de fortes muralhas, coroado pelo castelo e pela alcáçova, isto é, pelo paço régio. Fora de muralhas, na baixa junto ao rio Mondego, em torno das igrejas de S. Bartolomeu, S. Tiago, Santa Cruz e Santa Justa,

começou a desenvolver-se um casario onde as actividades industriais e comerciais eram certamente maiores do que no interior da cintura amuralhada. Assim surgiu uma distinção entre a Alta e a Baixa, distinção que se manteve muito nítida até quase aos nossos dias: a Alta era a zona residencial da aristocracia, do clero e dos estudantes; a Baixa era a cidade dos industriais e comerciantes.

A instalação da Universidade em Coimbra contribuiu para a acentuação dessa diferença entre as duas partes da cidade. Criada oficialmente em 1290, a Universidade foi primeiramente instalada em Lisboa; mas logo em 1308 o rei D. Dinis a transferiu para Coimbra, por achar esta cidade mais propícia ao estudo.

Durante cerca de 250 anos a Universidade (a única Universidade de que o país dispunha) esteve ora em Coimbra, ora em Lisboa. Em 1537, D. João III instalou-a definitivamente em Coimbra. Cedeu-lhe o palácio real, que nos anos imediatamente anteriores havia sido objecto de importantes obras de remodelação. Vivia-se um período de prosperidade económica e a transferência da Universidade provocou uma revolução urbanística considerável, com grandes demolições e a consequente edificação de colégios universitários que substituíram pequenos prédios de habitação e quintais por edifícios de grande porte. Pouco depois, os Jesuítas construíram na cidade uma das maiores igrejas do país (a actual Sé Nova), integrada num vastíssimo edifício para os padres e estudantes da Companhia.

Outras obras importantes se fizeram, ao longo dos séculos XVI e XVII, em toda a área suburbana: abriu-se uma rua nova, a da Sofia, bordejada de importantes edifícios que o "progresso" dos séculos XIX e XX descaracterizou profundamente; remodelaram-se conventos antigos ou ergueram-se mosteiros e colégios novos, como os de S. Bento, Tomar, S. José, Santa Clara e S. Francisco, estes dois últimos na encosta fronteira à cidade, do lado sul do rio. A imagem que a cidade oferecia nos meados do séc. XVII ficou registada numa belíssima gravura de Pier Maria Baldi, artista que acompanhou o florenti-



Aspecto de Coimbra  
Coimbra — Portugal



Convento de St.ª Clara  
St.ª Clara Convent

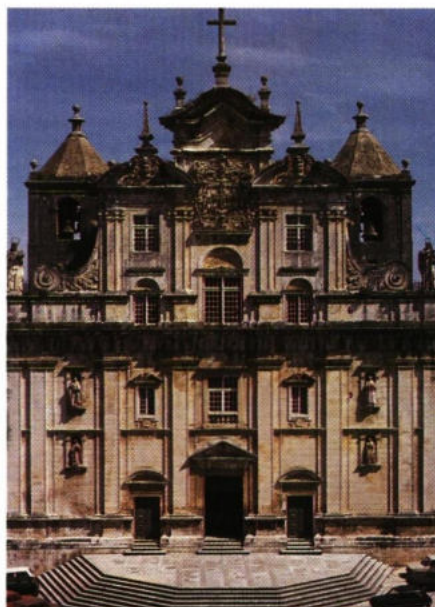
no Cosme de Médicis quando este visitou Coimbra em 1669.

A Universidade dominou a cidade desde 1537; e os Jesuítas, que nela mandavam, impuseram a sua cultura e os seus preconceitos sociais. Nos meados do séc. XVIII, após a expulsão dos Jesuítas, o Marquês de Pombal, o todo poderoso ministro do rei D. José, reformou a Universidade e fez dela uma escola moderna, com laboratórios tão actualizados como os de qualquer outro centro europeu. O Laboratório de Física, do qual restam ainda numerosos instrumentos, e o magnífico Jardim Botânico dão-nos uma imagem dessa renovação científica que não ficou confinada à Universidade: um dos seus professores, Domenico Vandelli, criou uma fábrica de faiança que modernizou uma das indústrias mais antigas e tradicionais da cidade.

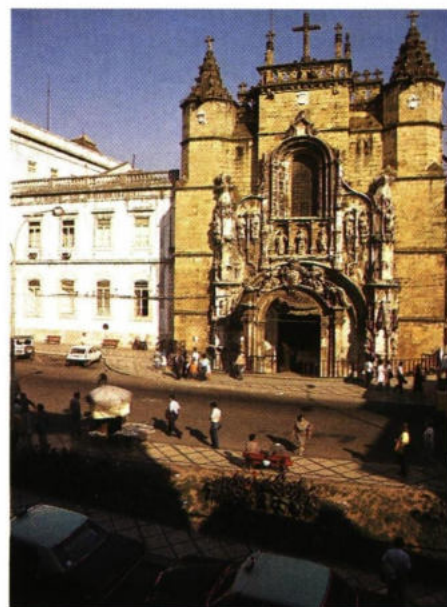
Apesar de toda a renovação, manteve-se o velho contraste entre a Alta do clero, dos professores e dos estudantes e a Baixa dos comerciantes e dos industriais. Só nos anos 40 do presente século se começou a diluir tal distinção, quer pelo crescimento da cidade, quer por uma profunda e infeliz renovação urbanística da Alta. O casario velho, onde modestos prédios de habitação, mas com carácter, enquadravam grandes edifícios dos séculos XVI a XVIII, foi gravemente destruído para a instalação da cidade universitária, de linhas severas e monótonas como se fora só fábrica de licenciados. A imagem perdida da Alta pode todavia ainda encontrar-se nalgumas ruas estreitas entre a Sé e a Baixa.

O desrespeito pelo património histórico-arquitectónico e a mediocridade da concepção urbanística que caracterizam as obras da cidade universitária continuam a afectar o desenvolvimento de Coimbra, cidade que tem sido incapaz de preservar e de valorizar devidamente o seu património histórico ou de preparar o seu futuro. Apesar de tudo, Coimbra continua a ser uma das cidades mais belas de Portugal e um dos seus centros históricos mais ricos. O edificio antigo dos Paços da Universidade, com a sua capela manuelina, a esplendorosa biblioteca do séc. XVIII e a Sala dos Actos, constitui um dos monumentos mais visitados do país. A Sé Velha é a mais pura das ca-

tedrais românicas de Portugal. A igreja de Santa Cruz, cuja estrutura românica ainda se percebe, apesar da profunda remodelação do séc. XVI, vale pela sua monumentalidade e como memória desse tempo em que Afonso Henriques privilegiou a cidade. Por toda a parte se conservam memórias do tempo antigo: da rainha Santa Isabel, no mosteiro de Santa Clara-a-Velha que mandou edificar; de Inês de Castro, na Quinta das Lágrimas, onde chorou de medo e de saudade na ausência de D. Pedro; da infeliz D. Maria Teles, assassinada por seu marido, o infante D. João, no Paço de Sub-Ripas; e logo acima, na Torre de Anto, memória de António Nobre, para quem tão "lindas coisas a lendária Coimbra encerra". □



Igreja de Sé Nova  
Sé Nova Church



Igreja de St.ª Cruz  
St.ª Cruz Church



Mosteiro de Celas  
Celas Monastery

# THE LEGENDARY COIMBRA

By: Dr. JORGE DE ALARCÃO

Photos: REGIÃO DE TURISMO DO CENTRO

The Town of Coimbra, in spite of the importance it has always had since the end of the 6th century, was, almost up to our days a small town, in terms of population and economic activity. In the decade of 580, Coimbra sees the instalment of the episcopate, which, until then, was in Conimbriga, nowadays a deserted roman town, 15 km south. The existence of a bishop, whose actions, went beyond the religious sphere, because in the High Middle Ages, it certainly had a considerable cultural and political importance, contributed to the prestige of the town and placed it amidst the principal urban centers of the country.

In the 12th century the first king of Portugal, Afonso Henriques, elected Coimbra capital of the kingdom. At a time when military operations and administrative activity, demanded, the frequent displacement of the king, the capital, was not a permanent seat of the political power; it was rather, a town where the king more assiduously lived, a burgh privileged by the monarch and whose ecclesiastical or civil authorities had a considerable political weight in the court. This importance of Coimbra in the 12th century was translated in the construction of public, religious, military and civilian buildings, that made Coimbra one of the most monumental, per-

haps even the most monumental, town in the country. Thus, and amidst other long gone monuments, one should mention the Old See and the churches of S. Tiago, S. Salvador and Santa Cruz.

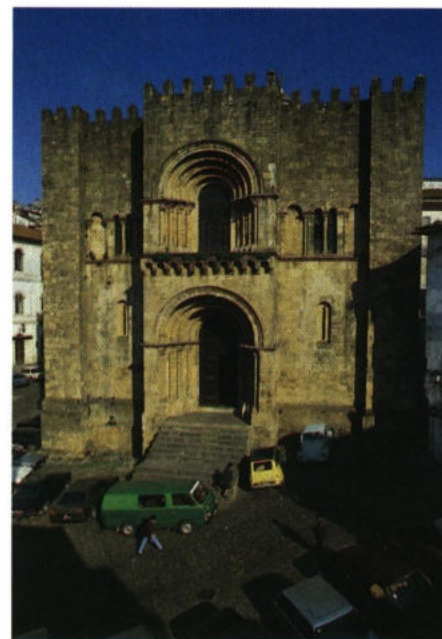
Coimbra was, then, a small burgh surrounded by strong walls, crowned by the castle and the royal palace. Outside the walls, in the low lands near the river Mondego, around the churches of S. Bartolomeu, S. Tiago, Santa Cruz and Santa Justa, took place the development of several rows of houses, where, industrial and commercial activities were, no doubt, stronger than, inside those walls. Thus appeared the distinction between "Alta" (the castle, the palace, inside the walls, on the hills) and "Baixa" (the low lands, by the river). This distinction was kept very clear until almost the present day: the "Alta" was the residencial zone of the aristocracy, clergymen and students; the "Baixa" was the industrial and commercial town.

The founding of Coimbra University, contributed to emphasize this difference between these two parts of the town. Officially founded in 1290, the university was first installed in Lisbon; but, by 1308 king Dinis ordered its transference to Coimbra, thinking this town more propitious to learning.

For almost 250 years the Univer-

sity (the only one available in the country) was either in Coimbra, or in Lisbon. In 1537, king João III definitively moved it, to Coimbra. The royal palace, which, the previous years, had seen important works of remodelling, was then granted to the University. It was a period of economical prosperity, and the transference of the University was responsible for a considerable urbanistic revolution, with great demolitions and the consequent building of colleges and other buildings as a substitute for small and old houses and backyard gardens. Some time after, the Jesuits, erected one of the greatest churches in the country (the actual New See), integrated in a vast building for the priests and students of the Company.

Other important works took place, during the 16th and 17th centuries, in the suburban area: a new street was opened — Rua da Sofia —, bordered by important buildings which the "progress" of the 19th and 20th centuries profoundly uncharacterized; old convents were remodelled and new monasteries and colleges erected, like S. Bento, Tomar, S. José, S. Francisco and Santa Clara, the last two on the hillside facing town, from the south side of the river. By mid 17th century, the town image was registered on a beautiful picture by Pier Maria



Sé Velha  
The Old See

Baldi, an artist who escorted Cosme de Médicis from Florence, when he paid a visit to Coimbra in 1669.

The University has overcome the town since 1537; and the Jesuits, who ruled the University, imposed their culture and their social prejudices. By mid 18th century, after the banishment of the Jesuits, the Marquis of Pombal, the almighty minister of king José I, reformed the University and turned it into a modern school, with laboratories as up to date as the ones from other european centers. The physics laboratory, of the which still remain numerous instruments, and the magnificent Botanical Gardens, give us an image of that scientific renovation, which was not confined to the University; one of its teachers, Domenico Vandelli, founded a factory of Faience which helped to modernize one of the town's more ancient and traditional industries.

In spite of all the renovation, the old contrast between the "Alta" with its clergymen, teachers and students and the "Baixa" of

the trademen and industrialists, remained. Only during the 40's of the present century, such a distinction began to dilute, either by the development of the town, or by a profound and disastrous urbanistic renovation of the "Alta". The old houses, where residences, modest but full of character, framed great buildings of the 16th and 17th centuries were gravely destroyed, to instal a university campus, of harsh and monotonous lines, as if it were no more than a factory for graduates. Still, the lost image of the "Alta", can nevertheless, be found in some narrow streets, between the See and the "Baixa".

The lack of respect for the history and architectonic heritage and the mediocrity of the urbanistic conception, still affect the development of Coimbra, a town which has been unable to preserve and value in a proper way its historic patrimony or even to prepare its own future. In spite of all, Coimbra still is one of the more beautiful portuguese towns and also one of Portugal's richest historical centers. The old building

Paços da Universidade, with its manueline chapel, its splendid library from the 18th century and its Sala dos Actos, constitutes one of the most visited monuments of our country. The Old See, is the purest of all the roman catholic cathedrals in Portugal. The church of Santa Cruz, which roman catholic structure, can still be distinguished, in spite of, its profound remodulation during the 16th century, is of value for its monumentality and is a remembrance of the times when, Afonso Henriques, privileged this town. Everywhere memories of bygone days are kept safe: recollections of Queen Isabel, of the Santa Clara-a-Velha Monastery which she had built; of Inês de Castro, at Quinta das Lágrimas, where she wept with fear and nostalgia, in the abstinence of king Pedro; of the unfortunate Maria Teles, murdered by her husband, Infante João, at the Palace Sub-Ripas; and immediately above, at the Torre de Anto, remembrance of António Nobre, to whom, such "beautiful things the legendary Coimbra secludes".



Coimbra e o Mondego  
Coimbra and Mondego river



It can be expressed in so many ways — through good food, a noble wine, or a little of Portugal's sunshine in our smile. Aboard TAP Air Portugal's Navigator Class Top Executive flights you'll see what we mean.



**The Perfect  
Welcome  
is an Art!**

By nature the Portuguese are the most friendly people you could meet. We are known throughout Europe, in Africa and the Americas, too. No matter in which direction you are going, we've been

there before and we know how to take you there again. We are a legend.

 **NAVIGATOR  
CLASS** ★ ★ ★ ★  
top executive

We fly the face of History.

**1 TAP AIR  
PORTUGAL**



## 2.º RALLY-PAPER APTCA

**A** exemplo do ocorrido no ano passado, vai a Associação Portuguesa de Tripulantes de Cabine, levar a efeito o seu 2.º Rally Paper.

Para aqueles que por alguma razão não puderam estar presentes naquele acontecimento desportivo, quer como participantes quer como simples espectadores, lembramos o sucesso obtido em 1988 com a organização deste Rally. A palavra êxito é a que melhor nos ocorre para definirmos o que na realidade se passou. Êxito em termos de organização, participação, prémios atribuídos, apoio de patrocinadores, mas sobretudo êxito em termos de reunião social de uma classe que deste modo vem dando sinais de um crescente associativismo.

No número 13 da nossa revista, prometíamos voltar. Aqui estamos pois, apetrechados com a experiência adquirida e ainda com a firme vontade de, se possível, melhor fazer este ano.

É desde já promessa da organização um bom número de surpresas. Os prémios serão, de algum modo, tentadores. Mas, mais do que tudo isto, prometemos um agradável tempo de convívio que ocorrerá durante o tempo do Rally e se prolongará pelo jantar de fim de prova e com a tradicional festa de atribuição de prémios. Contamos desde já com a participação em pleno dos nossos associados, mas não só, já que a inscrição estará aberta a todos aqueles interessados em participar. Adira pois a mais esta organização da APTCA. Traga consigo amigos e familiares, mas traga sobretudo a boa disposição, pois ela será um dos elementos essenciais para que o 2.º Rally Paper APTCA, a exemplo do 1.º, seja mais um sucesso. Teremos assim motivos de sobra para continuarmos com organizações deste género, que tanto contribuem para que se fortifique o nosso espírito de classe e que, em última análise, levam ao conheci-

mento do público em geral, a existência e vitalidade da nossa Associação.

Resta-nos e desde já, levar ao vosso conhecimento, alguns dados sobre a organização do Rally. Ele terá lugar no dia 6 de Maio, pelas 14.30, sendo a concentração inicial na Rua Aquiles Machado, 3G — Olaias. No dia 1 de Março, terá lugar a abertura do secretariado da prova, a funcionar na Praça Pasteur, 11 r/c Dt.º, todos os dias úteis entre as 10.00 e as 18.00 h. Aí serão prestadas todas e quaisquer informações sobre a prova e sua regulamentação, podendo ainda os interessados utilizar o telefone 809280. O Secretariado encerrará a 30 de Abril, sendo as inscrições limitadas a 100 participantes.

Não queríamos esperar pelo fim da prova para prometermos voltar e assim, desde já, aqui fica a promessa de que 1990 de novo ouvirá falar de nós. Contamos pois com a vossa participação. □

# APTCA'S PAPER RALLY - 1989

**F**ollowing last year's example, the APTCA, Portuguese Cabin Crews Association, will organize its 2nd Paper Rally.

To those of you, that for any reason, could not attend that sporting event, either as participants or mere spectators, we would like to remember you of the success attained in 1988 with the organization of this rally. The word "HIT" is the one that occurs to us, the one that better defines what really happened. A Hit in terms of organization, participation, prizes given, sponsorships, but above all a hit in terms of a social gathering of a professional class that, day by day shows increasing signs of associativism.

In the 13th issue of our magazine we had promised to come back. Here we are then, equipped with the acquired experience and also with a strong will to, if possible, do better this year.

The organization already promises, a considerable number of surprises. The prizes will be tempting, but, above all we promise an agreeable meeting, not only during the rally but also during the traditional dinner at the end of it and the prize awarding party. We are already relying on the participation of our associates and of all those wanting to come and join us. Come along then and join the rally! Bring friends and family but above all bring your good disposition. This will be one of the essential elements for the success of the 2nd APTCA'S PAPER RALLY. Thus we will have enough motives to continue with such events that so greatly contribute to the strengthening of our professional class spirit and that reveal to the public in general, the vitality of our Association.

Then here is some useful information about the rally organization. It will take place on the 6th May at 14.30 hours and the initial concentration will be at Rua Aquiles Machado, 3-G, Olaias. The opening of the RALLY SECRETARIATE will be on the 1st

March and it will meet at Praça Pasteur 11 r/c Dt.º, every week day from 10.00 to 18.00 hours. There you can get any useful information. You can also dial 809280, for the same purpose. The Rally Secretariate will be closed on the 30th April and enrolments

will be limited to a number of 100 participants.

We don't want to wait till the end of the Rally, to promise to come back, so you can be sure that 1990 will hear from us again. We're counting on you; come along!



Traga consigo amigos e familiares, mas traga sobretudo a boa disposição.  
Bring friends and family but above all bring your good disposition.



**6 de Maio**  
**2º RALLY**  
**PAPER**



**APTCA**

ASSOCIAÇÃO PORTUGUESA DE TRIPULANTES DE CABINE

INFORMAÇÕES E INSCRIÇÕES

PRAÇA PASTEUR N.º 11 - R/C DT.º — 1000 LISBOA  
TELEFONE 809280



## O AVIÃO E OS PASSAGEIROS

### THE AIRCRAFT AND THE PASSENGERS

Um artigo de: VÍTOR JESUS

Ilustrações de: FERNANDO POTIER

**A** Aviação é um dos ramos da actividade económica que em todo o mundo tem beneficiado com a evolução da técnica. Grande parte da indústria de ponta tem programas específicos para a aviação, seja militar ou civil, e é a essa pesquisa e posterior aplicação prática que se tem devido o desenvolvimento da aviação comercial em todo o mundo. Muitas vezes o utilizador não se apercebe verdadeiramente do enorme salto técnico que as novas gerações de aviões representam quando comparadas com as anteriores.

Do ramo têxtil aos computadores, das fibras ópticas à navegação por satélite, dos materiais compostos às novas concepções de "design", tudo se tem conjugado para que a aviação seja mais segura, mais técnica e mais fiável. Mas neste panorama quase idílico, uma coisa parece ainda não ter sido resolvida: A concepção de "transporte". Sejamos mais

explícitos. A indústria tem concebido aviões onde aplica toda a técnica conhecida, mas parece ter-se esquecido do homem, do ser humano que vai utilizar esse meio de deslocação que em horas atravessa continentes e oceanos.

E como passa o homem essas mesmas horas?

Pontualmente em algumas companhias tem havido tentativas variadas para suprimir o aborrecimento de estar fechado durante horas a fio sem nenhuma ocupação possível. Mas até agora a imaginação além de pouca não tem sido acompanhada dos respectivos meios técnicos capazes de viabilizar uma integral ocupação de tempos mortos. Não chega distribuir material de leitura, ainda por cima circunscrito a itens certos. Não chega projectar um filme, a maior parte das vezes com um interesse relativo e muitas vezes a funcionar como "agressor" em vez de catalizador

da atenção do passageiro. A técnica já hoje tem meios de fornecer ao homem uma panóplia de soluções que levem a concepção de transporte a ser mudada para o campo da satisfação, fornecendo ao utilizador o espaço e a privacidade a que logicamente aspira e a que tem direito. Basta que a concepção antiquada de "transporte" seja mudada.

Se essas técnicas têm sido usadas com sucesso nos novos autocarros e comboios, se os nossos automóveis já as utilizam, ou, estão em condições disso, se o barco chegou à sofisticação extrema, porque não começar no avião? Porquê o martírio do jornal, do parceiro de viagem à nossa frente, porquê as pernas encolhidas até criar espasmos, porquê uma noite quase inteira em posição pouco menos que acrobática?!

Pensava-se que com o advento das novas gerações de avião do século XXI começaria a haver

uma transformação neste panorama. Mas os projectos ainda em prancheta ou foram cancelados, caso dos 7Y7 da Boeing ou mantêm as mesmas características dos anteriores, caso do Airbus 340 e MD11. O não às técnicas modulares de configuração de assentos e terminais video para recepção de uma panóplia de programas parece que foram sacrificados no altar da concepção de "transporte de massas" cada vez mais barato mas cada vez, também, mais machador e gerador de conflitos. Será que não se está aqui a descontinuar a evolução que todos os dias acontece no mundo do progresso para onde o homem tende?

É que não basta já o meio de locomoção ser rápido, fiável e económico. O homem moderno tem necessidade permanente de meios de acompanhamento que o mantenham no seu mundo, desviando-lhe a atenção do facto de estar num meio que naturalmente não é o seu. Basta para tanto, que a ideia de transporte evolua de forma a dar-lhe satisfação completa e com isso todos ganharemos. A aviação, porque transforma em prazer o que para 50% dos utilizadores é sacrifício. O homem, porque se sentirá completamente satisfeito nas suas necessidades de entretenimento, de conhecimento exterior e acompanhamento do mundo que o rodeia. □

**A** viation is one of the economic activity branches which, all around the world, has taken advantage of the technical evolution. A great part of the advanced industry has specific programs for aviation, either military or civil and it is to that research and its subsequent practical application that the development of civil aviation all around the world is due.

Most times, the user, does not truly become aware of the enormous technical leap that the new generation of aircraft represents, when compared with the previous. From textiles to computers, from optical fibers to satellite navigation, from compound materials to a new concept of design, everything has been conjugated so that aviation will become safer, more technical and reliable. But in this almost idyllic panorama, one matter still seems to be unsolved: A concept of "transport". Let us be more expli-

cit. The industry has built aircraft where all the known technical knowledge is applied but man seems to have been forgotten and the human being will ultimately be the user of this means of conveyance, which, in a matter of hours crosses continents or oceans.

And how does man spend all those same hours?

At one time or another, in some companies, there has been various attempts to suppress boredom of being enclosed for endless hours, without any possible occupation. But, until now, imagination, besides being too little has not kept up with the technical means capable of rendering possible an integral occupation of spare time. It is not enough to distribute reading materials, limited to certain items. It is not enough to exhibit a film, most of the times of relative interest and sometimes acting as an "Agressor" instead of, as a catalyzer of the passengers attention. Nowadays there are technical means capable of giving man a whole set of solutions that will bring the notion of transport to a field of satisfaction and will give the user the space and privacy which he covets and has a right to. It will be enough to change the old notion of transport.

If that technical knowledge has been used with success in new buses, trains and even if our cars are or are about to use it, if ships came to the ultimate sophistication, why not begin with aircraft? Why the torment of the newspaper, of the travelling partner in front of us, why the doubled up

legs, why an almost whole night, in a little less than acrobatic position?

It was thought that with the arrival of the new generation of aircraft, in the 21st century, there would be a whole transformation of this panorama. But all projects, still on the drawing board, either were cancelled, in the case of the boeing 7Y7, or maintain the same characteristics of the previous aircraft, in the case of the airbus 340 and Macdonald MD11. A blunt no, concerning the modular techniques of seats configuration and video terminals to the reception of a whole set of programs. These were sacrificed on the altar of the notion of "mass transport", cheaper and cheaper, but also, wearier and wearier and a begetter of conflicts. Aren't we thus, discontinuing the evolution, that happens every day, in the world of progress to which man tends? By now, it is not enough for the means of locomotion to be fast, reliable and economic. Modern man has a permanent need of companionship, that will hold him to his world, making him unaware on an environment which naturally is not his. And it will be enough if the notion of transport evolves in a way that it can bring man a complete satisfaction. With this, we will all win. Aviation, because it will change into pleasure, what for 50% of the people, is a sacrifice. And man, because he will feel a complete satisfaction, concerning his needs of entertainment, external knowledge and keeping up with the world around him □





Seleccionamos a carne e o peixe de melhor qualidade, os melhores legumes, os melhores frutos, os melhores ingredientes.

Escolhemos a doçaria mais adequada a cada refeição.

Trabalhamos com os equipamentos mais evoluídos.

Temos ao nosso serviço os melhores profissionais.

Aliamos a tudo isto a tradicional qualidade da Cozinha Portuguesa.

We select the best quality meat and fish, the best vegetables and fruit, the best ingredients.

We choose the sweet dishes most suitable for each meal.

We work with the most modern equipment.

We have the best professionals in our service.

We add to all this the traditional quality of Portuguese Cooking.

WHATEVER CLASS YOU TRAVEL **SARL** ALWAYS GIVES YOU A FIRST CLASS MEAL.

QUALQUER QUE SEJA A CLASSE  
EM QUE VIAJE, A **SARL**  
PROPORCIONA-LHE SEMPRE UMA  
REFEIÇÃO DE PRIMEIRA CLASSE

**SARL**  
*catering*

**Sociedade Abastecedora de Aeronaves, Lda.**

PRINCIPAL EMPRESA NACIONAL DE CATERING DE AVIAÇÃO — LEADER AIRCRAFT CATERING COMPANY

**SEDE-HEAD OFFICE - LISBON**

PRACETA DOMINGOS RODRIGUES  
QUINTA DO FIGO MADURO  
2685 SACAVÉM  
TELEFONE: 2513091 — TELEX: 12626 GIRSOL P

**FILIAIS-BRANCHES**

FARO  
AEROPORTO DE FARO  
TELEFONES: 23959-23498  
8000 FARO

MADEIRA  
SÍTIO MÃE DEUS — CANIÇO  
TELEFONE: 932311 — TELEX 72584 GIRSOL P  
9125 CANIÇO

# A LETRA E O ESPÍRITO

Notícias \* Registos \* Comentários

Texto de: SERAFIM FERREIRA

Fotos de: JOSÉ BORGES

- CENTENÁRIO DE PESSOA (1888-1988)
- PESSOA'S CENTENARY (1888-1988)



Na esplanada da "Brasileira", Lagoa Henriques colocava uma escultura em bronze, em que Pessoa aparece sentado à mesa do café que frequentou.

On the esplanade of the café "Brasileira", Lagoa Henriques placed a sculpture in bronze, in which Pessoa appears sitting at a table of the café that he frequented.

Não foram poucas as iniciativas culturais levadas a cabo para comemorar o primeiro centenário do nascimento de Fernando Pessoa (1888-1935), grande Poeta que depois de Camões se tornou no mais universalista expoente da cultura portuguesa. A par de várias exposições de carácter bibliográfico e artístico (Biblioteca Nacional, Galeria Almada Negreiros e Casa de Serralves — Porto), importante marco do programa comemorativo foi, em Dezembro, o Congresso de Estudos Pessoaanos que reuniu na Fundação Gulbenkian

alguns dos mais prestigiados estudiosos e analistas da obra pessoana, como Eduardo Lourenço, Vergílio Ferreira, Arnaldo Saraiva, Teresa Rita Lopes, David Mourão-Ferreira, Joaquim-Francisco Coelho, José Augusto Seabra, entre outros, que repetiram ou renovaram algumas das pistas interpretativas da obra poética do autor de *Mensagem*.

Por outro lado, Lisboa quis valorizar o seu património artístico espalhado pelos jardins e praças da cidade, colocando em zona ajardinada dos Olivais, próximo da Escola Preparatória que tem Pessoa como patrono, um trabalho de escultura em ferro de João José Brito, ao mesmo tempo que na esplanada da "Brasileira", no coração do Chiado e muito perto da casa em que o Poeta nascera, Lagoa Henriques colocava uma escultura em bronze, em que Pessoa aparece sentado à mesa do café que frequentou em tantas horas do seu desassossego diário.

Ainda sob a égide deste ano de 1988 marcadamente pessoano, António Ramos Rosa, cuja obra em trinta anos de ofício de poeta tem sido discreta e longe dos exibicionismos literários, foi justamente consagrado com o "Prémio Pessoa", um dos galardões culturais mais importantes em Portugal, que desejou pôr em destaque e honrar assim uma obra poética que é das mais autênticas da nossa moderna literatura.

There have been more than a few cultural initiatives undertaken, to commemorate the first centenary of the birth of Fernando Pessoa (1888-1988), a great poet who after Camões, became the most universal exponent of portuguese culture.

As well as several exhibitions of a bibliographic and artistic character (Biblioteca Nacional, Galeria Almada Negreiros and Casa de Serralves — Oporto), an important landmark in the commemorative program, was in december, when the Congress of Estudos Pessoaanos, assembled some of the most prestigious students and analysts of Pessoa's works, at Fundação Gulbenkian, Eduardo Lourenço, Arnaldo Saraiva, Teresa Rita Lopes, David Mourão-Ferreira, Joaquim Francisco Coelho, José Augusto Seabra, amongst others, that repeated or renewed some of the interpretative lines of the poetic works of the author of "Mensagem".

On the other hand Lisbon wished to enrich its artistic patrimony scattered over the gardens and city squares, by placing in

the green zone of Olivais, near the Preparatory School which has Pessoa as a patron, a sculpture of Fernando Pessoa, in iron by João José Brito, and at the same time, on the esplanade of the café "Brasileira" in the heart of Chiado and very near the house in which the poet was born, Lagoa Henriques, placed a sculpture in Bronze, in which Pessoa appears sitting at a table of the café that he frequented during so many hours of his daily restlessness.

Still under cover of 1988, a decidedly "pessoano" year António Ramos Rosa, who in his 30 years as a poet has been discreet and far from literary exhibitionism, was justly consecrated by being given the "Pessoa Prize" one of the most important cultural rewards in Portugal that wished to honour and distinguish a poetical work which is one of the most authentic of our modern literature.



Nos Olivais, próximo da Escola Preparatória que tem Pessoa como patrono, um trabalho de escultura em ferro, da autoria de João José Brito.

In the green zone of Olivais, near the Preparatory School which has Pessoa as a patron, a sculpture of Fernando Pessoa, in iron by João José Brito.

- **CHIADO:**  
Recuperação de uma zona cultural e histórica
- **CHIADO:**  
Restoration of a cultural and historical zone



Em poucas horas o Chiado ficou quase todo destruído.  
In a few hours Chiado was practically destroyed.

25 de Agosto de 1988 ficou como a data mais triste dos acontecimentos da vida portuguesa: em poucas horas, o Chiado ficou quase todo destruído e esventrado, nas casas e estabelecimentos comerciais que desapareceram na voragem das chamas, ficando Lisboa mais deserta e empobrecida no seu património histórico e arquitectónico. Mas depois da catástrofe (e outras ainda mais graves fazem parte da história de séculos da capital portuguesa), algumas vozes depressa se ergueram na vontade firme de reabilitar esta importante zona cultural e comercial e reconstruir os edifícios que o pavoroso incêndio devorou em escassas horas. Porém, enquanto não se elabora o projecto dessa recuperação, cuja responsabilidade foi confiada ao arq.<sup>o</sup> Siza Vieira, professor de Arquitectura no Porto e muito conhecido a nível internacional, encontrou-se já uma solução para reanimar as ruas desta parte do Chiado sempre tão cheio de vida: em Dezembro passado, às portas das festividades natalícias, abriu ao público um passadiço de ferro e cimento que colocou de novo o Chiado no caminho dos passos de toda a gente que diariamente não deixa de passear pelas ruas Garrett e do Carmo, sobem ou descem entre o Chiado e o Rossio. É já um primeiro passo, sim, para se não deixar morrer esta zona da cidade, na lembrança de Eça frequentar a "Havaneza" ou a "Ferrari" e de Pessoa e Almada cavaquearem pelas mesas da "Brasileira".

25 August 1988, was the date of the saddest event in the life of the portuguese people: in a few hours Chiado was practically destroyed, and in ashes, the houses and commercial establishments had disappeared in a vortex of flame, Lisbon was left more deserted and poorer in its historical patrimony. But after the catastrophe (others, more serious, are part of centuries of the history of the portuguese capital), some voices were quickly heard with the firm desire to rehabilitate this important cultural and commercial zone, and reconstruct the edifices, the horrific fire had destroyed, in bare hours. However whilst the plans for the recuperation are still on the drawing board, the responsibility for these was given to arch. Siza Vieira, professor of architecture in Oporto and very well known internationally, a solution has been found, to reanimate the streets of this part of Chiado, always so full of life. On the threshold of Christmas festivities a passageway of iron and concret, was opened to the public, which placed the Chiado once again on the way of the people who daily go along Garrett Street and Carmo, go up and down between Chiado and Rossio. Yes, it is the first step towards bringing this part of the city back to life, in remembering Eça frequenting the "Havaneza" or "Ferrari" and Pessoa and Almada chatting round the tables of the "Brasileira".

- **VENCER O MARÃO:**  
Auto-estrada entre Amarante e Vila Real
- **TO CONQUER MARÃO:**  
Motor-way between Amarante and Vila Real

No desejo de cumprir o programa de dotar o País com a necessária e urgente rede de estradas que nos faça acertar o passo pela Europa, a Junta Autónoma de Estradas e a BRISA concluíram há pouco tempo um dos troços rodoviários mais importantes: os lanços Amarante-Campeã e Quintela-Rossas, além da variante de Vila Real numa extensão de 40 quilómetros. Com esta auto-estrada começa a vencer-se o antigo adágio português de se dizer que, "para lá do Marão, mandam os que lá estão", e desse modo reforçar o abandono e a solidão que sempre impediu as melhores ligações com o nordeste transmontano. Apenas se espera que, vencido agora o Marão pelos caminhos do progresso rodoviário, outros sonhos se possam concretizar no desenvolvimento económico e social das terras de Trás-os-Montes, sempre muito entregues a um destino que tem sido quase inalterável no alongar dos anos.

In the wish of carrying out the program of giving the country the necessary and urgent network of roads which will put us in step with Europe, the Junta Autónoma das Estradas and BRISA, a short time ago finished one of the more important branches of that network: the stretch Amarante-Campeã and Quintela-Rossas as well as the deviation to Vila-Real. An extension of

40 kilometers. With this motorway we begin to overcome the old portuguese adage that says "Para lá do Marão mandam os que lá estão" (beyond the Marão orders are given by those who are there), and in this way to lessen the abandonment and loneliness that always hindered the best of relationships with the people of beyond the northwest mountains.

We now only await that the Marão having been overcome by the progress of the highways, other dreams may materialize, in social and economical development, in the lands of Trás-os-Montes, always given to a destiny, that has been unchangeable along the years.



Com esta auto-estrada começa a vencer-se o Marão  
With this motorway we begin to conquer Marão.

## • FANTASPORTO 89

Entre 3 e 12 de Fevereiro, realizou-se no Porto o IX Festival Internacional de Cinema, que é um dos certames deste género mais importantes do País. Exibiram-se mais de 50 filmes inéditos no circuito comercial, provenientes de 18 países, entre os quais algumas das obras recentes de Robert Zemeckis, Lee Wallace, Tobe Hooper, Jan Zeman, José Luis Cuerda, entre outros, sendo ainda de assinalar as retrospectivas dedicadas aos filmes de Steven Spielberg e Paul Verhoeven e ao Cinema Europeu, integradas ainda neste nono festival do FANTASPORTO 89.

From 3-12 february the IX Cinema International Festival was held in Oporto. It is one of the most important of its kind, in the country. More than 50 films were exhibited for the first time coming from 18 different countries, amongst them some of the more recent works of Robert Zemeckis, Lee Wallace, Tobe Hooper, Jan Zeman, José Luis Cuerda. The retrospectives dedicated to the films of Steven Spielberg and Paul Verhoeven and also to the European cinema that were integrated in this ninth festival of Fantasporto 89, are also worth mentioning.



## • NOVAS ESTAÇÕES DO METRO EM LISBOA

## • NEW STATIONS FOR LISBON'S UNDERGROUND

Abertas nos últimos meses do ano passado, as novas estações do metropolitano de Lisboa, valorizadas com excelentes painéis de azulejos de Vieira da Silva, Cargaleiro, Júlio Pomar e Sá Nogueira, ampliam a rede de transporte subterrâneo da capital, servindo sobretudo zonas que ganharam enorme importância populacional, como a de Benfica, cujo terminal do Colégio Militar serve agora uma parte muito habitada e permite assim um acesso o mais rápido e fácil ao Estádio da Luz em dias de futebol, ou o alargamento da rede do metropolitano para servir a zona da Cidade Universitária e o Hospital de Santa Maria. Projectadas e decoradas com gosto arquitectónico e mais funcionais na sua utilização, as novas estações facilitam o acesso à baixa da cidade e possibilitam melhores meios de transporte na ligação com as áreas suburbanas de Lisboa, que não deixa de crescer.

Opened near the end of last year Lisbon's new underground stations, enriched with excellent panels of tiles by Vieira da Silva, Cargaleiro, Julio Pomar and Sá Nogueira, amplify the capital's network of underground transport, serving zones with an important rise in population such as, Benfica of which the Colégio Militar terminal services a large inhabited part, thus allowing a more rapid and easier access to the "Luz Stadium" in days when football matches are being held or the extension of underground network to service the university campus and Santa Maria Hospital zones. Planned and decorated with architectural taste, and more functional in their use, the new stations make access to the city center and to the suburban areas a lot easier, in a city that never stops growing.

## • MORTE DE FERNANDO NAMORA

## • DEATH OF FERNANDO NAMORA

Com a morte do autor de "Retalhos da Vida de um Médico", ocorrida em 31 de Janeiro, a literatura portuguesa perdeu um dos seus nomes mais prestigiados dos últimos cinquenta anos, cuja obra se encontra traduzida em várias partes do Mundo. No conjunto dos 30 títulos publicados (conto, romance, crónica, ensaio, diário, poesia, etc.), toda esta importante obra se caracteriza por um profundo e humaníssimo sentido da vida, pelo entendimento do drama em todos os planos, pela forma empenhada como soube dar uma visão pessoal dos homens e do mundo nas diferentes formas da sua expressão literária.

A Revista AERIUS manifesta assim um vivo sentimento de pesar pela morte de Fernando Namora (nascido em Condeixa, perto de Coimbra, em 15. Abril. 1919), na lembrança e sentida gratidão de o autor de "Casa da Malta" ter colaborado nas suas páginas, exactamente com um belíssimo texto evocativo da sempre relembrada aldeia de Monsanto, na Beira Baixa.

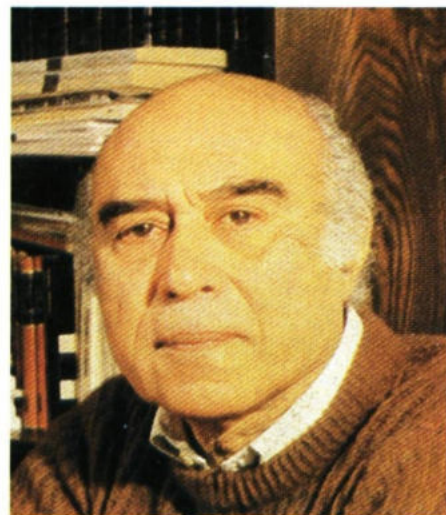
With the death of the author of "Retalhos da Vida de um Médico", on the 31 January, portuguese literature lost one of the most prestigious names of the last 50 years, whose works are to be found translated in various parts of the world. In the collection of the 30 titles published (tales, romance, chronicles, essays, poetry, etc), all those important works are characterized by a profound and humane feeling of life, in the understanding of human drama at all levels and by the way he knew how to give a personal vision of man and the world, in the different structures of his literary expressions.

The Aerius Magazine manifests its profound grief on the death of Fernando Namora (born in Condeixa near Coimbra on

Abertas nos últimos meses do ano passado, as novas estações do metropolitano de Lisboa, ampliam a rede de transporte subterrâneo da capital.

Opened near the end of last year Lisbon's new underground stations, amplify the capital's network of underground transport.

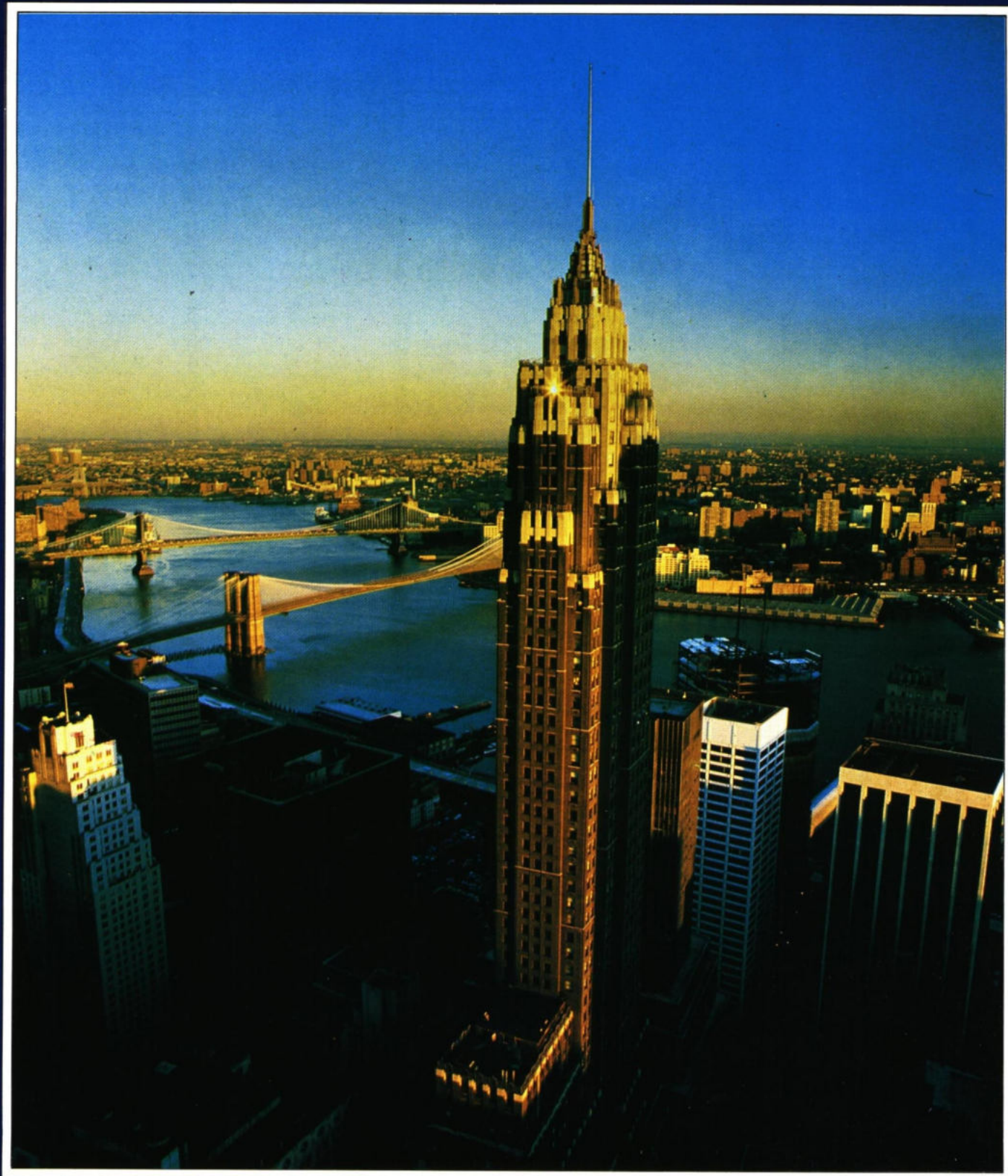
the 5 april-1919), in remembering and with deep gratitude that the author of "Casa da Malta" contributed to our pages with a beautiful and stirring article on the often remembered village of Monsanto, in Beira Baixa.



Fernando Namora  
A literatura Portuguesa perdeu um dos seus nomes mais prestigiados.

Fernando Namora  
Portuguese literature lost one of the most prestigious names.

# QUALQUER QUE SE



N.º 70 de Pine Street, em Nova Iorque.  
O edifício sede do AMERICAN INTERNATIONAL GROUP, INC. (A.I.G.)

# **FEJA O SEU DESTINO É QUASE CERTO ENCONTRAR-NOS.**

## **ESTAMOS EM MAIS DE 130 PAÍSES DOS CINCO CONTINENTES.**

Somos AMERICAN LIFE INSURANCE, CO.  
Constituímos a maior rede de seguros do mundo.  
Ao longo de mais de 60 anos, temos  
proporcionado segurança e protecção a centenas  
de milhares de detentores das nossas apólices.

Somos membros da AMERICAN INTERNATIONAL  
GROUP, INC. (A.I.G.), um dos grupos seguradores  
mais importantes do mundo, com um activo  
superior a 20 000 milhões de dólares e cuja rede  
internacional se estende pelos cinco continentes.

Em Portugal, continuamos também a ser símbolo  
e prática de uma técnica que se baseia  
no profundo conhecimento do mercado mundial,  
de uma constante inovação em seguros, para que  
cada um deles melhor se adapte às necessidades  
reais dos nossos clientes.

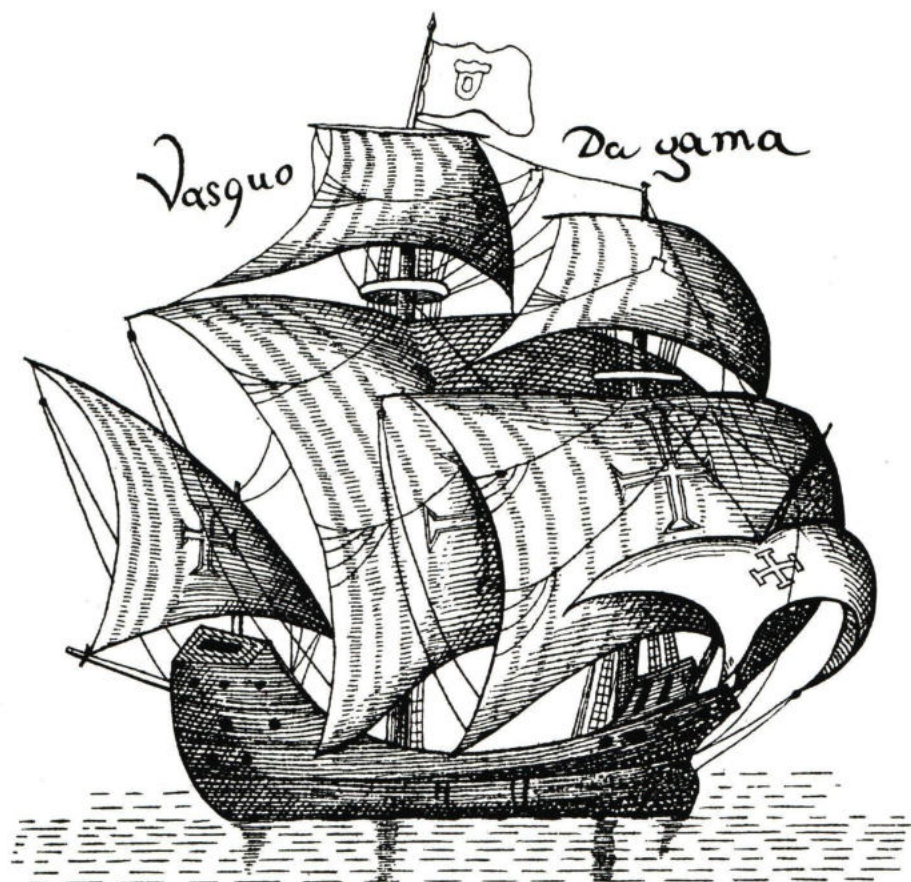
Connosco, a garantia de uma inabalável  
solidez financeira.

### ***AMERICAN LIFE***

American Life Insurance, Co. — Portugal

Av. da Liberdade, 36, 4.º — 1200 LISBOA

Rua do Campo Alegre, 231, 2.º — 4100 PORTO



# OS BARCOS DE VASCO DA GAMA

Texto extraído do livro

"OS BARCOS DE VASCO DA GAMA" do

Comandante JOÃO BRÁS DE OLIVEIRA, publicado em 1971

**Z**arco, Vaz, Gil Eanes, Baldaia, Antão Gonçalves, Nuno Tristão, Dinis Fernandes, Gomes Pires, Cadamosto, António da Nola, são os impávidos mareantes dessa falange de heróis que, inspirados pelo infante, patentearam aos olhos da Europa admirada, todo o litoral e ilhas africanas desde o Cabo Bojador até aos oito graus setentrionais.

Pedro de Sintra, Fernão Gomes, Diogo Cão, Bartolomeu Dias, continuam a empresa, e a Guiné, a Mina, o Congo, o cabo Tormentoso, são como marcos miliários atestando o valor e audácia portuguesa.

Se até então se tratara de explorar o litoral africano, com a descoberta do cabo da Boa Esperança, a vasta inteligência de D. João II adivinhou ser por ali o caminho para a Índia, a terra clássica das riquezas, a deslumbrante visão do ouro, dos rubis, dos brilhantes e especiarias, que tanto fascinara a imaginação peninsular.

★

Vamos dizer algumas palavras acerca dos navios da primeira expedição portuguesa aos mares da Índia.

As Décadas de João de Barros, o livro de Fernão Lopes de Castanheda, as Lendas

de Gaspar Correia e Os Lusíadas transmitiram até nossos dias a relação minuciosa desta viagem, que tanto contribuiu para ser designado o reinado de el-rei D. Manuel a idade de ouro da história portuguesa.

De quatro navios se compunha a esquadra: o S. Gabriel, nau capitânia, onde Vasco da Gama içava a bandeira de almirante e onde ia o piloto, o célebre Pêro de Alenquer; o S. Rafael, capitão Paulo da Gama, piloto João de Coimbra; o Bérrio, capitão Nicolau Coelho, piloto Pêro de Escobar, e uma nau de mantimentos, comprada por El-Rei a Aires Correia, de Lisboa, e comandada por um certo Gonçalo Nunes, de quem a história só conservou memória do seu nome. Cento e sessenta homens, marinheiros e soldados, tudo gente escolhida, eram a guarnição completa da esquadra.

Barreto de Resende, no Tratado dos Vizo-Reis da Índia, diz que começaram a organizar esta expedição em 1496, e que já no meio do ano seguinte estava posta de verga de alto toda armada à espera da ordem de partida.

Estava demonstrado não convir para as viagens de descoberta serem muitos os

navios, e de grande tonelagem, porque indo a navegar por mares desconhecidos, e a demandar portos de regiões ignoradas, não convinha os de alto bordo, que mais facilmente podiam encalhar e que de maior equipagem careciam para a manobra, perdendo-se, em caso de desastre, maior número de vidas e valores.

Eram de 50 toneis as de Bartolomeu Dias e João Infante quando descobriram o cabo Tormentório, e agora, sempre de acordo com a regra estabelecida, as naus do Gama foram também de modestas dimensões. A S. Gabriel media 120 tonéis, a S. Rafael 100, a Bérrio 50 e 200 a nau dos mantimentos.

Naquele tempo as construções faziam-se na ribeira de Lisboa, nos estaleiros do Porto e em S. Martinho, cortando-se as madeiras no pinhal de Leiria e nas matas da Coroa e dirigindo o fabrico dos navios os hábeis mestres e operários nacionais.

O plano foi riscado segundo as indicações de Bartolomeu Dias e João Infante, que, por já haverem navegado o mar do Cabo, melhor sabiam o que convinha.

Tentando reconstruir, servindo de base a tonelagem, o plano geométrico da nau S. Gabriel, de 120 tonéis, adoptamos como

unidade de volume o tonel de 7 palmos de altura e 5 e meio no maior diâmetro. Pareceu-nos também que a tonelagem se referia à capacidade do porão até à primeira tilha.

Assim, seria 19 m o comprimento de ré a vante; 6 m de boca na casa mestra, a qual andava 1,5 m para vante do meio da quilha; 3 m o chão da caverna em igual ponto e 3 m o pontal a meio.

A mais afamada madeira do Reino para construções navais era então, e ainda hoje, o pinho de Alcácer, madeira de cerne, a qual, segundo a opinião dos mestres, sendo cortada em Janeiro e estando enterrada quase um ano, podia contar-se com barco para durar meio século, havendo o cuidado de recorrer ao calafeto, de limpar o fundo quando regressava de viagem e de o conservar metido até à linha de água carregada, quando desarmado em qualquer porto, para não alquebrar a puxar pelas amarras, ou enalhado em lugar seguro. Se necessário fosse demonstrar com argumentos as pequenas dimensões daquelas naus, bastava recordar que nos fins do século XV ainda se não tinha aperfeiçoado a arte de construir grandes navios, e que durante todo o reinado de el-rei D. Manuel (1495/1521) as maiores naus da carreira da Ásia não excediam 400 toneis.

★

Distribuíram a cada nau grande quantidade de mantimentos e sobresselentes, três andainas de pano, que então se lavrava nas terras da Maia, âncoras e amarras para substituir as que perdesse e tanta bombarda e munições de guerra como nenhum navio recebera quando se aprestava para combater mouros e gentios.

Aprovisionaram a armada com tanta abundância como convinha a tão ilustre empresa: à marinhagem concederam paga dobrada, e tantos privilégios a quantos se embarcavam, que bem mostrava ser esta expedição de grande interesse para Portugal, e que Veneza dentro em pouco devia ceder a Lisboa as riquezas do comércio do Oriente.

Eram os castelos rijamente construídos e próprios para a guerra. Fechados e guardados por basta soldadesca, qual torre de menagem de burgo acastelado, ali se concentravam as últimas esperanças de defesa. Protegidos pelas xaretas e paveses, causavam os seus defensores grandes danos nos contrários, e não raras vezes, aguardando por socorro, conseguiam alcançar vitória quando a nau era já entrada de inimigos.

O batel andava dentro a meia-nau, e a ele cumpria o serviço da moderna lancha, pois não só o empregavam na carga e aguada do navio, mas também como embarcação de guerra nas ocasiões solenes de festa, exploração ou de peleja. Assim num deles, à vela e remo, foi Nicolau Coelho explorar o rio da Misericórdia, e depois, à busca de aguada pelos esteiros do porto de Moçambique, lá navegou em tom de guerra, armado de dois berços, e toldado com uma moneta para livrar a gente das setas do gentio. Levava então de guarnição vinte e quatro pessoas, a saber: o capitão, um piloto mouro, dez marinheiros e doze homens com bestas bem armados. Daqui se conclui a posse do batel, que em caso de necessidade ainda podia armar mais um falcão e transportar mais bombardeiros para o manejo de artilharia.

Era à proa do batel o lugar de honra; ali receberam os capitães o rei de Melinde



Padrão dos Descobrimentos em Belém.

quando veio ao mar visitar as naus, para o que os tinham consertado com ramos e panos de Flandres mui vistosos, e levado uma cadeira de veludo carmesim, com franja de ouro e pregos de prata, uma alcatifa que cobria à proa as xaretas do fundo do batel, e na roda arvorado um guião de damasco branco e vermelho com a cruz de Cristo, com franja e cordões de ouro e carmesim.

Levavam, além do batel, um outro mais maneiro, espécie de esquife ou bateira para quatro ou seis remeiros, e que desempenhava o serviço do moderno bote. Esta embarcação andava dentro, era de toletes para remos, e só servia em porto fundeado.

A bomba do porão vinha ter por ante a vante do mastro-grande; a cana do leme e a bitácula avultavam na tolda do capitão, por baixo do castelo da popa; e à proa a cozinha, as abitas e o aparelho de gurupês empachavam o navio.

Quais seriam as divisões internas das naus e caravelas de 1496? Nada que nos esclareça pudemos apurar a tal respeito que nos merecesse inteira confiança. O porão, quase abarrotado com os tonéis da água-da, servia também de paiol de amarra, que em largas aduchas sobre eles se colhia. Tão incômoda era esta instalação que Vasco da Gama logo que pôde a melhorou em Melinde, mandando fazer "uns tanques de tábuas juntas cosidas com fio de cairo, e abetumadas por dentro com breu, os quais foram feitos por medida dos navios debaixo da cobertura, e assentados ao pé do mastro grande, que cada um levava trinta pipas de água, e cada nau quatro tanques, o que foi grande bom aviamento, porque ficavam as naus despejadas, para mais poderem carregar".

Seguiam-se para vante os paióis do mesre e dos mantimentos, arrumando-se o resto para ré, por baixo da alcáçova dos bombardeiros, onde naturalmente também seria o paiol da pólvora.

A Câmara era debaixo do chapitêu de popa, e no pavimento inferior os camarotes dos oficiais. A guarnição alojava-se em cima e no convés, pertencendo a cada homem um pequeno espaço na cobertura, galsalhado, para trazer carga de negócio, não permitindo o regimento que pessoa alguma ali pudesse fazer o seu alojamento.

★

O convés era pintado de uma cor escura, o roxo-terra, uso que alcançou as fragatas do princípio deste século e ainda hoje prevalece nas enviadas e faluas da navegação fluvial e nos barcos de cobertura empregados na pequena cabotagem.

De que modo seriam pintados os cascos das naus nesta viagem de descoberta? Não é provável que fossem de cores vistosas, que em pouco tempo sofreriam avaria. Era útil que preservassem a madeira do sol e chuva dos climas que tinham de atravessar e da acção continuada das ondas. Não ficará agradavelmente surpreendido quem imaginar o contrário, ao dizer-se, que julgamos afirmar com rigor histórico, que as naus do Gama eram embreadas. Não primará decerto em bom gosto o negro aspecto do costado, porém, era uso português de velhos tempos proteger a madeira deste modo.

Os Venezianos pintavam de branco o costado do navio com cintados amarelos, e por dentro de vermelho, bem assim as âncoras, cestos de gávea, mesas de enxárcia e poleame. É possível que os Portugueses empregassem iguais cores nas câma-

ras, amuradas e em alguns verdugos e alcaixas; e ao que parece, por fora, nas bochechas de um e outro bordo, um pouco acima da linha de água.

Como seria artilhada a nau S. Gabriel e qual seria o armamento dos seus soldados e mareantes? Foi Gil Eanes o primeiro que usou a bordo artilharia, naturalmente alguns pequenos trons e bombardas à amurada, atracados sobre um estrado da madeira, e que de pouca importância então seriam, desempenhando nos combates o principal papel a arma branca.

De Portugal o uso foi-se vulgarizando nas marinhas estrangeiras, modificando e aperfeiçoando cada um a sua instalação, crescendo o número de peças e calibres, e adoptando nós ora o ferro, ora o bronze como o metal ou liga mais apropriados para o seu fabrico nos arsenais e fundições do Reino.

Na época de D. João II causou grande espanto a ideia de guarnecer as caravelas com peças de grande calibre, e mais ainda os tiros rasantes ensaiados nas águas de Setúbal. Já a esse tempo a nossa artilharia era quase toda de bronze, e nos reinados seguintes mais de uma vez os narradores das vitórias dos portugueses no Oriente louvavam a sua superioridade sobre a artilharia dos Mouros, a maior parte da qual, por ser de ferro, jogava com menor fúria e menos dano.

Nos pequenos navios os falconetes, bombardas, passa-volantes e pedreiros eram o armamento mais vulgar. É provável que os do Gama tivessem artilharia semelhante. O que é certo é que os batéis da frota armavam com berços-espingardas, e que foi com eles que primeiro se salvou ao rei de Melinde.

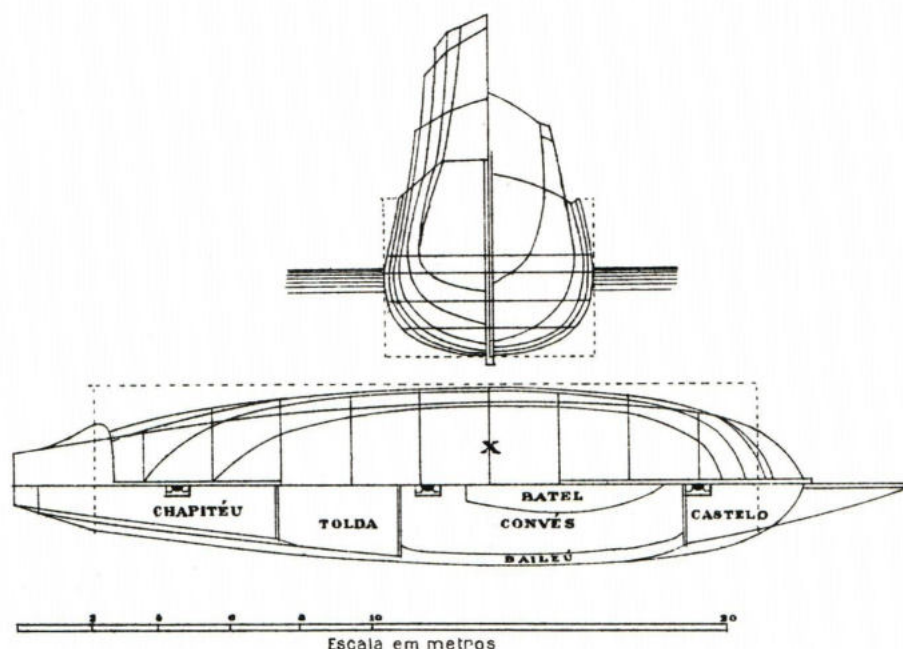
Em viagem larga traziam a artilharia grossa desmontada e arrumada no porão, para com o balanço não aluir o calafeto. Em porto fundeado voltavam à bateria, e nas salvas deitavam alguns pelouros para o mar.

Os projecteis usados eram os pelouros de pedra e ferro, sofrendo os mouros de Calecute os seus terríveis efeitos logo na seguinte viagem de Cabral, que lhes bombardeou e varejou a cidade durante dois dias, levando o terror a toda a costa do Malabar.

O armamento defensivo dos tripulantes ainda não atingira os esplendores da Renascença. Eram as couras de lâminas, os saios de malha, os elmos que tinham ido às guerras de África nos reinados anteriores, e só algum capitão mais favorecido da fortuna vestia o peito de aço reluzente. A lança e a espada, a besta e o machado serviam ao ataque e à defesa.

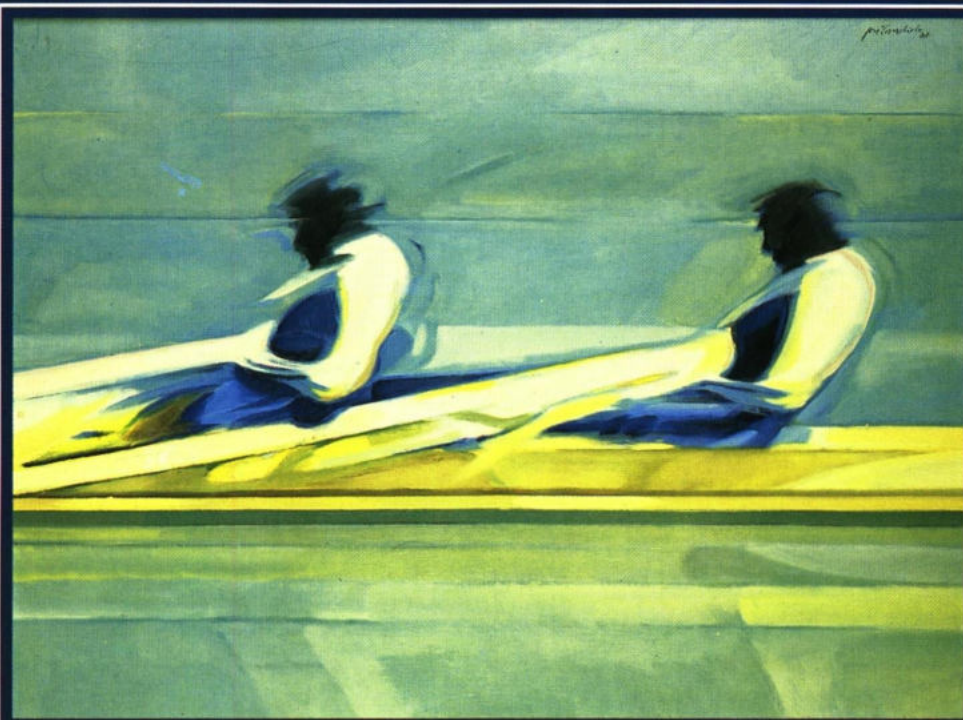
Na composição das equipagens dos navios do século XVI estava definida a diferença entre o homem de armas e o marreante.

O primeiro especialmente destinado a combater, era o soldado de todas as peles, o que corria no mar e em terra o maior risco dos combates. A bordo, o marinheiro empregava-se na manobra, na carga, nas embarcações miúdas, no governo do leme do navio e, como auxiliar, arremessando da gávea os dardos e projecteis, ou fiscando os arpêus e saltando à abordagem dos navios inimigos.



Plano provável de uma nau portuguesa de 120 toneladas do fim do século XV.

## WE MAKE A GOOD TEAM



We are a holding company present in a vast world  
of companies, products and markets.

Our activity encompasses  
all areas of economic, agricultural, industrial and  
financial business  
and services, aiming at the most effective exploration  
of resources and the development  
of new technology.

If you have new projects in mind and are looking for  
sound business associates, we would be glad to meet  
with you.

Today as a visitor, tomorrow as a partner...



Head Office: Av. Júlio Diniz, 11 - 1000 - LISBOA - Tels. 766082/6 - Telex: 14176 IPELIS P - Fax: 731091

Investment and Development Department: Campo Grande 28,3º E-F-G - 1700 LISBOA - Tel. 779612/3/5 - Telex: 63757 IPELIS P - FAX: 731542

No combate terrestre poucas vezes toma parte como figura principal. A vanguarda pertence sempre aos fidalgos e à mais luzida soldadesca, e o maior peso da batalha é sustentado pelas espadas e lanças desses destemidos combatentes.

Quando as mangas de espingardeiros começam a aparecer em campo, são elas que preparam a carga decisiva, e a lança e a espada, lutando pelo antigo esplendor, já antevê que em poucos anos será a arma de fogo quem decidirá da sorte da peleja.

A maruja raras vezes saltava em terra, a não ser para divergir a atenção dos atacados, ou para tomar parte no saque e incêndio dos lugares, onde os bárbaros costumes de guerra daquele tempo tinham concedido escala franca como incentivo ao valor dos assaltantes.

★

Chegámos à questão de maior importância, e que de todas se nos afigura a mais difícil: o aparelho dos navios.

Enquanto as caravelas andaram encareiradas na viagem da costa da Mina, as velas latinas foram as que se julgaram mais próprias para tal navegação, fazendo-se astuciosamente divulgar por toda a Europa que as embarcações redondas não podiam romper para barlavento contra as correntes do golfo da Guiné...

Nenhum piloto estranho era perfeito conhecedor dos barcos latinos, e pelo receio exagerado dos perigos da derrota, raro era o navio que se aventurava a ir tentar a empresa.

Depois começam a aparecer os navios semi-latinos, içando no mastro da proa um velacho e redondo, outros só o velacho, e as mais das velas, que enfunavam nos quatro mastros que traziam, eram triangulares, sendo a da mezena tão pequena que pouco menor seria a de uma lancha.

A S. Gabriel e a S. Rafael eram de três mastros: o do traquete no castelo de proa, o grande a meio, próximo da tolda do capitão, e o da mezena no chapitêu da popa,

sendo o do traquete um pouco caído para vante. Cruzava cinco vergas: duas de papa-figos, duas de gávea, e no gupêis a cevadeira. No mastro da mezena içava uma vela latina.

Os mastros grandes e do traquete eram inteiriços, tinham cestos de gávea redondos, e estes eram, em alguns navios, semelhantes aos verdadeiros cestos, servindo para dentro deles se ferrarem as velas de gávea.

O aluamento das gáveas era imenso, ficando a esteira superior ao cesto; porém, nas outras velas nada havia de notável a não ser a cruz da Ordem Militar de Cristo, pintada nos papa-figos, mezena e cevadeira.

Como curiosidade, recordaremos que na primeira viagem à Índia quiseram os árabes de Mombaça picar as amarras aos navios portugueses; porém, na de Álvares Cabral, em que já iam prevenidos para o que pudesse acontecer, usaram os nossos de um bocado de corrente desde a abita até debaixo da linha de água, precaução que depois se tornou habitual.

★

Não está perfeitamente esclarecida a questão de qual seria a bandeira usada nos navios. Parece que traziam bandeiras diversas, e pelos desenhos mandados fazer por Jorge Cabral a da S. Gabriel era a real, branca com o brasão das armas do Reino, e a de Paulo da Gama, branca, quadrada, com a cruz da Ordem Militar de Cristo. As mais vulgares são bandeiras ou pendões farpados brancos, com a cruz vermelha, o que não quer dizer não figurassem a par delas muitas outras.

★

Estamos quase chegados ao fim deste trabalho, e descritos os navios, resta dar uma breve notícia dos instrumentos náuticos e da maneira de navegar daquele tempo.

Godinho Herédia diz no seu livro *Malaca, Índia Oriental e Catay*, cap. XIII, que a agulha de marear fora adoptada em Portugal pelo infante D. Henrique em 1450. Aventuraram-se os pilotos à viagem larga, e se algum mais atrevido descobria uma ilha ignorada, determinava a sua posição na carta pelo rumo magnético e distância a qualquer ponto conhecido. Podiam já ir procurar terras de que só houvesse uma vaga informação.

Nas antigas cartas marítimas podemos observar um grande número de rosas-dos-ventos, de cores diversas, e as linhas dos rumos prolongadas, cruzando-se mutuamente e marcando de um modo aproximado o caminho a seguir entre os vários lugares do mundo conhecido.

A medida que as descobertas foram avançando para o Sul, e conhecida a brisa de Cabo Verde, as calmas do golfo da Guiné, o geral do Sudeste, e sobrotudo o cabo da Boa Esperança, fizeram os pilotos derrota diferente, e querendo fugir das calmarias do golfo e ganhar barlavento tanto deitaram para Oeste que descobriram o Brasil.

Grandes foram os enganos devidos a este modo de navegar, e maiores ainda os da estima, em que, sem ter em conta as correntes do oceano, com pouca fé determinavam o ponto no mar largo; porém, diz João de Barros, como a necessidade é mestra em todas as artes, em tempo de el-rei D. João II foi por ele encomendado a mestre Rodrigo e Josepe Judeu, ambos seus médicos, e a Martim de Behaim, dis-



Em Belém, a evocação dos grandes feitos dos navegadores Portugueses.

cípulo de João de Monte Régio, que estudassem a maneira de ensinar aos navegantes um método seguro de determinar o ponto sobre a carta.

Resultado de seus estudos a invenção do astrolábio; fizeram as tábuas de declinação do sol e o cálculo da altura meridiana, modificando completamente a navegação e abrindo novos horizontes à ciência e ao comércio.

Apesar do mérito da descoberta e da verdade da teoria, na prática era dificultoso trabalhar com o astrolábio e obter um resultado rigoroso; demais, sendo os navios pequenos, que pelo contínuo arfar não deixavam permanecer sem oscilar o instrumento.

★

Cinco meses havia já que Vasco da Gama partira de Lisboa quando aportou à baía de Santa Helena para fazer aguada e tomar a altura. Havia a bordo alguns astrolábios de latão, porém, o de mais confiança era um de madeira, de três palmos de diâmetro, o qual armavam em três paus à maneira de cabrilha, "por melhor segurar a linha solar, e mais verificada e distintamente poderem saber a verdadeira altura".

Auxiliada por tão rudes instrumentos, pela prática de Pêro de Alenquer e pela ciência do judeu Zacuto, que muito aconselhara esta derrota, chegou a frota portuguesa a Melinde, depois de ter ancorado em Moçambique e Mombaça e de sofrer mil trabalhos e tormentas, que por serem já sabidos não os diremos. O grande empenho de encontrar piloto que lhes desse novas da Índia desejada pôde finalmente ser realizado. É a Malemo-Canaqua, um mouro guzarate, que Portugal deve grande parte da glória de tão ilustre descoberta.

Mostrou-lhe Vasco da Gama o grande astrolábio que levava, e o piloto mouro não se espantou, dizendo que os navegantes do mar Roxo usavam de instrumentos de latão de forma triangular, com que tomavam alturas do Sol e das estrelas; mas que os mareantes de Cambaia sabiam guiar-se pelos astros, e observavam por instrumentos muito mais perfeitos.

Maravilhado ficou então o nosso Gama, e mais ainda quando viu uma carta de toda a costa da Índia, arrumada, ao modo dos Mouros, em meridianos e paralelos, e para não perder a ocasião, que pela primeira vez lhe parecia propícia, a 24 de Abril a S. Gabriel, a S. Rafael e a Bérrio fizeram-se na volta do mar, e vinte e dois dias depois largavam âncoras em frente de Calecute.

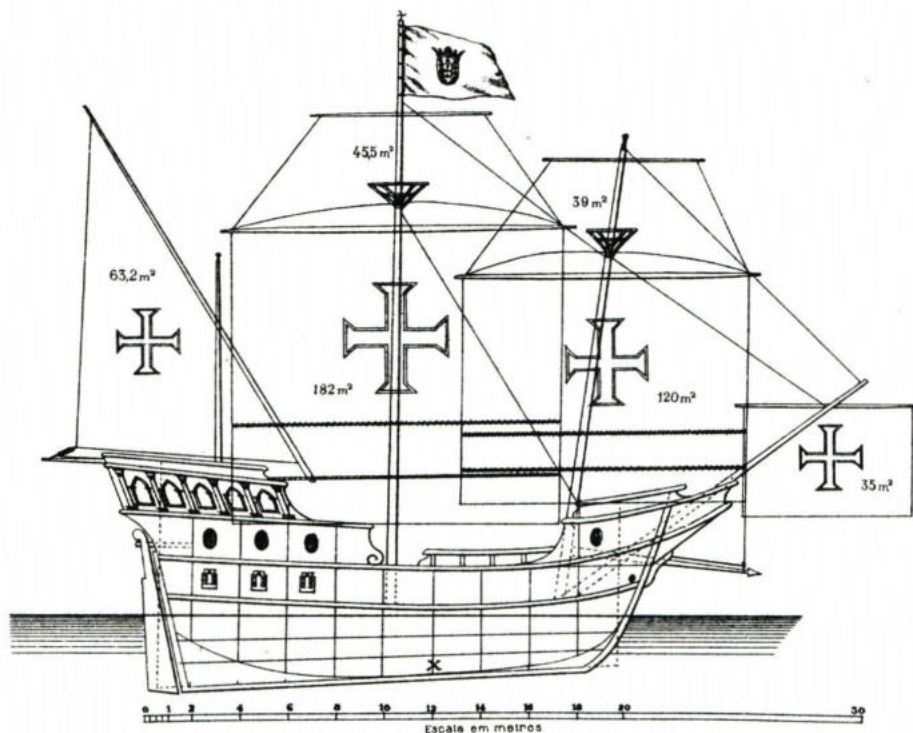
Destes heróicos navios só a Bérrio e a S. Gabriel tornaram a sulcar o pátrio Tejo. A nau dos mantimentos queimaram-na no cabo e a de S. Rafael lá ficou num baixio do canal de Moçambique, a quem legou o seu nome por memória.

Das outras nem sequer uma só tábuas, a figura de proa, um ornato da grinalda, se conservou num museu naval, como declaração gloriosa do que foi a marinha portuguesa.

Tornar conhecidos os navios da esquadilha de Vasco da Gama de há muito tem sido o nosso empenho.

A par da Santa Maria, Trinidad, Victória, Endeavour, Resolution, Discovery, Boussole, Astrolabe, Zellee e de tantos navios afamados, que relembram Colombo, Magalhães, Cook, La Perouse e outros valentes marinheiros, podem figurar honradamente a S. Gabriel, a S. Rafael e a Bérrio.

Lisboa, Junho de 1892



Um outro aspecto de um plano provável de uma nau portuguesa de 120 toneladas do fim do século XV.

## THE SHIPS OF VASCO DA GAMA

Dear foreign reader

By now you have probably noticed that the previous article — THE SHIPS OF VASCO DA GAMA — has not been translated into english. This magazine feels it owes all foreign readers an apology and on understanding the explanation, we are sure you will accept the apology.

The article consists in, an elaborate study of the 15th century portuguese ships-caravelas-that set sail to the great epic adventure that was the portuguese discoveries. Written in the way of a 15th century portuguese chronicle, it is a beautiful piece of portuguese literature. And here we found the two main problems. First the difficulty to translate so many specific nautical terms, weights, measures, weapons and kinds of boats, some of them because typically portuguese, without a proper english correspondent. Secondly it would take somebody with a profound knowledge of both the portuguese and english languages to rewrite this "chronicle" in english and in a literary style suitable to its portuguese counterpart. And still, in the very end, we are sure, the voices of criticism would arise.

Where there's a will, there's a way and we are sure of that too but, as you may probably agree, not when literary work is at stake.

So, and being sure that you will accept our deepest apologies, we decided to include the article without a translation, to give portuguese readers a chance to appreciate it in its full meaning and beautiful style. We are sure you also would not like to read a beautiful piece of literature of your mother tongue, spoiled by untranslated words, brackets and so on. And to those readers whose curiosity has been awakened we do recommend, when staying in Lisbon, a visit to the Navy Museum, where so much memorabilia of those days can be seen. The days when sailing was, more than an adventure, an act of courage.

# AO SOL



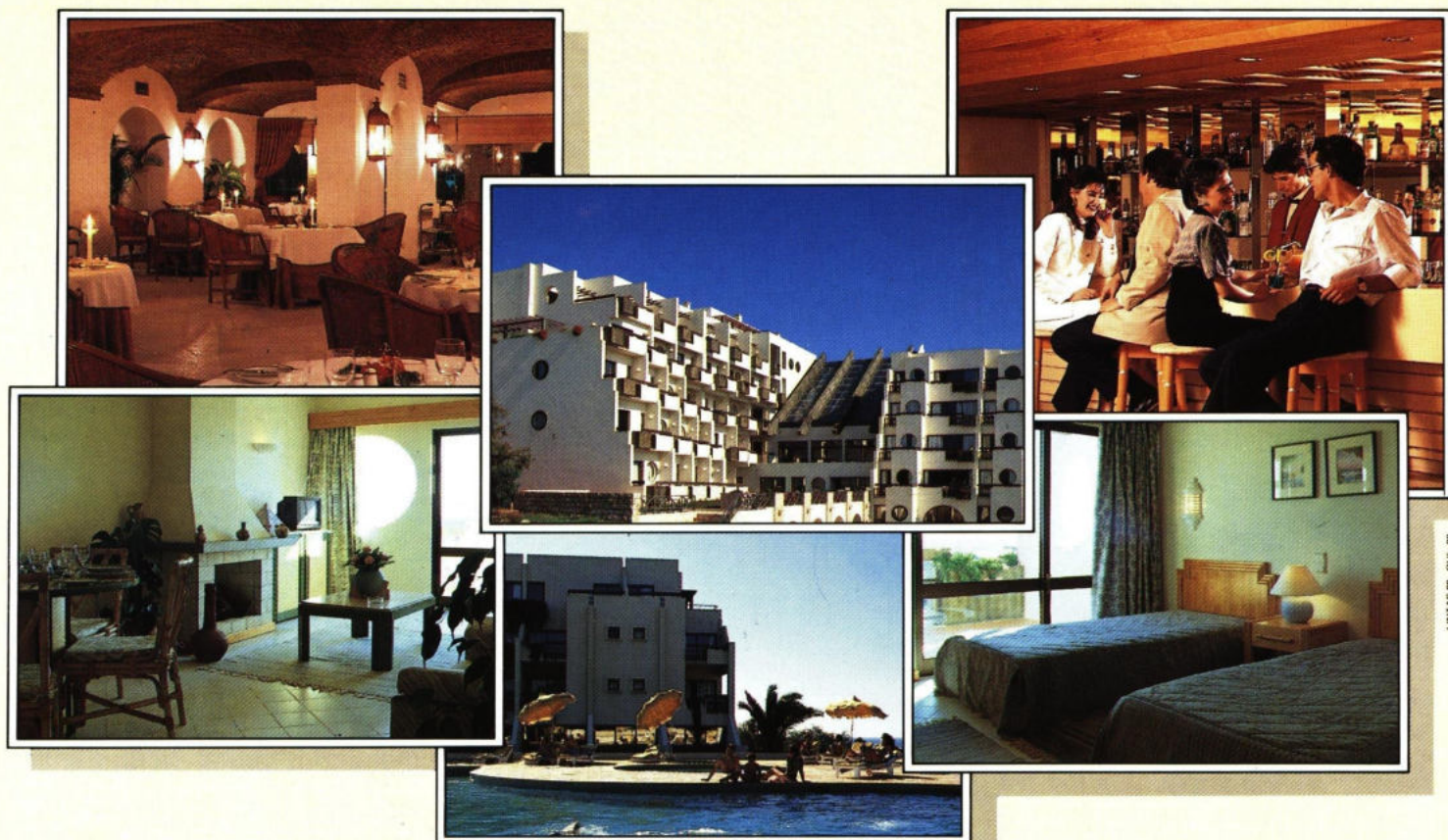
Ganhe um lugar ao sol!  
Os seus Títulos de Férias são um bem real, que correspondem a semanas de férias. Um investimento seguro, que lhe dá o rendimento de 18,2% de juros efectivos. Logo no primeiro ano. Nos anos seguintes, os juros serão sempre um ponto percentual acima das taxas de juro oficial dos depósitos a prazo, a mais de 181 dias. Um investimento sempre a valorizar-se. Com transmissão garantida. Num ambiente de férias, que não tem preço.

A partir de 340 contos!  
No **OURAPRAIA BALAIA**,  
ou em qualquer parte do mundo.

Através da R.C.I., a maior organização de intercâmbio de férias, pode ir de Monte Carlo às Bahamas, ao Egipto ou, porque não, ao México? Sempre em clubes de férias de reconhecido prestígio. Ao adquirir os seus Títulos de Férias tenha uma opção muito especial. Decida, logo no primeiro ano, fazer uma troca e ter férias em qualquer parte do mundo. Naquele local com que sempre sonhou.

## *Ponha férias a render.*

# GANHE 18,2%



Ou então goze as suas férias, no segundo ano, no **OURAPRAIA BALAIA**.

Participe também no sorteio especial a que os seus Títulos dão direito. Entre todos os que comprarem Títulos de Férias **OURAPRAIA BALAIA**, até ao dia 31 de Junho de 1989, será sorteado um magnífico barco de recreio para descobrir os prazeres do alto mar. Compre Títulos de Férias **OURAPRAIA BALAIA**.

Aos balcões do Banco Pinto & Sotto Mayor.  
Ganhe um lugar ao sol!

Contacte-nos pelos telefones: 089-5 37 88/5 48 47/5 48 35.



OPERAÇÃO COLOCADA PELO:  
**BANCO PINTO & SOTTO MAYOR**





# PORTUGAL

## artístico e cultural

### PORTO

#### A Ribeira nos azulejos de Júlio Resende

Texto e notas de:  
**SERAFIM FERREIRA**

Fotos de:  
**ANTÓNIO FERNANDO**

A travessando o rio Douro de longínqua memória pela ponte de Dom Luís, que fora construída segundo o projecto do eng. Teófilo Seyrig, discípulo e colaborador de Eiffel, e inaugurada em 31 de Outubro de 1886, estremecendo ao balancear do tabuleiro inferior, a pouco mais de vinte metros do nível das águas, entra-se na antiga e velha cidade, de que resta a não perdida lembrança de ter sido por estas pedras e lugares que *houve o nome de Portugal*, ainda na presença de Vimara Peres de outros combates, cuja estátua junto da Sé, às portas da cidade, lhe perpetua o nome no olhar de quem entra na urbe pelo tabuleiro superior da mesma ponte de Dom Luís.<sup>1</sup>

Mas, penetrando na cidade pela margem ribeirinha deste Douro de águas tranquilas, vindo das bandas de Gaia, centro comercial do afamado *vinho do Porto*, cujos armazéns e caves se espriam pela outra margem de tantas histórias, desemboca-se no ca-

sario escuro e ainda quase todo ele medievo, pedras, arcos e ruelas da Ribeira e do Barredo, muro dos Bacalhoeiros, ruas tortuosas e labirínticas da Lada e da Fonte Taurina. Por aí se cruza na força de rostos e falas, ditos e graçolas marcadas por um modo de falar castiço e cantante, porque as gentes do Porto, dizem os seus poetas, cronistas e prosadores, sempre falaram mal e malcriadamente, na conhecida franqueza de um carácter peculiar como nos lembra Camilo, cuja obra literária encontrou nos meios sociais e populares do Porto (e não só no célebre romance *Amor de Perdição*) grandes e claros motivos de inspiração, por entre os sarcasmos e a sentida ternura com que sempre retratou as suas gentes.

Mas, dos tempos quinhentistas para outras partidas, ainda na lembrança das Descobertas e do sacrifício das gentes tripeiras, consentindo que os navegadores de novas paragens marítimas levassem a carne e se contenta-

# SOPETE HOTELS

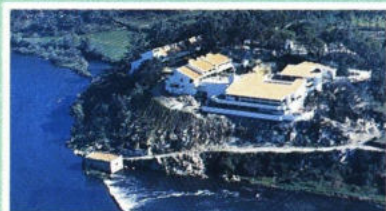
"Personalizadamente fazemos da hotelaria uma arte"  
"At your service, we conceive the lodging industry as an art."



## Hotel OFIR

Phone number: (053) 961383/4/5  
Telex: 32492  
Av. Sousa Martins — OFIR  
4740 FÃO

PESSOAL E INSTALAÇÕES, ANIMAÇÃO  
E ACTIVIDADES FÍSICO - DESPORTIVAS  
ALIAM-SE À NATUREZA, AO SERVIÇO  
DO SEU BEM ESTAR.



## MOTEL Sant'Ana

Phone number: (052) 621694  
Telex: 27695  
Monte de Sant'Ana — Azurara  
4480 VILA DO CONDE

ENTRE O REPOUSO NOS AMPLOS APARTAMENTOS  
E O SABOREAR DE UMA REFEIÇÃO DE QUALIDADE,  
PAUSA PARA UMA SAUNA  
E UMA BRAÇADA NA PISCINA AQUECIDA



## ESTALAGEM STº ANDRÉ

Phone number: 681881/2/3 - Telex 28339  
Aver-o-Mar — 4490 PÓVOA DE VARZIM  
O CONFORTO,  
O REQUINTE  
E A QUALIDADE  
FORA DO BULÍCIO  
DE UM GRANDE HOTEL

## HOTEL VERMAR

Telefs. 052/683401/683501  
Telex 25261 - Telefax 052/683577

## GRANDE HOTEL

Telef. 052/622061 - Telex 22406

## HOTEL DO ELEVADOR

Telefs. 053/250111/2/3/4 - Telex 33401

## HOTEL DO PARQUE

Telefs. 053/22048/73769 - Telex 33401

## ESTALAGEM S. FÉLIX

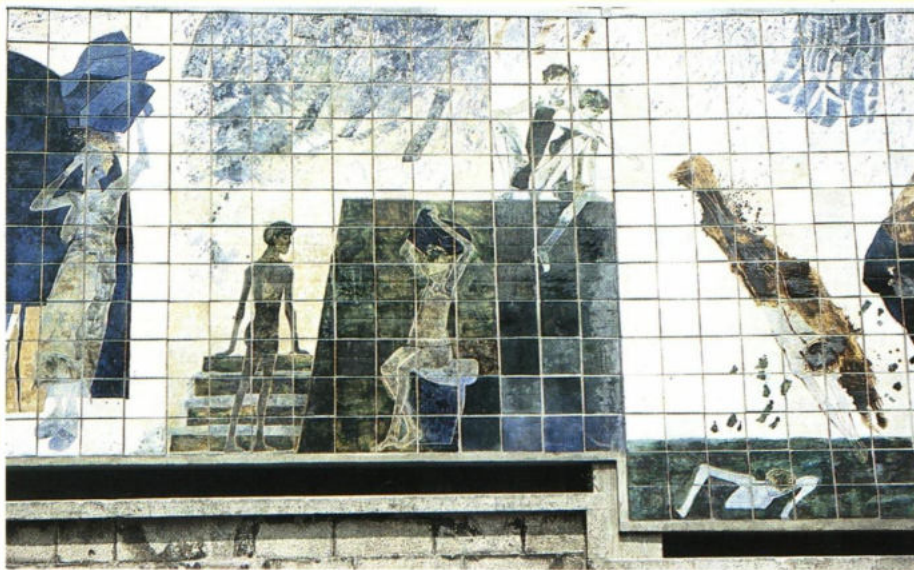
Telef. 052/682176 - Telex 29538

## CENTRAL DE RESERVAS

TELEF. 052/684201 — TELEX 29538 — TELEFAX 684277

ram com as miudezas de seu próprio sustento, como se perpetua no “memorial” levantado em Lordelo, diante deste Douro suave e tranquilo, no bronze esculpido pelas mãos de Lagoa Henriques, sobra desta zona Ribeirinha do Porto — “ex-libris” obrigatório para quem chegar e melhor queira conhecer a cidade —, no pulsar da vida e comércio diário, de tudo aqui se comprar e vender (peixe fresco, azeitonas, frutas e flores, roupas e louças, brinquedos e lembranças), o que se ergue como imagem perdurável é a força deste rio, na saudade de ao longo dos cais de pedra não atracarem já as velhas barcas, lanchões ou barcos da carqueja, nem sobre as águas paradas navegarem os barcos rabelos no transporte do vinho do Porto para as festividades de Baco, carregado em pipas que desciam do Pinhão e da Régua até às margens buliçosas de Gaia, na memória viva de ser muito antiga a sua história, nas sombras e passos desta deslumbrante cidade tripeira e nortenha, nobre, sempre leal e invicta cidade do Porto, como reza no seu foral manuelino.

E, se os olhos se perdem na paisagem, no movimento incessante da ponte de Dom Luís ou na de Maria Pia por onde só passam os comboios (e foi obra do célebre engenheiro francês Eiffel), ou do outro lado do rio sobre o casario encastelado de Gaia, com o mosteiro do Pilar ao alto e diante dele o jardim do Morro de outras recordações, certo é que, em passeio a pé pelo túnel que liga a saída da ponte com a antiga zona de influência mercantil inglesa, cujos traços ainda estão visíveis em edifícios majestosos como a Alfândega Velha, o Palácio da Bolsa ou a Feitoria Inglesa, nas cercanias da praça do Infante que aqui nascera, se não pode deixar de admirar o excelente painel de azulejos que o Pintor Júlio Resende, no gosto de reabilitar a memória destes lugares e gentes ribeirinhas, aqui fez colocar e a que chamou “Ribeira Negra”, antes esboçado em pintura de tons negros, brancos e cinzentos, mas agora povoado de outra luz e intenção, na força e sentido dos seus volumes e cores, onde preponderam castanhos e azuis, por entre imagens e símbolos que nobilitam a memória e entendimento desta paisagem: imagens de crianças atrevidas nos segredos destas águas do Douro, em mergulhos que se repetem nas tardes de calor, mulheres às portas no olhar atento dos filhos em brincadeiras desprevenidas, roupas lavadas e estendidas ao sol nas sacadas das velhas casas, numa teia entrelaçada pelos mis-



# Panasonic

Gravador de Video Cassete VHS

NVD48

## DIGITAL



Panasonic

PROGRAMMING SHEET  
BAR CODE

SUPER  
**4** HEAD

LCD DIGITAL SCANNER

**VPS**  
Video Programme System

**HQ**

**VHS**

PAL

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.

REPRESENTANTE:



**sonitel**

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

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 também o acessível NVG40, tão simples de utilizar, ou os modelos NV-H75, de alta fidelidade, NV-G45, capaz de gravar 8 horas numa só "cassette" e o portátil NV-180. Examine também a qualidade PANASONIC em televisores e câmaras vídeo.

**VPS**  
Video Programme System  
Adaptable for VPS

**HQ**

**VHS**

PAL

# Panasonic

À frente do nosso tempo.

térios da vida e no esquecimento de outras mágoas e lamentos.

Na tradição da melhor arte cerâmica portuguesa, estes azulejos, em mais de cinquenta metros de comprimento, reinventam por outros sinais de fogo toda a *história* vivida e presente da antiga Ribeira, que hoje ganha outras formas de vida e de convívio, na paleta variada de um dos maiores pintores da modernidade portuguesa e na confirmação destas lúcidas e comovidas palavras de Eugénio de Andrade:

“Júlio Resende é um cantor da terra, uma terra áspera e amarga que cada um de nós tem obrigação de tornar mais habitável. Só dela está empenhado em falar, e de maneira directa, sem outras perplexidades que as decorrentes de um processo que busca conciliar visão e expressão num acorde perfeito. É a realidade que o pintor procura tornar *mais real*”.<sup>2</sup>

1. Construída por uma empresa belga, a ponte tem dois tabuleiros: um superior (392 m.) e outro inferior (174 m.), ambos com oito metros de largura. A sua construção prolongou-se de 1881 a 1886, gastando-se em toda a estrutura metálica da ponte mais de três milhões de quilos de aço. O arco que a sustenta é formado por duas parabólicas divergentes, com 442 metros.
2. “Os Afluentes do Silêncio”, ed. “Círculo de Leitores”, vol. 3, pág. 78.

## JÚLIO RESENDE

nasceu no Porto (1917) e diplomou-se em Pintura na Escola Superior de Belas-Artes desta cidade, onde foi aluno de Dórdio Gomes. Estudou depois em Paris e, no regresso, viveu durante alguns anos no Alentejo, onde, a par de certa filiação pictórica na linha estética de Cézanne, havia de absorver mais tarde, como acentua o crítico Fernando Pernes, “um gosto europeu pós-picassiano que conjugou a disciplina formal cubista à dramaticidade expressionista”.

Esteve presente por várias vezes nas bienais de arte de S. Paulo e de Veneza, expôs individualmente na Noruega, Bélgica, França, Brasil e Espanha, encontrando-se representado em diversos museus e colecções particulares, tanto no País como no estrangeiro. Após ter sido durante largos anos professor de Pintura na ESBAP, de que hoje está jubilado, Júlio Resende dedica-se agora por inteiro ao prosseguimento da sua arte, sempre multifacetada e de variadas formas expressivas que, no domínio da pintura, da cerâmica, da gravura e até da ilustração de livros de escritores portugueses, o colocam por direito próprio entre os maiores criadores da arte portuguesa de vanguarda.





## Trusthouse Forte Airport Services

*INFLIGHT*

*RETAIL*



*CATERING*

*CLEANING*

Em Portugal

**CATERING COSTA CAMPOS**

Rua D - Aeroporto de Lisboa  
Telefones 318000-319392/3-330151/2  
Telex 16351 - Telefax 330152  
CP - 1700 - LISBOA

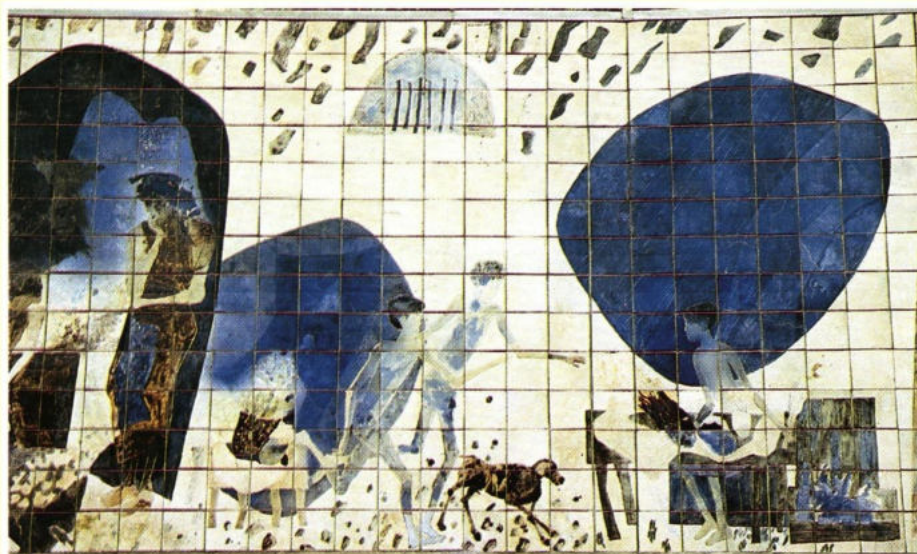
FARO AIRPORT  
Vale das Almas  
Telefone 26500  
Telex 56574

# OPORTO

## The Ribeira on tiles by Julio Resende

By: SERAFIM FERREIRA

Photos: ANTÓNIO FERNANDO



Crossing the long remembered river Douro by the Dom Luís bridge, which was built following the plans of Teófilo Seyrig, disciple and collaborator of Eiffel and inaugurated on 31 October 1886, shuddering at the swinging of the bottom of the bridge little more than 20 meters above the river level, we enter the old and ancient part of the city of which remains the unforgotten memory — that of having been over these stones and location that *there was the name of Portugal*, still in the presence of Vimara Peres of other battles, whose statue, beside the Cathedral at the city gates will perpetuate the name in the eyes of whoever enters the city by the top part of the same Dom Luis bridge.

But, penetrating the city along the waterside of this Douro of tranquil waters, coming from the Gaia side, the commercial center of the famous *Port Wine*, whose lodges and cellars spread out on to the other side of so many stories, running into the dark houses, still nearly all medieval stones, arches and the lanes of the Ribeira and Barredo, the wall of the Bacalhoeiros, winding and labyrinthine streets of the Lada and Fonte Taurina. There, the strength of their speech, sentences, and jokes emphasized by their mode of speech, is seen on their faces, the people of Porto, so say its poets, historians and prose-writers, always spoke badly an rudely in the well-known outspoken way of a peculiar character as Camilo reminds us, whose literary work found, both in the social and popular environment of Porto (and not only in the celebrated romance "*Amor de Perdição*") grand and clear motives of inspiration midst the sarcasm and tenderness with which he always portrayed his people.

Let us move on from the 16th century but still remembering the Discoveries and the sacrifices of the "trapeiros" (people of Porto) consenting the navigators of new maritime ports to take the beef of their sustenance and contenting themselves with the

# Nova geração Firestone

## Faz a melhor estrada de sempre!

**FIREHAWK-660**

**FIREHAWK-SV**

### O sucesso justifica a acção

Um pneu para automóveis de tipo desportivo. Grande aderência, quilometragem e tracção a alta velocidade. Silenciosa, confortável, de surpreendente estabilidade e capacidade de resposta à travagem.

Para veículos de maiores "performances", um pneu super largo, de extrema precisão de direcção, de excelente quilometragem e segurança, mesmo a elevada velocidade.

Pneus desenvolvidos na Europa, com o suporte da mais avançada tecnologia de computador. Homologados pela Porsche.

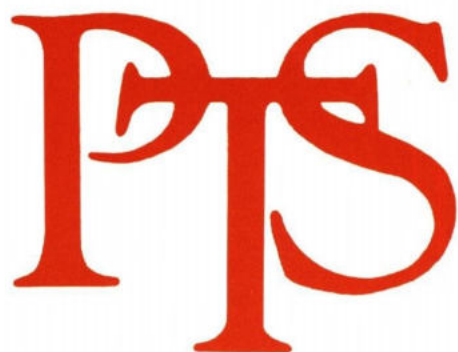


**Firestone**  
...Criamos confiança  
Entre num Agente Firestone... e sairá ganhando!

tripe, as is perpetuated in the *memorial* put up at Lordelo, facing the smooth and tranquil river Douro, in the bronze, sculptured by the hands of Lagoa Henriques, about this part of Porto's riverside — *ex-libris*, compulsory, for whoever arrives wishing to know Porto better — in the pulsing of life and daily commerce of all that is bought and sold (fresh fish, olives, fruit and flowers, clothes and pottery, toys and souvenirs) what does stand as an enduring image is the strength of the river, in the nostalgia that along these stone quays, were not the barges, lighters or boats loaded with dried pine needles, nor, on these still waters wretied up the boats that used to carry the wine for the festivities of Bacchus, loaded with casks that sailed from Pinhão and Régua down to the noisy banks of Gaia, as long as can be remembered in the shadows and footsteps of this dazzling city, northern and "tripeira", noble and always faithful and unconquered city of Porto as is written in its manuline charter.

And if the eyes are bewildered at the landscape, at the uncessant movement of the Dom Luis bridge or of the Maria Pia over which only trains pass (and was the work of Eiffel the celebrated french engineer) or on the other side of the river, on the group of fortified houses in Gaia with the Pilar monastery higher up and in front the Jardim do Morro of other memories, certain it is that walking through the tunnel which joins the exit of the bridge to the old part with its english mercantile influence, the traces of which can still be seen in majestic buildings like the old Customs House, the Exchange or the English Factory House, in the neighbourhood of the Infante who was born here, we cannot but admire the excellent panel of tiles that Julio Resende, painted and had put up on wishing to rehabilitate the memory of these places, and the people of the ribeira, he named it "Ribeira Negra" (Black Riverside), first outlined in paint of dark tones, white and grey, but now filled with another light and intention, in the strength and sense of its volume and colours, where brown and blue predominate amongst images and symbols that ennoble the memory of this landscape: images of daring children in the secrets of these waters of the Douro, in the repeated dives on hot afternoons, women outside their doors with an attentive eye on their children, in unprovided play, washing hanging out in the sun on the balconies of the old houses, in a web

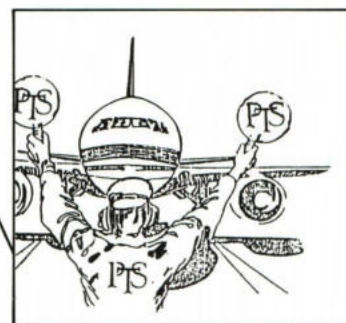




**CHARTER AIRLINES REPRESENTATIVE**

**YOUR AIRCRAFT HANDLING  
SERVICES, CO-ORDINATION  
IN ALL PORTUGUESE AIRPORTS**

- 24-HOURS A.O.G. SERVICE AND COMMUNICATION CENTER
- BUSINESS AVIATION FLIGHT SUPPORT SERVICES
- REGULATION CONCERNING ENTRY, TRANSIT AND DEPARTURE OF CIVIL AIRCRAFT ON INTERNATIONAL FLIGHTS
- FLIGHT OPERATIONS
- INVOICES ADMINISTRATION ACCOUNTING AND CREDIT FACILITIES
- PASSENGERS HANDLING
- RAMP HANDLING
- AIRCRAFT MAINTENANCE
- CORPORATE VIP HANDLING



**LISBOA / LPPT**  
PHONE: (01) 889001  
TELEX: 61194 PTS P  
SITA: LISUGCR  
TELEFAX: 373657

**FARO / LPFR**  
PHONE: (089) 26381  
TELEX: 58228 REPFAO P  
SITA: FAOAPNB

**FUNCHAL / LPFU**  
PHONE: (091) 53334  
TELEX: 72599 TRIAM P  
SITA: FNCAPNB

**PORTO / LPPR**  
NON-FBO  
SERVICES ON REQUEST

**AÇORES / LPAZ LPPD LPLA**  
NON-FBO  
SERVICES ON REQUEST



**PORTUGAL TOURIST SERVICES**  
LISBOA • ALGARVE • MADEIRA

PTS — LISBON AIRPORT SUITE 272, FIRST FLOOR MAIN  
TERMINAL 1700 LISBOA



201115

interlaced by the mysteries of life and in the forgetfulness of other sorrows and laments.

In the tradition of Portugal's best ceramic art these tiles, with more than fifty meters in length, reinstate by other signs of fire all the *history* of the old Ribeira, both past and present, and that today has other forms of life and social contacts, on the varied palette of one of the greatest painters of portuguese modernity and in the confirmation of these lucid and moving words of Eugénio de Andrade:

"Julio Resende is a singer of the land, a rough an bitter land that each of us as the obligation to make more habitable. Only of it is he pledged to speak, in a straightforward manner, with no other perplexities that the results of a process which is searching to conciliate vision and expression in perfect accord. This is the reality the painter tries to make *more real*".

1. Built by a Belgium enterprise, the bridge has two carriageways, the upper one (392 meters) and the lower (164 meters) both 8 meters in width. Its construction took from 1881-1886 and its metallic structure took more than three million kilograms of steel.

Its arch is formed by two diverging parabolics each of 442 meters.

2. "*Os Afluentes do Silêncio*", edition by "Círculo dos Leitores" volume 3 page 78.

## JULIO RESENDE

Born in Porto (1917) graduated in Painting at the Porto's School of Fine Arts, where he was a pupil of Dordio Guimarães. Later studied in Paris, and on its return lived for some years in the Alentejo where, being aware of some pictorial filiation in the aesthetic line of Cezanne would much later absorb it, as the critic Fernando Pernes stresses "*an European post-Picasso taste that conjugated formal cubistic discipline to expressionist drama*". He was often present at the art biennials in S. Paulo and Venice, exhibited individually in Norway, Belgium, France, Brazil and Spain, and is to be found represented in various museums and private collections, both in this Country and abroad. After having taught Painting at Porto's School of Fine Arts for many years, which today gives him great satisfaction, Julio Resende, now, dedicates himself entirely to the continuation of his art in many shapes and forms and a variety of expressive forms that in the dominion of painting, ceramic and engraving and even in illustrating the books of Portuguese authors, places him, in his own right, among the foremost painters of Portuguese vanguard art.





Mediadora de Seguros da APTCA

Medilis



**A MEDIAÇÃO DE SEGUROS EM TODOS OS RAMOS  
PASSA SEMPRE POR NÓS!**

AV. ALM. GAGO COUTINHO, 90 — 1700 LISBOA — TEL. 889355/804135

# LENDAS DE PORTUGAL

## A lenda das Amendozeiras

Era uma vez...

Os portugueses ainda não tinham chegado ao Algarve — que era então um reino mouro de conquistas e aventuras. Nesse tempo, dominava um grande guerreiro, cujo poderio se estendia sobre a terra, chegando mesmo a distantes regiões. E havia o uso e costume de todas essas regiões, perto ou longe, enviarem as suas donzelas mais lindas, como escravas, ao poderoso soberano.

Ora aconteceu que, certa vez, entre as escravas enviadas, uma se destacou singularmente aos olhos do próprio rei. Era loira, muito loira, de olhos azuis e faces brancas. O seu tipo gracioso, quase abençoado, contrastava em absoluto com todas as mulheres que ele conhecera até então.

— Como vos chamais?

— Gilda, meu senhor!

— Gilda?... Estranho nome!... E donde vindes?

— Venho das terras do Norte, senhor meu rei! — um acento saudoso sublinhou a sua voz meiga. — Meu pai era um grande guerreiro... mas foi vencido numa emboscada pelos vossos homens... E eu fiz parte das presas da vitória!

Ele sorriu-se triunfante.

— Bendita vitória, que vos trouxe até mim! Eu darei ordem para que vosso pai seja tratado com todas as honras!

Os olhos azuis humedeceram-se, tornando-se ainda mais belos.

— Já não é necessário, senhor!... Meu pai nunca se retiraria com vida duma batalha adversa...

— Pois bem! Irão todas as honras para vós, Gilda! De hoje em diante, nos meus domínios, a vossa vontade será soberana!

E, de facto, a partir desse momento, foram dadas ordens para que se cumprissem rigorosamente todos os desejos dessa princesa linda e estranha que viera das terras longínquas do Norte. E o rei mouro, cada vez mais enamorado, por tão fascinante beleza, perdia, às vezes, horas e horas, contemplando-a e analisando-a. Até que um dia, sem mais poder conter o que lhe ia na alma, confessou sinceramente:

— Gilda!

— Meu Senhor!

— Quero que fiqueis sabendo o seguinte: vou fazer de vós minha esposa.

— Mas porquê, senhor? Eu já sou vossa escrava!

— Escravas são todas as outras, que deixaram de me interessar desde que vós chegastes! E tendes de ser diferente, compreendeis?

— Senhor, significa isso portanto que

não mais voltarei ao meu país, não é verdade?

— Claro que sim! Ficareis aqui para sempre, junto de mim!

— Que se faça a vossa vontade, senhor!

Em breve, se começaram a preparar as bodas do grande rei com a bela Gilda. Jamais se tinham imaginado festas tão sumptuosas. Vieram presentes de todo o Mundo e no dia do casamento — o Algarve inteiro parecia pequeno para acolher tantos visitantes.

Findas as cerimónias — tudo se transformou em festa. E era uma orgia de cor e de movimento e de música e de prazer. Bailarinas de corpos esculturais contorciam-se em bailados de rara beleza. Vozes de sonho, como que saídas da terra e do mar, embalavam os ouvidos com doces canções de amor. Os guerreiros entretinham-se em torneios de arrojo e destreza. E por toda a parte se comia e bebia, se dançava e cantava — numa apoteose de maravilha.

Foi então que o rei reparou nos olhos tristes daquela que escolhera para Esposa.

— Gilda, que tendes?

— Não sei, senhor! Não sei que tenho... Mas sinto-me infinitamente triste no meio de tanta alegria!

Ele olhou-a melhor, num misto de receio e de piedade:

— Senhora,izei-me: tínheis outro amor?

— Não! — Gilda conseguiu sorrir, apesar de tudo — Não, meu bom rei! Nunca tive outro amor qualquer...

Um suspiro fundo, desafogado, voltou a encher de júbilo o semblante do soberano.

— Mas, então, porquê essa tristeza?

— Não sei... Talvez eu esteja doente...

E doente se retirou para os seus aposentos, enquanto a festa continuava. Porém, os dias foram passando e, cada vez mais, Gilda, a bela e estranha princesa do Norte, agora transformada em Rainha do Sul, parecia minguar-se e fenecer sob as garras duma doença ainda desconhecida.

O rei — que nunca tivera medo em dezenas e dezenas de batalhas cruentas — sentia o pavor de lutar contra um inimigo invisível que lhe arrebatava aos poucos o seu melhor tesouro. E, assim, deu ordens imediatas para que todos os melhores físicos de todo o Mundo viessem ao palácio, ver e curar a formosa Gilda.

E eles vieram, viram-na, mas não a curaram. Nem as súplicas, nem as ameaças do soberano, quase enlouquecido pela dor e pelo desespero conseguiram que os sábios atinassem com o mal de Gilda.

Dia a dia, ela definhava. Flor exótica, minada por absurdo sofrimento, despegava-se da terra, na ansiedade dos seus olhos sempre tristes, dos seus suspiros sempre angustiosos, das suas palavras sempre débeis...

Num último rasgo, o rei proclamou pelo Mundo fora, que oferecia fortunas e honras àquele que conseguisse salvar Gilda. Todavia, ninguém se apresentou. Todos sabiam afinal, que um simples fracasso, representava a morte imediata...

E o rei perdeu as esperanças. Envelhecido e acobrunhado, nada mais lhe restava esperar senão o fim... Por isso mesmo, quando lhe vieram dizer que um velho vin-

do do Norte, das terras de Gilda, lhe queria falar, quase nem sequer reagiu.

— Ele que entre... Que diga o que deseja!

O velho entrou devagar.

— Senhor, venho de muito longe... Ouvi o vosso apelo... e aqui estou, para salvar a minha princesa.

— A vossa princesa, não! A vossa rainha!

— Como quiserdes, senhor! Mas para mim, ela será sempre a pequena princesa que eu ajudei a criar...

— Ah! Fostes um dos seus escravos?

— Não, real senhor! Fui e sou um dos seus amigos. Por isso a quero salvar!

— E como o conseguireis... se os sábios de todo o Mundo já o tentaram em vão?

— Deixai-me falar com ela... Depois vos direi!

Que se teria passado nessa misteriosa entrevista? Nunca ninguém o soube. Soube-se, sim, que o velho se retirara sorrindo e voltara a procurar o rei.

— Senhor! O mal que mina a minha princesa e a vossa rainha é a nostalgia!

— Nostalgia?

— Sim! Ela sentia saudades da neve da sua terra e esse mal é uma doença que destrói a alma, a pouco e pouco. Mas eu vou dizer-vos como a haveis de curar.

E perante o olhar espantado do rei o velho abriu logo a larga janela e apontou para os campos em frente.

— Plantai em todo o Algarve, centenas, milhares de amendoeiras. No dia em que elas florescerem, as suas flores brancas, encherão os campos, como se fossem neve. E a princesa ficará curada para sempre!

Eram tão incisivas e convincentes as palavras do velho — que o rei não teve a mínima hesitação. Logo ali ordenou que inúmeras brigadas dos seus súbditos inundassem o Algarve de amendoeiras.

E quando a Primavera chegou, um espectáculo deslumbrante fez do Algarve um país de sonho. O rei correu aos aposentos de Gilda, que tudo ignorava ainda.

— Senhora, fazei um pequeno esforço... e levantai-vos!

— Não posso...

— Sou eu que vos peço...

E a muito custo, conseguiu amparar Gilda e levá-la até à varanda. Então, os olhos azuis da bela princesa do Norte ficaram extáticos, mal podendo acreditar no que viam.

— É a neve... A neve da minha terra!

E logo ali, como que por milagre, já sózinha, andou uns passos, sorrindo, enlevada e alegre.

— A neve! A minha neve!

Era uma vez...

Tal como a lenda conta, Gilda não mais sofreu do seu estranho mal. Agora, todos os anos, o branco das amendoeiras em flor cobria de neve todo o Algarve. E o rei viveu feliz, na companhia da que muito amava e estivera quase a perder, se não fosse a visita do velho vindo das terras do Norte...

E a lenda, afinal — como sucede quase sempre nestes casos — perpetuou-se em realidade. As amendoeiras em flor, continuam, ano a ano, a fazer do Algarve um país de feitiço e encantamento.



# LEGENDS OF PORTUGAL

## The legend of the almond trees

By: GENTL MARQUES

Drawing: L. CAMPOS

ONCE UPON A TIME... The Portuguese had not yet arrived in the Algarve — which was then, a moorish kingdom of conquests and adventures. In those days reigned a great warrior whose power extended all over the earth to faraway regions. And all regions far and near had the custom of sending their most beautiful maidens to the sovereign, as slaves.

It once happened that amongst these slaves, one stood out in the eyes of the king. She was blonde, very blonde, with blue eyes and white cheeks. Her gracious, almost doll-like manners were in absolute contrast with all the women he had known up to then.

— What is your name?

— Gilda, milord!

— Gilda?... What a strange name!... And where do you come from?

— I come from the northern lands, my lord and king! — A nostalgic tone emphasized her sweet voice. — My father was a great warrior... But he was defeated in an ambush set up by your men... And I became part of the victory prizes!

He smiled triumphantly.

— Blessed victory, that brought you to me! I will give orders so that your father will be treated with all honours!

The blue eyes became moist and even more beautiful.

— It is no longer necessary milord!... My father would never come out, of an adverse battle, alive...

— Well then! All honours will go to you, Gilda! From now on and in my domain your will, shall be sovereign!

And, as a fact, from that moment on, orders were given to fulfill every single desire of that beautiful and strange princess who had come from the northern lands. And the moorish king, more and more in love with such a fascinating beauty, sometimes spent, hour after hour, contemplating and analyzing her. And then, one day, no longer being able to curb this deep passion within him, he sincerely confessed:

— Gilda!

— Milord!

— I want you to know that I am going to make you my wife.

— But why milord! I am already your slave!

— Slaves are all the women, I lost interest in, since you arrived! And you have to be different, do you understand?

— Milord, does that mean I will never go back, to my country?

— Yes, of course. You will stay here forever, near me!

— Let your will be done, milord!

Soon, preparations for the wedding of the great king to the beautiful Gilda, began. Never, such sumptuous feasting had

been imagined. Presents came from all over the world and on the wedding day — the whole of the Algarve seemed too small to greet so many visitants.

At the end of the ceremonies — everything became a feast. And it was an orgy of colour and movement, of music and pleasure. Dancers with sculptural bodies, contorted in dances of a rare beauty. Dreamlike voices, as if emerging from the land and the sea lulled the ears with sweet love songs. The warriors entertained themselves in tournaments of audacity and skill. Eating and drinking and dancing and singing — in a wonderful apotheosis.

And then the king noticed the sad eyes of the one he had chosen for a spouse.

— Gilda, what is the matter with you?

— I don't know milord! I don't know what it is... but I feel an immense sadness amidst so much joy!

He took a better look at her in a mixture of fear and pity:

— Tell me milady: Had you another love?

— No! — And in spite of all Gilda managed to smile — no, my good king! I've never had any other love...

A deep unencumbered sigh covered the sovereign's face with joy.

— But, then, why such sadness?

— I don't know... maybe I am sick...

And sick, she retired to her royal chambers, while the party went on. But, as days went by, Gilda, the beautiful and strange princess from the north, now a queen of the south, seemed to fade and wane in the claws of a still unknown illness.

The king — who in his numerous cruel battles had never been afraid — felt the dread of a fight against an invisible enemy, that little by little was snatching his most precious treasure. And so he gave orders: the best physicians in the whole world should come to the palace, to see and cure the fair Gilda.

And they came, saw her but didn't cure her. And neither prayers nor threats, from the almost maddened king were enough to make the wise men discover what was Gilda's illness.

Day by day she was wasting away. Exotic flower tormented by an absurd suffering, she was sleeping away, in the anxiety of her ever sad eyes, of her ever anguished sighs and her ever weakening words...

As a last hope, the king proclaimed that he would offer fortunes and honours to the one who could save Gilda. Still, nobody came. They all knew that, a simple failure, meant immediate death...

The king lost all hope... old and dispirited he could only wait for the end... and that was why, when he was told that an old man, coming from the north, from Gil-

da's land, wanted to speak to him, he showed almost no reaction.

— Let him in... let him say what he wants!

— The old man came in slowly.

— Milord, I come from faraway... I've heard your appeal... and here I am to save my princess.

— Not your princess! Your queen!

— As you wish, milord! But to me, she will always be the little princess that I have helped to raise...

— Ah! you were one of her slaves?

— No, milord I was and still am one of her friends. That is why I want to save her!

— And how will you manage... if wise men, from all over the world, have tried in vain?

— Let me talk to her... then I will tell you!

What went on during that mysterious meeting, nobody will ever know. Although it was known that the old man came out smiling and went back to see the king.

— Milord! The illness of my princess and your queen is nostalgia!

— Nostalgia?

— Yes! She longs for the snow from her land and that illness destroys the soul, little by little. But I will tell you how to cure her.

And before the astonished eyes of the king the old man opened the wide window and showed him the fields ahead.

— In the whole Algarve, plant thousands, millions of almond trees. The day they bloom, their white flowers will cover the roads as if it was snow. And the princess will be cured forever.

And, as the words of the old man were so convincing the king had not the slightest hesitation. And, at once, ordered countless brigades of his subjects to flood the Algarve with almond trees.

And when spring came, a dazzling spectacle turned Algarve into a land of dream. The king ran to Gilda's chambers to whom all this was unknown.

— Milady, make a little effort and stand up!

— I can't...

— It is me who is asking...

And in great difficulty he managed to help Gilda, and take her to the balcony.

Then, the blue eyes of the beautiful princess from the north became ecstatic and could barely believe what they were seeing.

— It is the snow... the snow from my land! And, at once, as if a miracle had happened, alone she took a few steps, smiling, enraptured and joyful.

— The snow! My snow!

Once upon a time...

As the legend goes, Gilda no more suffered from her strange sickness. Every year the whiteness of the almond tree blossom covered the Algarve with snow. And the king lived happily in the company of the one he so much loved and almost lost if it had not been for the visit of the old man coming from the northern lands...

And in the end — as it almost always happens in cases like this, the legend became reality. Almond trees in blossom, year after year, turn the Algarve into a land of magic and enchantment.



# RECORD

**INVESTIMENTO-REFORMA**

PERFORMANCE • TRANSPARÊNCIA • FLEXIBILIDADE

**GAN** VIE

CONTACTE-NOS  
AV. 5 DE OUTUBRO 95 - 1000 LISBOA



# Raposeira

## SUPER RESERVA 84

VINHO ESPUMANTE  
NATURAL

MÉTODO  
CHAMPANHÊS

*Caves Raposeira Lda.*

ADADA 198

GO

11,5% vol



A alta qualidade  
internacional de um  
espumante português  
em três variedades

Reserva - Rótulo Branco  
Super Reserva - Rótulo Preto  
Velha Reserva - Rótulo Dourado