aerius

OUTONO
AUTUMN/86

MAGAZINE DA APTCA ASSOCIAÇÃO PORTUGUESA DE TRIPULANTES DE CABINE

gan

Seguros

Seguros na gan descolamos com outro espírito

aerius é o magazine da APTCA. Comissários e Assistentes de Bordo conceberam-na. Esperamos que seja do seu agrado.

aerius is the Magazine of the Portuguese Cabin Crew Association. Flight attendants have made it. We hope you enjoy reading it.

ESCRITÓRIOS EM TODO O PAÍS

ALIANÇA SEGURADORA

aerius
OUTONO
AUTUMN/86

proprietário/publisher
APTCA - Associação Portuguesa de Tripulantes de Cabine

director
Orloff Esteves

editor/magazine editor
C. Manuel

publicidade/advertising sales
Teresa Vieira Campos

tradutores/translators
Ana Ashwood Madeira

colaboradores/contributors
Domingos Morão
Fernando Potier
Fernando Lameiras
José Borges
Manuel Campos Pinto
Nuno Patuleia

secretariado/secretariate
Carlos Ferreira
Vera Calheiros

fotografia da capa/cover photography
Carlos Gil

tiragem/print run
7.500

designer/art editor
Produções Parágrafo - Lisboa

impressão/printing
F.M. Antunes - Rio Maior

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

O conteúdo desta publicação não pode ser reproduzido no todo ou em parte sem autorização escrita da AERIUS.
No part of this magazine may be reproduced whithout written permission of AERIUS.

Todos os artigos são da exclusiva responsabilidade dos seus autores.
All articles are the sole responsibility of the authors.

Envolve-me uma quietude quase absoluta.

An almost absolute silence envelopes me.

PAG. 5

Milhares e milhares de pessoas, proporcionaram durante alguns dias um cenário único de cor, alegria, juventude e emoção.

For several days thousands and thousands of people provided a unique background of colour, joy, youth and emotion.

PAG. 11

Pitoresca vila e antiga cidadela medieval, conserva poderoso atractivo histórico, turístico e arqueológico.

A picturesque town and ancient mediaeval citadel, remains a powerful historical, touristic and archaeological attraction.

PAG. 23

Foi em princípios de 1887 que se iniciaram os estudos para a linha férrea do Corgo.

Studies for the construction of the Corgo railway were initiated at the beginning of 1887.

PAG. 28

Uma corrida de touros é um espectáculo caracteristicamente latino.

A bullfight is a characteristically latin spectacle.

PAG. 36

sumário contents

1 — Bem Vindo
Welcome

3 — Sumário/Contents

5 — O Voo sem Motor
Motor Flight

11 — Fórmula 1 em Portugal
Formula One in Portugal again

15 — Humor/Humour

17 — Pelourinhos de Portugal
Pillories of Portugal

20 — Fotografia/Photography

23 — Monsaraz

28 — Comboios que são história
Trains that are history

36 — Mário Coelho

42 — Prestígio
da Fundação Gulbenkian
The prestige
of the Gulbenkian Foundation

50 — Outono/Autumn

52 — Carlos Gil

54 — O Aeroporto de Lisboa
Lisbon Airport

61 — Monsanto
— um texto de Fernando Namora
Monsanto
— a text by Fernando Namora

66 — Yes or no-show?

68 — Pousadas de Portugal
Portugal Inns

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

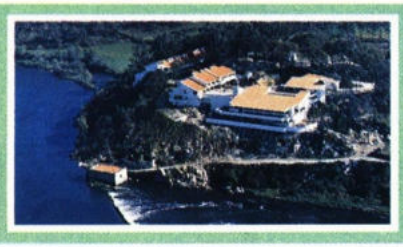
SOPETE Hoteis

"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 ST° 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

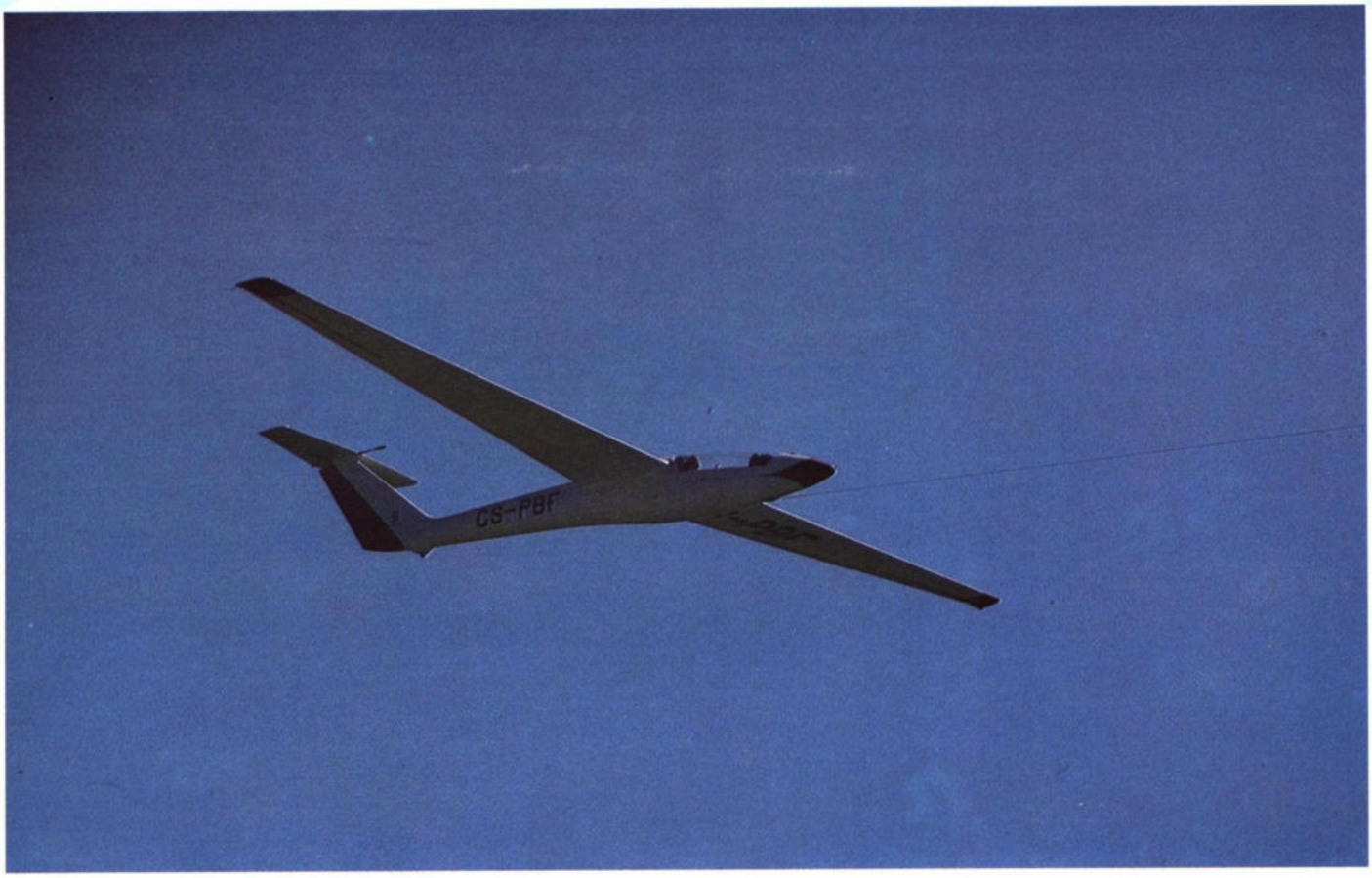
UNIDADES A ABRIR
EM JUNHO DE 1987:

GRANDE HOTEL DA PÓVOA***
Largo Passeio Alegre
Telef. (052)622061 - Telex 22406

HOTEL DO ELEVADOR****
Monte do Bom Jesus — BRAGA
Telef. (053)25011

HOTEL DO PARQUE****
Monte do Bom Jesus — BRAGA
Telef. (053)22048

MARCAÇÕES E RESERVAS:
EDIFÍCIO SOPETE - 8.° Andar
Telef. 684201 — Telex 26179 SOP
4490 PÓVOA DE VARZIM



O VOO SEM MOTOR

A CONQUISTA SILENCIOSA DO CÉU PELOS PLANADORES

Um artigo de:
EUGÉNIO FERREIRA MARTINS
Membro da Aviation Space Writers Association/USA

Fotos do Autor e de J. COSTA
* A foto da página 7, foi graciosamente cedida por GIL MONTALVERNE

Envolve-me uma quietude quase absoluta. A única nota a lembrar que a vida não parou, são os sons atenuados do quanto entretanto vai acontecendo na terra por baixo de mim.

E todavia vivo intensamente cada momento. O meu corpo físico prolonga-se por toda a estrutura da minha máquina voadora: o planador. Formamos um conjunto que tenta imitar os pássaros na sua experiência de liberdade através do ar.

A imobilidade dos ponteiros nos instrumentos de bordo denota um voo estável, algo antagónico ao que normalmente constitui a essência de um voo de alta competição.

O Sol aproxima-se do horizonte deixando antever o fim de mais um dia; o abaixamento da temperatura reflectida pela terra deixou de aquecer o ar. Como consequência natural, resulta um menor movimento das suas massas, com as mais quentes a subir e o ar mais frio a descer, ocupando o espaço do ar quente que se elevou. Os pilotos procuram encontrar essas massas de ar com movimento ascendente de origem térmica e "encaixam" o planador dentro delas para ganhar altura. Como essas colunas de ar ascendente ou descendente não estão pintadas de qualquer cor, a sua detecção e consequente aproveitamento constitui o desafio que é na essência o aliciante deste desporto.

Pequenos ressaltos dão uma nota de vida a bordo do planador. O aeródromo de destino já está à vista e a tarefa que nos propusemos levar a efeito desta vez, pouco falta para ser concluída. Na atmosfera calma do fim de dia, o planador cumpre uma linha de descida quase correspondente ao coeficiente de planio indicado nas especificações técnicas contidas no manual de voo: deslocando-se através do ar com uma velocidade que ronda os 100 Km/ /hora. Em termos muito gerais pode dizer-se que quanto mais elegante for o planador, maior será naturalmente o seu rendimento para o voo.

Mas eis que subitamente a quietude da descida é perturbada pela tendência da asa direita para subir. Quase por instinto volto para a direita e reduzo a velocidade de translação em relação ao ar, para o valor de afundamento mínimo. Será que ainda se encontra por aqui aquela térmica característica de fim de dia? Embora ganhar al-

tura não constitua já uma necessidade pois a aterragem está assegurada com ampla altitude, o caso é que o desafio do aproveitamento de todas as oportunidades para subir é superior a tudo o mais. No fundo das calças a pressão do assento confirma-me que estamos a subir, bem antes da mesma indicação me ser fornecida pelo indicador de velocidade vertical (variómetro), que normalmente o faz com um certo atraso. Um frémito interior reconfortante percorre-me enquanto procuro acertar a inclinação lateral do planador para o manter a voltar dentro dos limites desta coluna de ar ascendente: julgo que deverá ser naturalmente estreita, embora a ausência de vento me permita pensar que deve ser quase vertical.

Durante a volta percorro o espaço visível do meu posto de pilotagem e não posso deixar de sorrir ao detectar outro retardatário que se aproxima rapidamente. Se tivesse rádio por certo ter-lhe-ia dado conta da minha descoberta recente, talvez a "minha térmica" lhe desse jeito para ganhar um pouco mais de altura. Constitui prática corrente entre pilotos de planador e é sem dúvida um indicador da sã camaradagem que reina entre a família dos pilotos de planador, em todo o mundo.

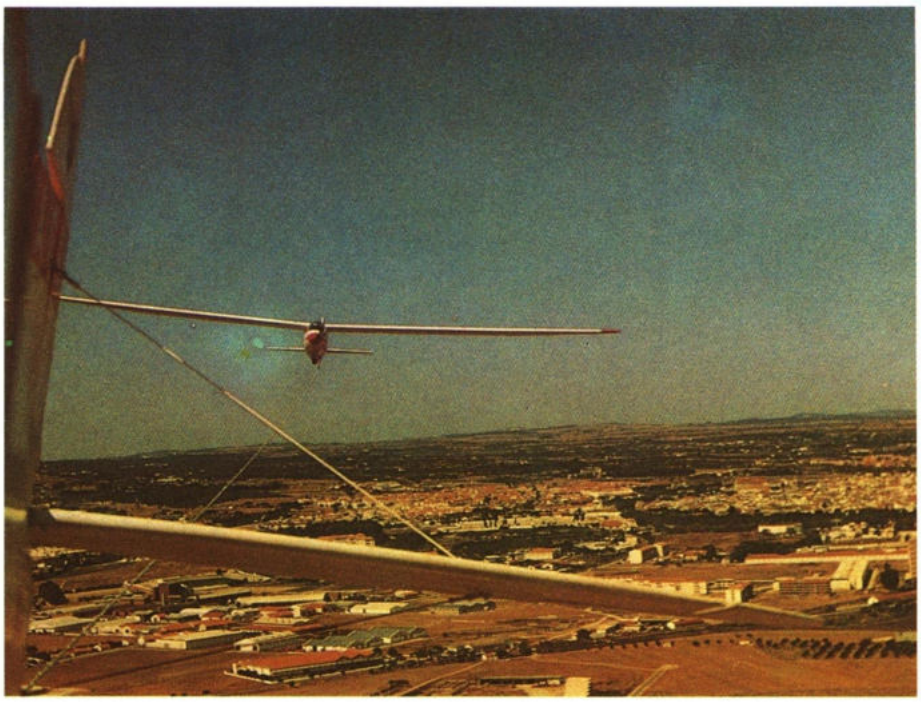
Embora não fosse necessário este ganho de altitude, sabe sempre bem, talvez não tanto quanto como sabe no início de um voo. A subida continua fraca, o variómetro marca apenas meio metro por segundo. Continuamente percorro o painel de instrumentos; velocidade certa, altitude confortável, volta suave, e quase ausência de turbulência. O relógio de bordo diz que estou no ar há três horas e vinte e quatro minutos. O pôr do sol ainda está suficientemente longe para me permitir este pequeno luxo de ganhar mais altura.

Todavia há que ponderar outros aspectos; não havia mais pilotos do clube para voar este planador, logo ele não estava a ser necessário. Mas é preciso recolher todo o material no hangar e para isso convém não demorar muito.

Este é um desporto de equipa: o piloto sózinho pouco pode fazer, além de esperar que o venham ajudar. E essa ajuda é tanto mais espontânea e agradável quanto de idênticas características se reveste o simples facto dele colaborar para que os outros também possam voar.

Sendo um avião sem motor, o planador precisa de ser levado para o ar por algum meio auxiliar. O mais popular e também o mais dispendioso é o reboque por um avião, utilizando um cabo com cerca de 70 metros. Este pode ser largado por qualquer das aeronaves mas em condições normais é o planador que o larga, quando considera ter atingido a posição desejada: uma ascendente. Outro processo é o reboque por automóvel ao longo de uma pista permitindo chegar a cerca de 300 metros acima

Envolve-me uma quietude quase absoluta.
An almost absolute silence envelopes me.



O planador precisa ser levado para o ar por algum meio auxiliar.
The glider needs to be drawn into the air by some auxiliary means.

do solo, o que o torna aliciante em termos económicos para fins de instrução ou em locais com boas condições de ascendência. Entretanto, o lançamento por guincho é talvez o processo mais popular no mundo, devido às suas características de economia de meios. Na prática é constituído por um tambor que enrola o cabo, movimentado por um motor de automóvel. Todo o conjunto-motor, transmissão, tambor e cabine do condutor — estão montados num chassi móvel que é posicionado no fim da pista de descolagem que se pretende utilizar. Conseguem-se cerca de 300 metros de altura por este meio.

Em todos os processos envolvidos, ressalta sempre a necessidade de auxiliares: são todos praticantes e acompanhantes que se constituem em equipa para que o voo seja possível.

Lentamente o ponteiro do altímetro continua a rodar mostrando que vou a subir, enquanto o tique taque irritante do barógrafo me indica que vou ter o registo de mais este ganho de altura. Os barógrafos electrónicos modernos já não fazem barulho, mas também não se sabe bem quando estão em pleno funcionamento.

O outro planador com um rendimento maior que o meu, aproxima-se rapidamente da minha altitude. Quando se interpõe entre mim e o sol já baixo, deixa compôr uma imagem de rara beleza. Procuro a máquina fotográfica e continuo a voltar buscando colocação para captar o momento da passagem seguinte: atraso-me um pouco e ele passa bastante acima mas sempre belo, numa composição repetida talvez embora sempre apaixonante. Sinto que a térmica está a perder a força... em breve o variómetro o confirma. É a altura de voltar e seguir o outro planador que entretanto se afastara. Nesta fase de aproximação para aterragem, há que ter atenção aos alunos a voar sózinhos. Percorro com a vista o espaço à volta. À minha direita um pouco acima, uma cegonha deslisa com aquela elegância que sempre me fascinou. Há, nesta imagem duma beleza indescritível, um misto de côr, elegância, liberdade, poesia até! Parece que está a ganhar altura. Não resisto à tentação de me aproximar: afinal somos colegas em pleno voo. Manobro com a suavidade máxima que consigo. Já uma vez o tinha feito, mas um movimento mais brusco tinha afugentado a ave. Estas aproximações a aves em pleno voo não se tornam nada fáceis e tenho mesmo conhecimento de alguns casos, em que águias atacaram planadores julgando-os inimigos. Desta vez porém, tudo parece estar a correr sem grandes problemas. Reduzo a velocidade até à da cegonha ficando do seu lado esquerdo, embora ligeiramente abaixo. O meu inesperado "chefe de formação" volta a cabeça e não parece aceitar com muita naturalidade a minha companhia. Redobro a atenção a tudo, já que o meu companheiro tem uma capacidade de manobra infinitamente melhor e mais... natural do que a minha. De forma quase imperceptível a cegonha volta e tento segui-la sem me aproximar muito para não a assustar. Esta fase final e absolutamente inesperada do voo está a agradar-me. É preciso ser cuidadoso pois uma variação súbita de sustentação traria como consequência uma perda de comando e de altitude. A cegonha quase não move as asas... rápidamente olho o variómetro: estamos a subir. Maravilhoso! Desde que es-

Instrumentos de bordo
Flight instruments

tamos em formação já ganhámos quase 100 metros de altura. Decididamente esta cegonha sabe aproveitar ascendentes.

Constituímos uma patrulha na boa gíria aeronáutica... voamos em formação cerrada e aparentemente temos o mesmo objectivo: ganhar altura. O nosso entendimento, parece agora total e perfeito, ela aceita-me e eu deleito-me na sua companhia.

Nunca até agora me tinha esmerado tanto, nem posto tamanha precisão num voo, para me identificar o melhor possível com um meio que afinal nem é o meu: é o da cegonha!

Sem dar conta recorro à formação que tive e a toda a experiência adquirida ao longo dos anos. O voo decorre de forma natural, se é que este tipo de "voo em formação", se pode considerar natural.

Agora que a térmica estreitou torna-se cada vez mais difícil manter esta pequena aventura. O rendimento do meu planador, não me permite acompanhá-la por muito mais tempo! Já subimos mais de 300 metros, o que constitui um feito a esta hora do dia. Estamos quase à vertical do aeródromo de destino, onde entretanto começou a tarefa de arrumar todo o material e eu pertenço àquela equipa. Tomo a decisão de me ir embora e inconscientemente faço uma saudação tipicamente aeronáutica que a cegonha acolhe com manifesto desprezo (ou pareceu-me?), surpreendida com um companheiro de voo que não foi capaz de a seguir.

Abandono a formação, revoltado comigo próprio, nem eu sei porquê; abro os freios aerodinâmicos para aumentar a resistência ao avanço, diminuindo assim o meu rendimento e dirijo-me finalmente para a aterragem, depois de um voo inolvidável com uma experiência nova e apaixonante.

Percorro o espaço com o olhar. Ainda é bem de dia, mas sou já o último a aterrar. Respiro fundo deixando transparecer uma certa nostalgia e saudade de qualquer coisa de que se gosta.

Toco no solo apenas com a roda ventral e lentamente recolho os travões aerodinâmicos para permitir ao planador correr o mais possível. Acabo por me imobilizar exactamente onde queria. Segue-se a rotina da recolha do equipamento; os outros elementos da equipa já se aproximam para me ajudar e faço por não ver no seu olhar uma certa crítica por ter sido o último.

Anseio por contar o feito mais notável da minha tarde. E daí... talvez mantenha em segredo este voo em formação: AFINAL A CEGONHA PILOTAVA BEM MELHOR DO QUE EU! ■

Afinal a cegonha pilotava melhor do que eu!
After all the stork flew much better than I did!

THE SILENT CONQUEST OF THE SKIES BY GLIDERS

Photos by the Author and J. COSTA

An article by:
EUGÉNIO FERREIRA MARTINS
Member of the Aviation Space Writer's Association/USA

An almost absolute silence envelopes me. The only noise to remind me that life has not stopped are the muffled sounds of what is happening below on the earth. And yet I live every moment intensely. My physical being is extended through the structure of my flying machine: a glider. We form a team that tries to imitate the birds in their freedom in the air.

The stillness of the indicators on the flight instruments means a stable flight, which is contrary to what normally constitutes the essence of a competition flight.

The sun sinks towards the horizon at the end of another day. The lower temperature reflected by the earth no longer warms the air and there is consequently less movement of air masses, with the hotter air rising and the cooler air descending to occupy the space of the hot air that has risen. Pilots try to find these masses of air with an ascending movement of a thermal origin and position the glider within them in order to gain height. As these columns of ascending or descending air are not coloured, their detection and consequent utilisation form the challenge which is essentially the attraction of this sport.

Small bumps provide a touch of life on board the glider. The destination airfield is in sight and the task for today is almost concluded. In the calm atmosphere of the day's end the glider follows a line of descent which practically corresponds to the gliding coefficient indicated in the technical specifications of the flight manual: moving through the air at a speed of approximately 100 km/hour. In very general terms it could be said that the more elegant the glider the greater its performance in flight.

But suddenly the stillness of the descent is disturbed by the tendency of the right wing to rise. Almost by instinct I turn to the right and reduce the speed of movement through the air to the minimum sinking rate. Is it possible that the thermal column characteristic of the day's end is still to be found here? Although it is no longer necessary to gain height, since there is ample altitude for the landing, the point is

that the challenge to use every opportunity to gain height is superior to all else. The pressure of the seat tells me we are rising long before this indication is given by the vertical speed indicator (variometer), which normally has a slightly delayed reaction. An inner, comforting thrill runs through me while I try to adjust the lateral inclination of the glider to keep it turning within the limits of this column of ascending air: I think it must be narrow and the absence of wind leads me to believe that it must be almost vertical.

During the turn I scan the space visible from my pilot's post and cannot help smiling as I detect another straggler rapidly approaching. If I had had a radio I would certainly have told him of my recent discovery. Perhaps my thermal column would have helped him gain a little more height. This is common practice among glider pilots and is without doubt an indication of the healthy solidarity which prevails in the family of glider pilots all over the world.

Although this gain in height was not necessary it is always a marvellous feeling, although not quite so much as at the beginning of a flight. The gain in height continues weakly, the variometer only marks half a metre per second. I continually scan the instrument panel; constant speed, comfortable height, smooth turn and an almost complete absence of turbulence. The clock on board tells me I have been in the air for three hours and twenty four minutes. The sunset is sufficiently far off to allow me this small luxury of gaining more height.

However, there are other aspects to consider. There were no more pilots at the club to fly this glider so it wasn't needed. But it was necessary to put the material away in the hangar and it would not do to delay too long.

This is a team sport: the pilot cannot do much on his own except wait for help. And that help is as spontaneous and agreeable as is the simple fact of his collaborating so that others can also fly.

A plane without an engine, the glider needs to be drawn into the air by some auxiliary means. The most popular and also the most expensive is towing by an aircraft, using a cable about 70 metres long. This can be cast off by either of the planes but normally it is the glider which releases it when it has reached the desired position: an ascending column of air. Another process is towing by car along a runway, permitting a rise to about 300 metres above the ground which makes it attractive, from the economic point of view, for instruction purposes or for localities with good conditions for climbing. However, launching by winch is perhaps the most popular method in the world due to its economy. In practice this is a drum which winds up the cable, moved by a car engine. The whole assembly — engine, transmission, drum and driver's cabin are mounted on a moveable chassis that is positioned at the end of the take-off runway. About 300 metres' height can be obtained by this means. All these processes require the help of assistants: they are all adepts and followers who form a team to make the flight possible.

The indicator of the altimeter slowly rotates showing that I am climbing, while the irritating tick tack of the barograph indicates that this further gain in height will be registered. Modern electronic barographs no longer make a noise but one is also never quite sure when they are working properly.

Quanto mais elegante for o planador, maior será o seu rendimento para o voo.
The more elegant the glider the greater its performance in flight

The other glider, with a superior performance to mine, rapidly approaches my height. When it comes between me and the lowering sun it provides an image of rare beauty. I look for my camera and continue gliding round, trying to capture it when I next pass. I delay a little and it passes further above me, beautiful still, and repetitive perhaps, but always thrilling. I feel that the thermal column is losing its power... the variometer shortly confirms this. It is time to turn and follow the other glider that has drawn away. In this phase of coming in to land attention must be given to pupils flying alone. I scan the air around me.

To my right, a little above me, a stork glides along with an elegance that has always fascinated me. There is, in this image of indescribable beauty, a mixture of colour, elegance, freedom, poetry even! It seems to be climbing. I can't resist the temptation to come closer, we are, after all, companions in flight. I manoeuvre with the greatest possible smoothness. I had done this once before but a more impetuous movement had frightened the bird off. These approaches to birds in flight are not at all

easy... and I have heard of cases where eagles have attacked gliders thinking them enemies. This time, however, everything seems to be going well. I reduce my speed to that of the stork, gliding at its left side and slightly below it. My unexpected "formation leader" looks round and does not seem to accept my presence very naturally. I give renewed attention to everything as my companion has a manouevring capacity infinitely better and more natural than mine. Almost imperceptibly the stork turns and I try to follow without getting too close so as not to frighten it. This final and absolutely unexpected phase of the flight is very agreeable. One must be careful as a sudden variation of sustentation would result in loss of control and altitude. The wings of the stork are practically motionless... I glance at the variometer: we are rising. Wonderful! Since we have been in formation we have gained almost 100 metres in height. Decidedly this stork knows how to take advantage of ascending air columns.

In good aeronautical terms, we form a patrol. We fly in close formation and apparently have the same objective: to gain height. Our understanding now seems complete and perfect. It accepts me and I delight in its company. Never before had I performed with such perfection or put so much precision into a flight so as to identify myself with an element that was after all not mine, it was the stork's.

Without realising it I resort to my training and all my experience acquired over the years. The flight flows naturally, that is if this type of "formation flying" can be considered natural.

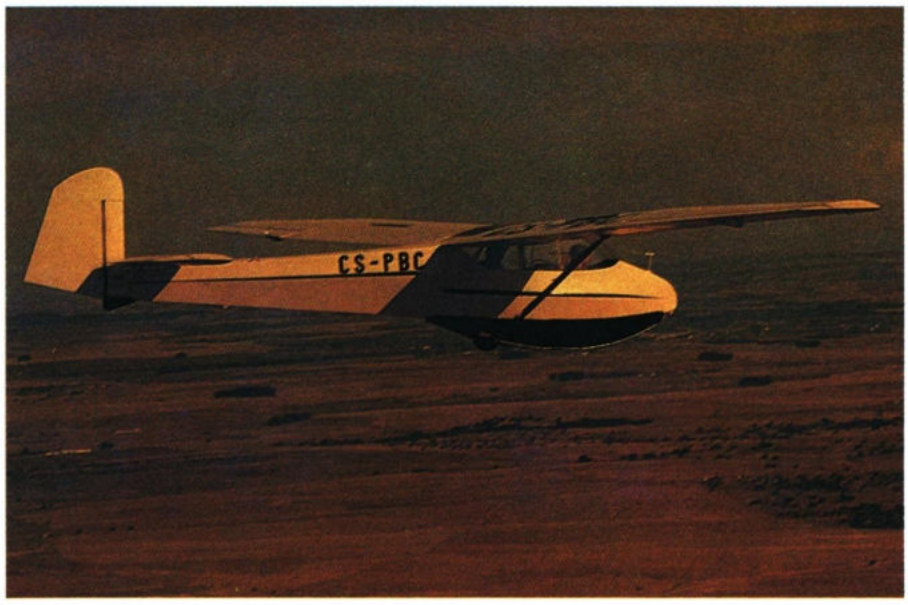
Now that the thermal column has narrowed it is becoming more and more difficult to continue this small adventure. My glider's performance will not allow me to accompany the stork for much longer! We have risen more than 300 metres which is quite a feat at this time of the day. We are almost vertically above my destination airfield where, in the meanwhile, the task of putting the material away has begun, and I belong to that team. I resolve to leave and unconsciously make a typically aeronautical salute which the stork treats with manifest derision (or was I mistaken?), surprised at a flight companion unable to follow it.

I abandon the formation feeling indignant, not even I know why. I release the aerodynamic brakes to increase resistance to the advance, thus diminishing my speed, and finally go in for the landing after an unforgettable flight and a new, exciting experience. I look around me. It is still daylight but I am the last to land. I breath deeply with a certain nostalgia for something one is fond of.

I touch down with the ventral wheel only and slowly withdraw the aerodynamic brakes to allow the glider to run as much as possible. I finally stop exactly where I wanted.

There follows the routine of bringing in the equipment. The other members of the team are coming up to help me and I pretend I don't notice a certain criticism in their glances for having been the last.

I am anxious to tell them about the most notable feat of my afternoon. But... Perhaps I will keep this formation flight secret: AFTER ALL THE STORK FLEW MUCH BETTER THAN I DID! ■

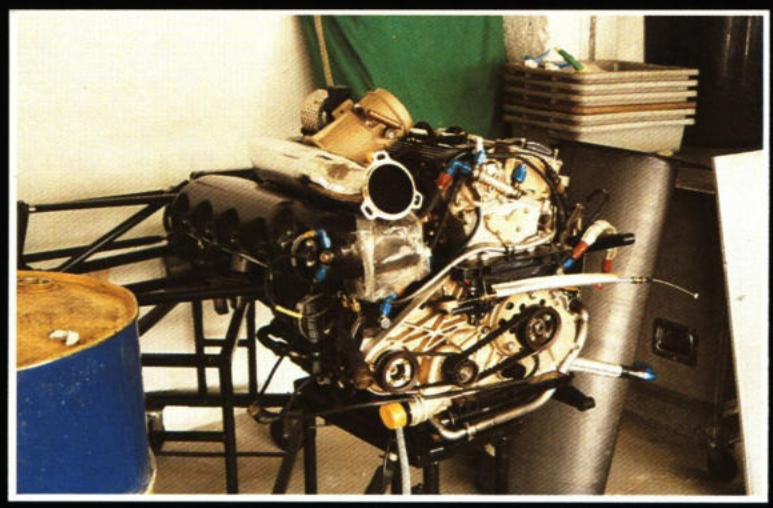


Toco no solo apenas com a roda ventral.
I touch down with the ventral whell only.

O CARRO DO ANO 1986
SCORPIO

Ford

QUALIDADE E INOVAÇÃO



FÓRMULA 1 EM PORTUGAL

GRANDE PRÉMIO DO ESTORIL 1986

Texto de JOÃO SALAVESA
e NUNO PATULEIA
Fotos de NUNO PATULEIA
e JOSÉ MIGUEL FRADE

O sol do Estoril, a tradicional hospitalidade portuguesa e a sua excelente comida, para não falar em muito mais atractivos, receberam uma vez mais o GRANDE CIRCO DA FÓRMULA 1.

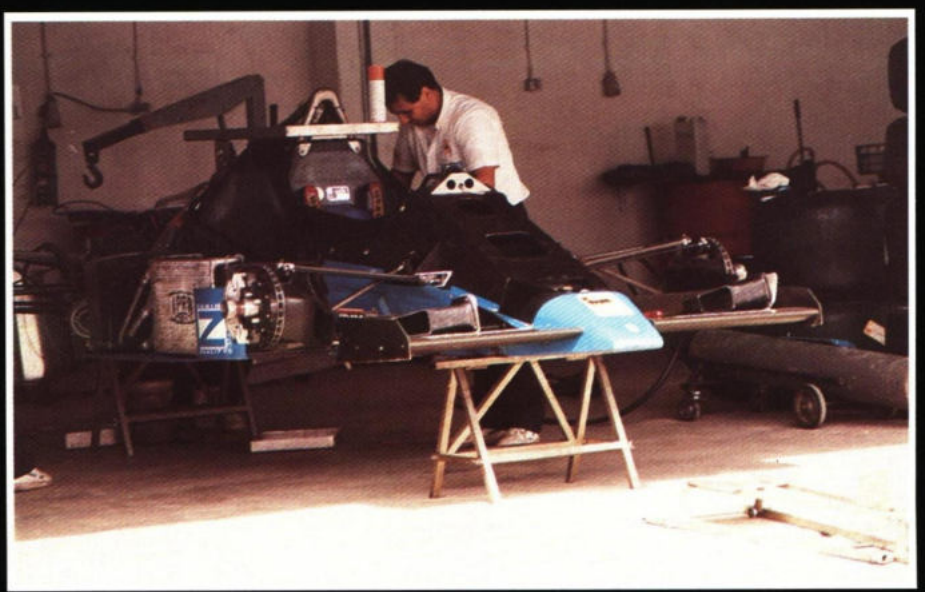
Milhares e milhares de pessoas, proporcionaram durante alguns dias um cenário único de côr, alegria, juventude e emoção que com muita dificuldade se poderá descrever. "AERIUS" também foi ao Estoril, mas preferiu centrar a sua atenção, num outro aspecto não menos importante desta complexa máquina que todos os anos nos visita. Estivemos nas "BOXES", a "apalpar" e tentando conhecer melhor o que é na realidade um GRANDE PRÉMIO DE FÓRMULA 1, com todo o seu calor humano, emoção e bulício. Vivemos uma experiência inolvidável, seguindo atentamente o evoluir dos tempos ou as performances conseguidas. As imagens que publicamos têm uma legenda comum "Espectáculo", talvez a razão de ser de um GRANDE PRÉMIO.

Ao habitual silêncio que envolve a zona de Sintra, opuseram-se os mil e tal cavalos dos sofisticados motores, os longos "motor home", mecânicos, pilotos, engenheiros, médicos, cozinheiros, directores, enfim tudo e todos que conjuntamente constroem o monumental espectáculo de vivacidade, barulho, alegria e, por vezes também tristeza, que caracterizam o automobilismo de alta competição. Tudo estava montado e o público sempre presente, acompanhou com espectativa o contagiante movimento das "boxes", ao mesmo tempo que seguia atento a perícia de condução dos ídolos. Mais de cinquenta mil pessoas, vibrando com o seu bom sangue latino numa excelente jornada desportiva.

A frieza da alta tecnologia aerodinâmica e electrónica dos bólides transforma este ESPECTÁCULO/DESPORTO em importante responsável entre outros aspectos, pela segurança e consumos que nos oferecem os pequenos carros utilitários, que circulam aos milhões pelas estradas e avenidas de todo o mundo. Um Grande Prémio, serve também para que as grandes marcas, realizem mais experiências para testar orgãos vitais que irão conduzir a um maior aperfeiçoamento do pequeno utilitário.

Os pneus são orgãos importantes para o bom rendimento do carro e é aliciante olhar com atenção o tratamento de que são alvo.

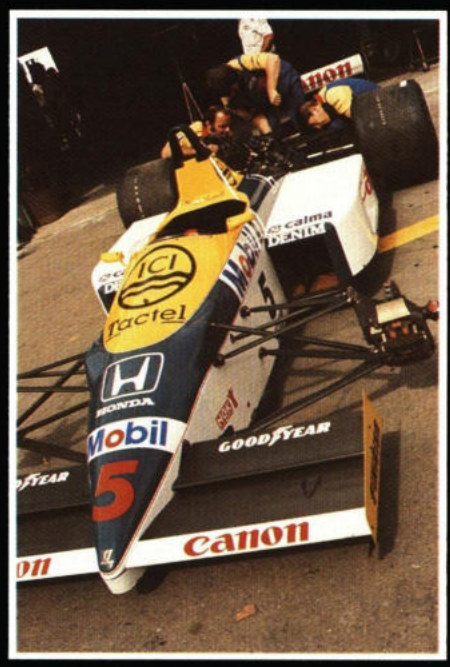
Por vezes o grande público desconhece a existência de diversos tipos de pneus — de qualificação, de prova, misturas moles, médias, duras, etc., para serem usadas em função do tipo de circuito mais ou menos rápido, do tipo de curvas, do piso seco ou molhado. A escolha é extremamente importante, por vezes com reflexos num dos



pontos que hoje mais preocupa os responsáveis da fórmula 1, referimo-nos naturalmente ao consumo. As "BOXES", são o ponto vital, o local onde tudo ou quase tudo acontece ou se decide. A introdução hoje em dia do turbo compressor em pequenos utilitários, a tão falada caixa de 5 velocidades, tudo teve um parto, um começo, um desenvolvimento. A mãe foi a FÓRMULA 1, os cirurgiões — OS MECÂNICOS e os pediatras — OS PILOTOS, tão apreciados ídolos de cabeça de cartaz em cada equipa, que dando ESPECTÁCULO, ensaiam as novidades.

Assim vive a Fórmula 1 que uma vez mais esteve em Portugal, onde se disputou o GRANDE PRÉMIO DO ESTORIL, para gáudio e alegria de muitos milhares de adeptos. Indiferença foi talvez a única ausente, quer pela impressionante moldura humana, quer pelo decor de sonhos, quer ainda pelas extraordinárias prestações de um Ayrton Senna em treinos ou de um Nigel Mansell em prova. Algumas das fotos que tivemos ocasião de fazer, aqui ficam, todas elas com uma legenda comum que transmite um misto de côr, alegria e emoção.

Como alguém disse: "ISTO É ESPECTÁCULO". Até para o ano. ■



FORMULA ONE IN PORTUGAL

1986
ESTORIL GRAND PRIX

Text by JOÃO SALAVESA/NUNO PATULEIA
Photos by NUNO PATULEIA/JOSÉ MIGUEL FRADE

The Estoril sun, traditional Portuguese hospitality and excellent food, not to mention many other attractions, received the BIG FORMULA ONE CIRCUS again.

For several days thousands and thousands of people provided a unique background of colour, joy, youth and emotion difficult to describe. "Aerius" also went to Estoril but preferred to concentrate its attention on another, no less important, aspect of this complex machine which visits us every year. We visited the "boxes", to try and get to know what a Formula One Grand Prix really is, with all its human warmth, emotion and bustle. We had an unforgettable experience, following attentively the times and performances achieved. The images all come under the same heading, "Spectacle", which is perhaps the purpose of a GRAND PRIX.

The habitual silence which envelops the Sintra area was broken by the thousand odd horsepower of sophisticated engines, the long motor home, mechanics, drivers, engineers, doctors, cooks, directors; everything and everyone making up the monumental spectacle of vivacity, noise, gaiety and also, sometimes, sadness, which characterise motor racing. The spectacle was organised and the public, always present, accompanied with expectation the contagious movement of the boxes, at the same time following attentively the driving skill of its idols; more than fifty thousand people, their good Latin blood vibrating with the excitement of an excellent day's sport.

The cold aerodynamic and electronic high technology of racing cars make this SPECTACLE/SPORT largely responsible, among other aspects, for the security and consumption rates offered by the small utility cars which circulate in millions on the roads and avenues of the world. A Grand Prix is also used by the important makers to carry out more experiments on vital components that will lead to greater perfection of the small utility car.

Tyres are important components for the good performance of a car and it is fascinating to observe the treatment they are given.

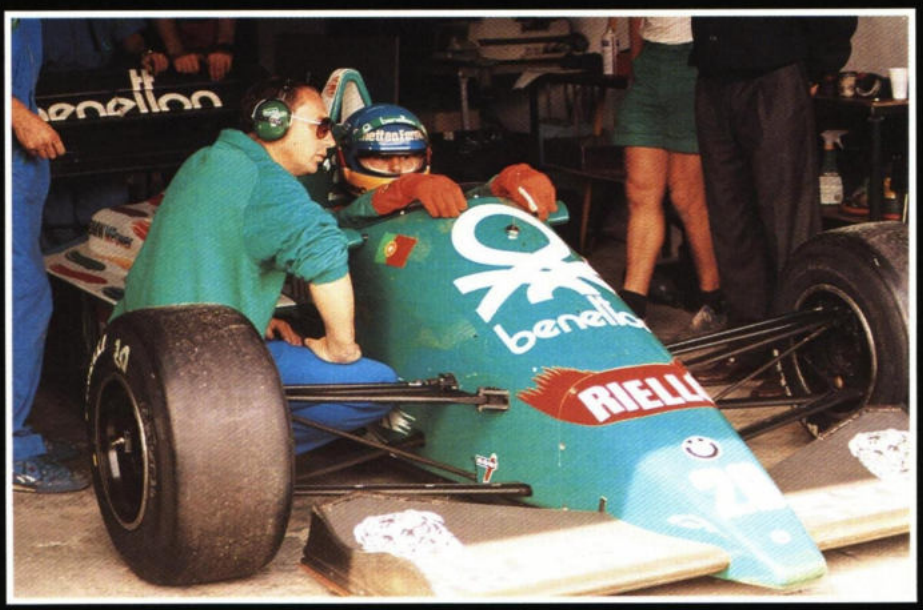
Sometimes the public is unaware of the existence of various types of tyre: qualification, test, soft, medium and hard mixtures etc., to be used according to the type of circuit – more or less rapid, type of curves, wet or dry surface. The choice is extremely important, sometimes with reflexes on one of the aspects that today most preoccupies those responsible for FORMULA ONE, we refer to consumption of course.

The Boxes are the vital area, the place where everything or almost everything happens or is decided. The introduction nowadays of the turbo compressor in small utility models, the 5-speed gear box, everything had a birth, a beginning, a development. The mother – FORMULA ONE, the surgeons – THE MECHANICS and the pediatricians – THE DRIVERS, idols heading the list of each team, who give the SHOW and test new developments.

Such is the life of the FORMULA ONE that came once again to Portugal, where the ESTORIL GRAND PRIX was disputed to the satisfaction and joy of many thousands of adepts. Perhaps the only thing missing from Estoril was indifference. There was an impressive gathering of spectators against a dream-like décor and the extraordinary performances of an Ayrton Senna in training or a Nigel Mansell in competition. Some of the photographs we took are shown here, all of them under a common title which transmits a mixture of colour, joy and emotion.

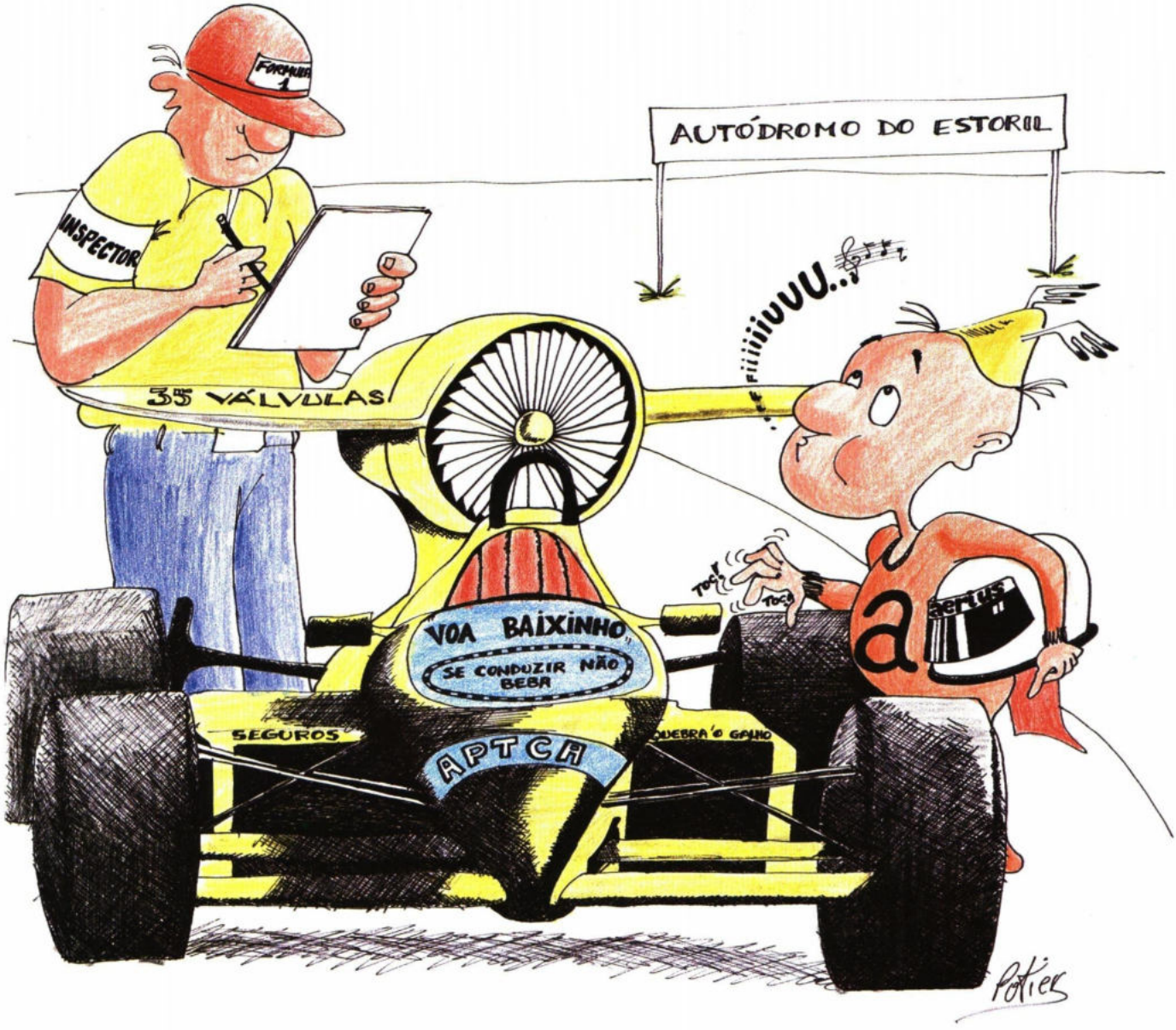
As someone said: "THIS IS SPECTACULAR".

See you next year. ■



NÃO CONSTA...
YOU'RE NOT ON THE LIST...

por/by FERNANDO POTIER



Uma cidade maravilhosa dentro do Rio de Janeiro.

Hotel Inter-Continental Rio★★★★★

Dia e noite uma cidade cheia de emoções fortes.
A presença de grandes personalidades. Entra-e-sai de astros e artistas. Um centro de decisões pulsante e avançado.
O mais puro clima de sofisticação. A vida se desdobrando em múltiplas formas de lazer e esportes.
Brilho constante de cinco estrelas sobre a capital do sucesso. Qual é o seu propósito?

Av. Prefeito Mendes de Morais, 222 - São Conrado - Rio de Janeiro - RJ - Brasil - Tel.: (021) 322-2200 **São Paulo:** Av. Ipiranga, 318 - bl. A - s/1202 - Tel.: (011) 258-8599 - Toll free: (011) 800-8001

Archi

PELOURINHOS DE PORTUGAL

Um artigo de
ANTÓNIO L. PIRES NUNES
Vice Presidente Nacional da Associação
Portuguesa dos Amigos dos Castelos

Relíquias do passado, os pelourinhos são pequenos monumentos históricos e artísticos, também designados por Picotas, de época geralmente posterior ao século XV (os existentes), ainda hoje profusamente espalhados pelas povoações de Portugal, sobretudo no norte do país.

Símbolos de justiça e de autonomia regional, no seu isolamento, velhos privilégios locais, nomeadamente o da aplicação da Justiça.

O povo julga erradamente que os criminosos, condenados à forca, eram justiciados nos ferros dos remates dos pelourinhos, confundindo-os mesmo com as forcas, mas isso nunca sucedeu.

Para as penas capitais havia forcas normalmente levantadas em locais ermos fora das povoações (ver fig. 1), destinando-se o pelourinho, enquanto local de justiça, a expor os réus, os ladrões e os falsários ao sarcasmo público ou à execução de certas sentenças específicas que ali tinham lugar como a amputação de membros, a flagelação e a exposição.

Perdida esta função de Justiça, o pelourinho continuou a atestar a autonomia municipal, com a consequente descentralização de funções, sendo frequente ser erigido junto à Domus Municipalis, antiga Casa da Câmara, hoje denominada de Paço do Concelho, geralmente situada no largo principal da povoação.

Como todos têm a mesma função, a sua silhueta obedece a um modelo que lhes dá uma certa uniformidade arquitectónica, o que não inibiu os artistas de neles expandirem a sua arte criadora, conferindo-lhes originalidade e curiosa ornamentação.

A sua composição é, em geral, simples. Uma "base" sobre degraus sustenta uma coluna com capitel e uma guarnição de ferro.

Há pelourinhos de todos os estilos arquitectónicos, desde as rudes picotas românicas (raríssimas), aos exuberantes do rócócó, passando pelos clássicos pelourinhos renascentistas, pela delicadeza dos manuelinos (estilo arquitectónico nacional que normalmente se costuma centralizar, sem grande rigor, na figura de D. Manuel I, no início do século XVI) e linhas severas dos barrocos.

Os primitivos pelourinhos seriam do "tipo gaiola", provavelmente de madeira, que vemos em variados dos desenhos de Duarte D'Armas. (Fig. 3)

Devido ao tamanho da gaiola, a lenda atribui este formato à necessidade de ter em exposição homens condenados, quais pássaros na gaiola.

Estes pelourinhos devem ter inspirado os primeiros exemplares de pedra, do tipo gaiola, hoje muito raros, de janelas abertas entre colunelos. (Fig. 4)

O tipo anterior foi posteriormen-

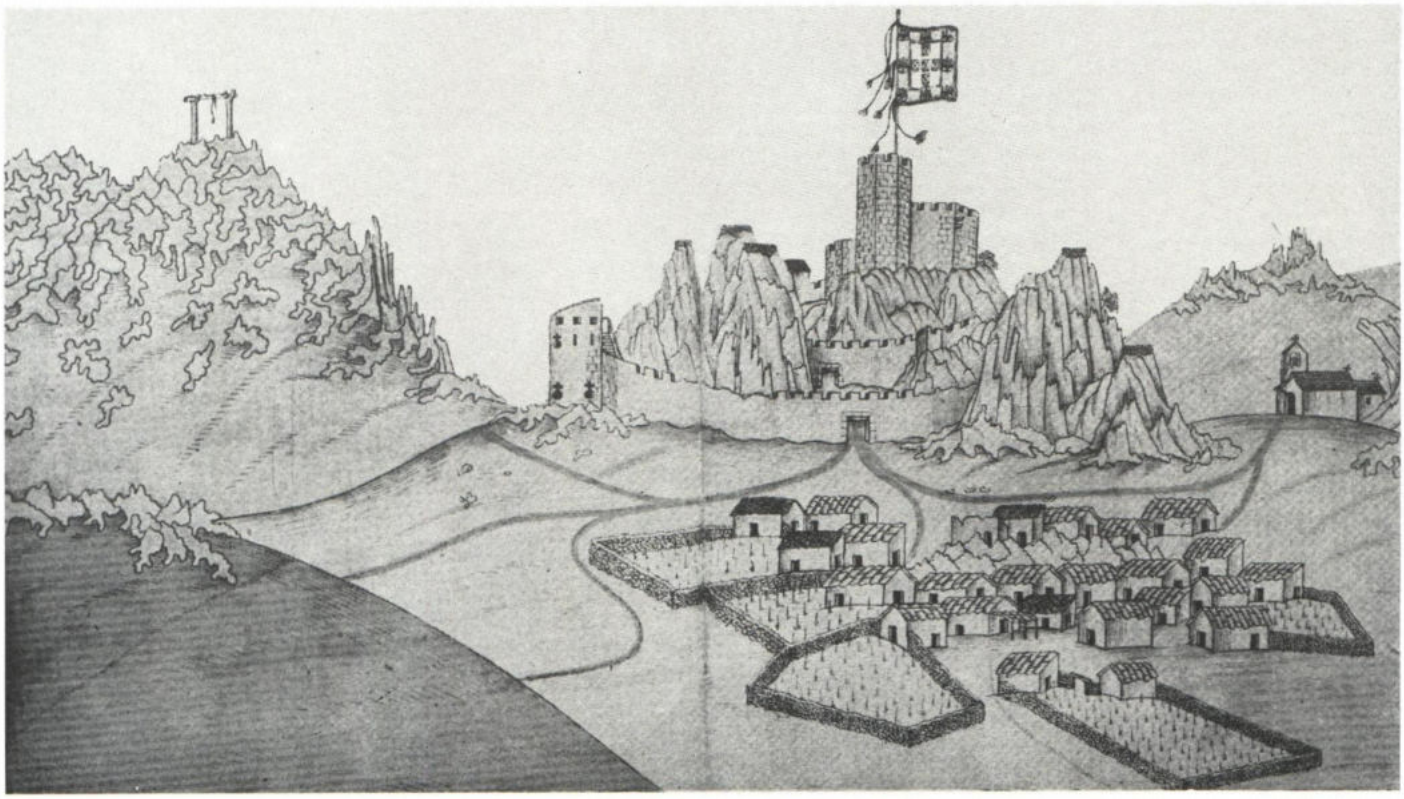


Fig. 1 — Forca no morro anexo à povoação. Desenho de Duarte D'Armas (início séc. XVI) do castelo de Penha Garcia.
Fig. 1 — Gallows on the hill next to the town. Drawing by Duarte D'Armas of the Castle of Penha Garcia (beginning of the XVIth century).

Fig. 2 — Pelourinho de S. Vicente da Beira — Séc. XVII — junto à Domus Municipalis.
Pillory of S. Vicente da Beira near the "Domus Municipalis" (XVIIth century).

Há centenas de pelourinhos conhecidos, em especial no Norte do país, disseminados desde o mais pequeno povoado até à própria capital, encontrando-se a sua existência ameaçada pela erosão e pela fragilidade da sua construção. Muitos autarcas têm reconstruído estes antigos monumentos e a procura do original ou do modelo daqueles que se sabe terem existido, mas desapareceram, é objecto da preocupação dos investigadores locais.

É que os Pelourinhos, os Selos Municipais e os Forais são quanto de mais representativo têm os Concelhos de um país como Portugal, em que o Municipalismo tem largas e remotíssimas tradições.■

PILLORIES OF PORTUGAL

Un article by
ANTÓNIO L. PIRES NUNES

te substituído pelo de capitel maciço, geralmente denominado "de pinha", patente em qualquer das fotografias que se seguem.

A decoração varia entre a maior simplicidade e uma profusa e variada ornamentação, consoante o estilo e a época em que se integram. As bases, que nem sempre aparecem, ou se reduzem a uma simples moldura, são geralmente poliédricas ou cilíndricas.

Os fustes são estriados verticalmente, por vezes canelados, como o de Penamacor, mas também podem ser de cordas torsas, enroladas entre si ou à volta de um esteio central. Muitas vezes os fustes são cortados a meio por um anel ou nó, qualquer que seja a sua decoração.

Nos remates dos capiteis, de que já referimos as formas tipo mais vulgares — gaiolas ou pinha (há também capiteis de roca, de bola, extravagantes, etc.) encontramos, além da esfera armilar típica dos pelourinhos manuelinos, emblemas heráldicos, reais, municipais, familiares e até pessoais.

É vulgar e abundante a decoração antropomórfica e zoomórfica. Por vezes o construtor deixa insculpido o seu nome e a data da construção, o que facilita a datação, mas o estilo geral é normalmente reconhecível. O material empregado é quase sempre o mais vulgar da região onde está implantado — granito, calcário, mármore e até jaspe.

Relics of the past, pillories are small historical and artistic monuments. Also known as stocks or whipping posts, those still in existence generally date from after the XVth century and can be found in many villages and towns of Portugal, especially in the north of the country.

Symbol of justice and regional autonomy they are, in their isolation, a reminder of old, local privileges, especially the administration of justice.

People wrongly believe that criminals condemned to die by hanging were punished on the irons which ornament the pillories, thus confounding them with the gallows. But this was never the case.

For the purpose of capital punishement, gallows were normally erected in deserted places outside the towns (see fig. 1). The pillory, when it was used as a place of punishment, was designed to expose criminals, thieves and forgers to public scorn or was used for the execution of certain specific sentences such as the amputation of a member or whipping.

Once it was no longer a place of punishement the pillory continued to be a symbol of municipal autonomy and decentralised government. It was frequently erected in

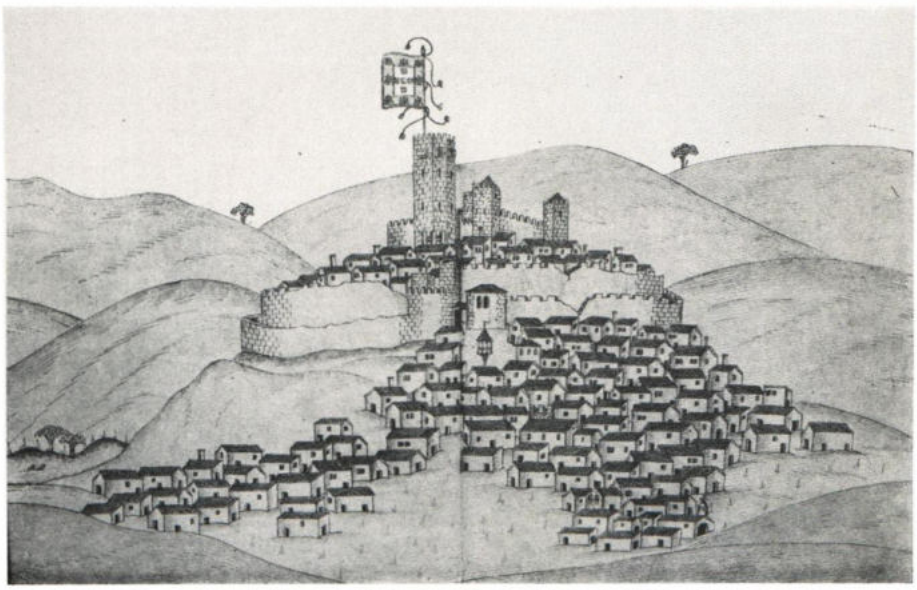


Fig. 3 — Pelourinho de gaiola primitivo. Desenho de Duarte D'Armas do castelo do Sabugal.
Fig. 3 — Primitive cage-type pillory. Drawing by Duarte D'Armas of Sabugal Castle.

front of the "Domus Municipalis", formerly the House of the Council and today called the Town Hall, and was generally situated in the main square of the town.

As they all have the same function they obey a certain architectural model but this did not prevent the artists from expressing their creative spirit with original and curious ornamentation.

The form is generally simple and consists of a base on steps supporting a column, capital, terminal decoration and ornamentation in iron. There are pillories in all architectural styles, from clumsy Roman stocks (which are very rare) to exuberant rococo, classic Renaissance, delicate Manueline (a national architectural style which is normally centred loosely on the figure of King Manuel Ist at the beginning of the XVIth century) and severe baroque.

The primitive pillories were of the cage type, probably in wood, which we can see in many of the drawings by Duarte D'Armas (fig. 3). Due to the size of the cage legend attributes this format to the necessity of exposing condemned men like birds in a cage.

These pillories must have inspired the first examples of the cage type in stone, that are today rarely seen, with open windows between columns (fig. 2).

This type was eventually replaced by one with a solid capital, generally a pine cone, which can be seen in all the photographs hereunder.

The decoration varies between extreme simplicity and a profuse and varied ornamentation according to the style and period. The bases, which are sometimes omitted or are reduced to a simple base ring, are generally polyhedric or cylindrical and the shafts of the columns are chamfered vertically: they are sometimes fluted like that of Penamacor, but they can also be of twisted ropes, entwined together or round a central prop. Very often the shafts are divided in the middle with a ring or knot irrespective of what the other decoration may be.

The terminal decorations of the capitals, of which we have already mentioned the most usual — cage or pine cone —, include distaffs, balls, armillary spheres (typical of Manueline pillories) and heraldic, royal, municipal, family and even personal coats of arms.

Decoration with human figures and animal forms abounds and sometimes the constructor has sculpted his name and the date of the construction which facilitates dating although the general style is normally recognisable. The material used is almost always that most commonly found in the region — granite, limestone, marble and even jasper.

There are hundreds of pillories in existence, especially in the north of the country where they are to be found scattered throughout villages, towns and in the capital itself. However, erosion and the fragility of these constructions pose a threat to their existence. Many local authorities have reconstructed these ancient monuments, and local investigators have undertaken a search for the originals or models of those which were known to have existed but have disappeared.

For pillories, charters and municipal seals are all that is most representative of the local councils in Portugal with its age-old municipal traditions. ■

Fig. 4 — Pelourinho com capitel de gaiola (séc. XVI). Bemposta (Beira Baixa).
Fig. 4 — Pillory with cage-type capital. Bemposta, Beira Baixa (XVIth century).

FOTOGRAFIA
PHOTOGRAPHY

"BELEZA ORIENTAL" – Fotografia de JOSE CEITIL

"LAKE NAKURA" (KENYA) – Fotografia de TERESA MONTEIRO

"ENTARDECER" (MOÇAMBIQUE) – Fotografia de RUI FELÍCIO

Os Comissários e Assistentes de Bordo, são pessoas como você. Com a mesma sensibilidade e atenção com que o acompanham e ajudam durante o voo, também têm as suas preferências e hobbies a que se dedicam nos tempos livres.

Um dos passatempos preferidos da gente que voa e que profissionalmente tem a oportunidade de correr Mundo, é a fotografia. Ao acaso, aqui deixamos nestas páginas alguns exemplos da sensibilidade e espírito de observação demonstrados por alguns de nós (comissários e assistentes de bordo), servindo uma actividade aliciante que cada vez tem mais adeptos.■

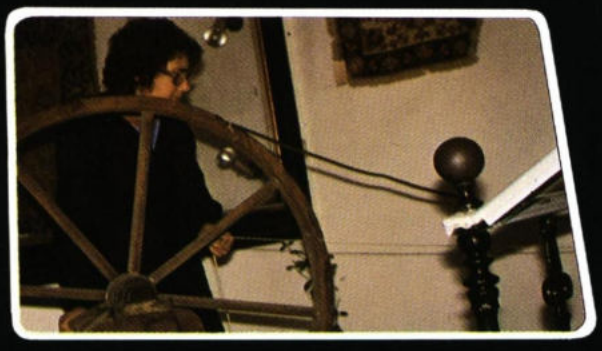
Pursers and flight assistants are people like you. The same sensitivity and attention with which they accompany and help during the flight is also dedicated to their leisure activities and hobbies.

One of the favourite pastimes of people who fly and are professionally able to travel the world is photography. We give on these pages some examples, chosen at random, of the sensitivity and spirit of observation shown by some of us pursers and flight assistants) in a fascinating hobby that has increasing numbers of adepts.■

"TEIA" — Fotografia de MELO TORRES

"MAGIA TROPICAL" (MALÁSIA) — Fotografia de MARIA CELESTE

"CAI NEVE EM GRÖNA" — Fotografia de ANDRÉ RENATO



FÁBRICA DOS TAPETES
KALIFA

M. J. Pinto Xavier & C.ª, Lda.

RUA ALEXANDRE HERCULANO, 44-46 — TELEF. 066/42117
7040 ARRAIOLOS — PORTUGAL

A beleza e o fascínio de uma arte secular
The beauty and fascination of a secular art

Arraiolos é uma modesta e simpática vila alentejana que se orgulha de há séculos ter criado a mais linda e preciosa tapeçaria portuguesa.

Arraiolos is a charming, modest little town in the province of Alentejo which is proud of its centuries-old tradition of creating the most beautiful and most precious carpets in Portugal.

1 GRAND - PRIX
1922

1 GRAND - PRIX
1929

1 PRÉMIO DE HONRA
1929

GRAU COMENDADOR
1930

EUROPEAN CHAMBER OF COMMERCE

APOLLO D'ORO
EUROPEAN OSCAR FOR ECONOMIC ACTIVITIES

aerius

MONSARAZ

Um artigo de TÚLIO ESPANCA
Fotos de JOSÉ BORGES

Monsaraz — Pitoresca Vila e antiga cidadela medieval
A picturesque town and ancient medieval citadel

Pitoresca vila e antiga cidadela medieval, integrada no concelho de Reguengos de Monsaraz, perdeu a grandeza social e administrativa no século XIX, mas conserva poderoso atractivo histórico, turístico e arqueológico.

Apesar do abandono populacional progressivo do burgo, Monsaraz conserva em profunda originalidade todo o carácter e primitivismo das antigas terras portuguesas, assente em morro fortificado, onde o casario alvissimo de cal mantém o profundo carácter português e alentejano, recortado por algumas edificações brasonadas de portas e janelas com balcões de ferro forjado, dos estilos gótico, manuelino e do renascimento.

A povoação está classificada como imóvel de interesse Público e dos seus mais curiosos edifícios antigos destacam-se os seguintes:

O CASTELO, dominado pela Torre de Menagem, de planta pentagonal e a cintura amuralhada, construídos pelos reis D. Afonso III e D. Dinis, onde se rasgam as portas da *Vila,* de *Évora,* da *Alcoba,* e da *Cisterna.* Protegendo o perimetro medieval estendem-se os baluartes da época da *Guerra da Restauração de 1640,* conjunto militar que lhe concede uma silhueta severa e empolgante.

A PRAÇA VELHA, envolvida por construções antigas, desiguais nos volumes mais significativas da ambiência social e religiosa da comunidade arcaica, concentra nela a Matriz, a igreja da Misericórdia, a Capela de S. José (dos presos), o Pelourinho e os extintos Paços do Concelho (medievais e da renascença). Naquele subsiste — além dos restos da arquitectura gótica — a preciosa decoração mural da Sala do Tribunal, único do seu género no País (séc. XV).

A MISERICÓRDIA, fundada em 1525, é donatária de um belo retábulo de pintura primitiva portuguesa, representando *A Descida da Cruz.*

Monsaraz — Casario alvissimo de cal
Monsaraz — Whitewashed houses

A Igreja Matriz de NOSSA SENHORA DA LAGOA, construída nos meados do Séc. XVI pelo mestre de pedraria Pero Gomes, assinala a evolução estilistica clássico — maneirista popular, da arquitectura Alentejana. Edíficio de planta quadrangular, com três naves do tipo de salão, está guarnecido por bons altares de talha dourada, dos Sécs. XVII-XVIII, e conserva, do anterior templete trecentista, o túmulo monumental de Gomes Martins, repovoador da vila e valido da rainha D. Beatriz de Castela, mulher de D. Afonso III.

Arrabaldinas e arruinadas mas conservando vestígios artísticos muito curiosos, são as ermidas de S. João Batista, consideradas cuba muçulmana, com pinturas a fresco de 1622; Santa Catarina resto venerando dos Templários, com cabeceira poligonal; S. Bento e S. Lázaro, albergaria dos leprosos, com portal gótico.

O termo de Monsaraz é detentor de uma das manchas dolméticas mais compactas de Portugal, incluindo os raros recintos megalíticos da Farisôa Xarês e os núcleos de menhíres fálicos do Outeiro, Vidigueiras e o da Bulhôa, este célebre pelas gravuras insculpidas. ■

Janelas
Windows

Balcões de ferro forjado
Balconies of wrought iron

MONSARAZ

Text by TÚLIO ESPANCA
Photos by JOSÉ BORGES

A picturesque town and ancient mediaeval citadel in the district of Reguengos de Monsaraz, it lost its social and administrative importance in the XIXth century but remains a powerful historical, touristic and archaeological attraction.

In spite of its progressive loss of population, Monsaraz preserves, in a profoundly original manner, all the character and archaic qualities of the old Portuguese towns, set on a fortified hill where the whitewashed houses maintain their Portuguese and Alentejo characteristics and are interspersed by manorial houses in Gothic, Manueline and Renaissance styles with coats of arms over doors and windows and balconies of wrought iron.

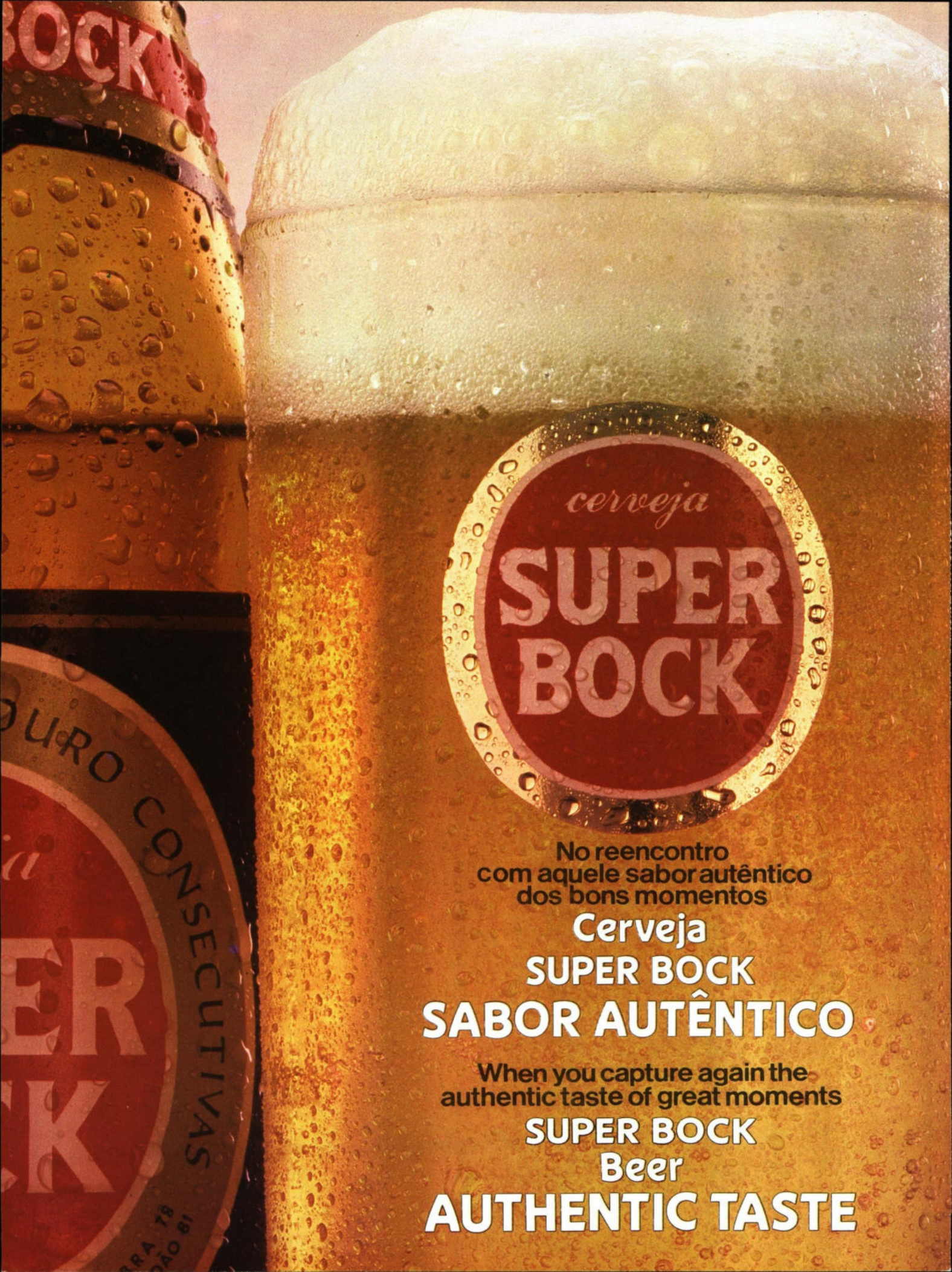
The town is listed as being of public interest and some of its most curious old buildings are as follows:

THE CASTLE, dominated by the command tower, is built to a pentagonal plan with surrounding wall constructed by Kings D. Afonso III and D. Dinis, breached by the "Vila", "Evora", "Alcoba" and "Cisterna" gates. Protecting the mediaeval perimeter are the fortifications of the War of Restoration of 1640, a military complex that gives it a severe and impressive aspect.

THE OLD SQUARE is surrounded by ancient buildings, different in size but all representative of the social and religious ambience of the former community. They include the Mother-Church, the Church of the Misericórdia, the Chapel of S. José (of the prisoners), the pillory and the former town halls (mediaeval and Renaissance). The latter, in addition to vestiges of Gothic architecture, contains the precious mural decoration of the Tribunal Hall, the only one of its kind in the country (XVth century).

THE MISERICÓRDIA, founded in 1525, contains a beautiful, primitive

Igreja da Misericórdia e Pelourinho
Misericordia Church and Pillory

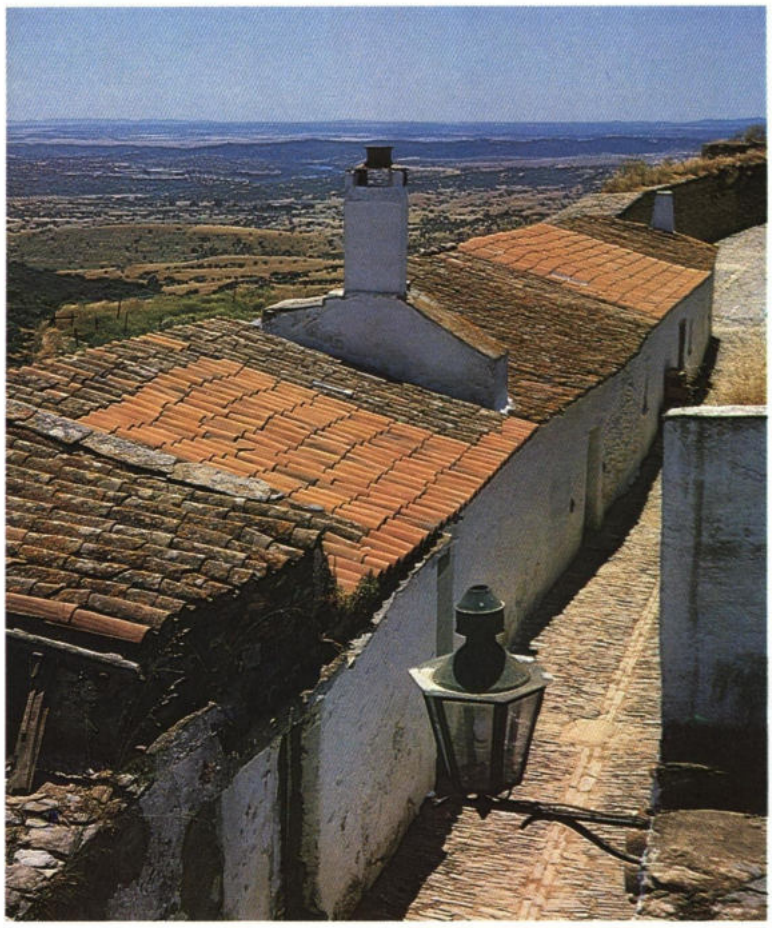

cerveja
SUPER BOCK
No reencontro
com aquele sabor autêntico
dos bons momentos
Cerveja
SUPER BOCK
SABOR AUTÊNTICO
When you capture again the
authentic taste of great moments
SUPER BOCK
Beer
AUTHENTIC TASTE

Portuguese altar painting representing The Descent from the Cross.

THE MOTHER-CHURCH of NOSSA SENHORA DA LAGOA, built in the middle of the XVIth century by the master mason Pero Gomes, is in the popular classical-mannerism style of Alentejo architecture. A quadrangular building with three naves, it contains XVIIth and XVIIIth century altars of gilt wood carving and preserves from the former XIVth century temple the monumental tomb of Gomes Martins who resettled the town and was the favourite of Queen Beatriz of Castela, wife of King Afonso IIIrd.

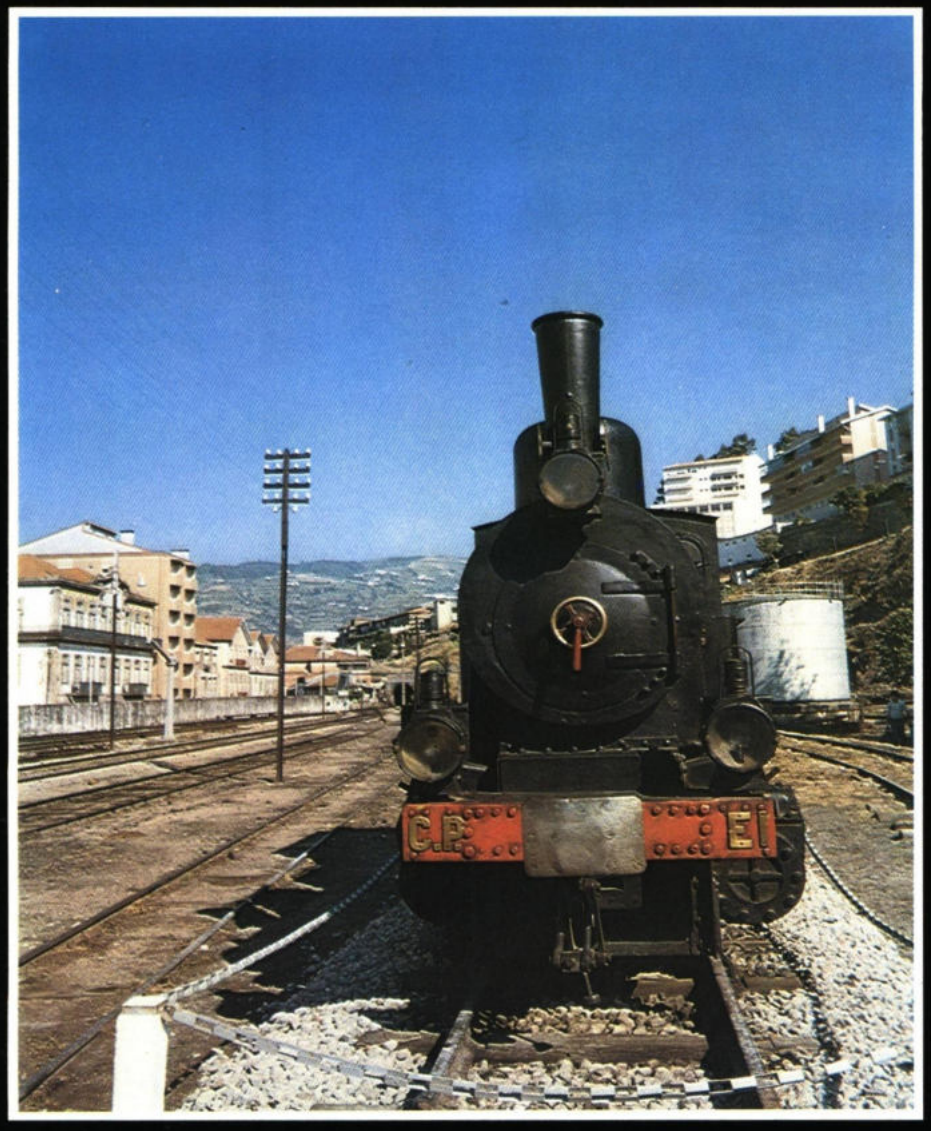
On the outskirts of the town are some very curious, artistic ruins: THE HERMITAGE OF S. JOÃO BAPTISTA, thought to have been formerly a Moslem wine-press, with frescoes dating from 1622; THE HERMITAGE OF SANTA CATARINA, a sanctuary of the Templars with a polygonal chancel; and THE HERMITAGE OF S. BENTO AND S. LAZARO, a leper' asylum with a Gothic portal.

The territory of Monsaraz is one of the richest in dolmens in all of Portugal. These include the rare megalithic precincts of Farisôa Xarês and the phallic menhires of Outeiro, Vidigueiras and Bulhôa, the latter famous for its engravings.■

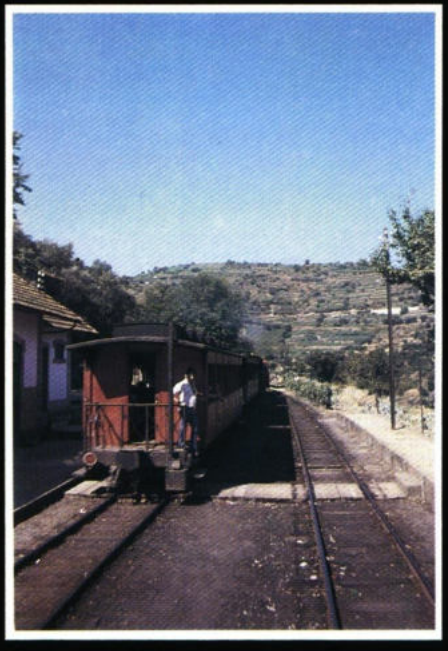


Monsaraz — Poderoso atractivo histórico, turístico e arqueológico
Monsaraz — A powerful historical, touristic and archaeological attraction.

COMBOIOS QUE SÃO HISTÓRIA



Introdução e fotos de
JOSÉ BORGES



Foi em princípios de 1887 que se iniciaram os estudos para a linha férrea do Corgo; no entanto só nos começos deste século se deu início à construção da linha, sendo o 1.º troço de Régua a Vila Real (26 km) inaugurado a 12 de Maio de 1906.

No ano seguinte, a 15 de Julho, já o comboio atingia as termas de Pedras Salgadas, a 41 km de Vila Real.

Em 20 de Março de 1910 atingiu-se Vidago, chegando finalmente a Chaves, seu término em 29 de Agosto de 1921.

Um século depois, as mesmas carruagens, pequenas e coloridas, com janelas amplas e bancos de madeira, percorreram pachorrentamente em cerca de 4 horas os 100 Km do percurso, Régua-Chaves.

Hoje puxadas por um Diesel, foram no entanto as máquinas a vapor que lhes deram vida e alento durante todo este tempo.

Retiradas por motivo de segurança, pertencem agora ao Material Histórico, guardado em várias estações das localidades nordestinas.

Peças de museu recolhidas em locais pouco divulgados ao grande público que desconhece a sua existência, e onde o turismo por ser quase inexistente poderá pôr em risco a sua própria continuidade.

Dizem-nos que a linha não é rentável e o material antiquado...

Estrangeiros vêm aqui comprar material para utilizarem como fontes de turismo em locais não muito longe deste paraíso esquecido.

Restaurá-las, dotando-as de motivos coloridos apropriados, incentivar o turismo e explorar todo aquele manancial de belezas paisagísticas seria uma óptima maneira de os conservar e continuar a dar a toda aquela população aquele que é o seu único meio de transporte nesta paisagem bela, irregular e violenta onde outras máquinas não têm lugar. Até quando...?

O comboio vai partir
The train is about to leave

A LINHA DO VALE DO CORGO

Um artigo de
DEODATO RODRIGUES DA COSTA e
ANTÓNIO RODRIGUES COUTINHO

São 97 km de via estreita (1,00 m) desde Régua a Chaves atravessando uma das regiões mais belas de Portugal.

Os panoramas são lindos e variados, encantam e fascinam, ficando gravados no espírito e na retina de cada um.

Assim, feita esta viagem uma vez, haverá sempre o prazer de a repetir e cada vez com mais agrado.

A linha do Corgo é um rebento da do Douro. Na Régua com seus desvios e resguardos, a via larga abraça a estreita e nunca a machuca. Entendem-se bem, a do Douro, mais velhinha abraça a outra e trata-a como filha que é...

O comboio vai partir. Carruagens airosas, apesar de muito antigas.

Janelas rasgadas e amplas. Movimento intenso, dado que a região é de população densa.

O rolamento é lento por cima de uma baralhada de vias estreitas e largas. O comboio não se engana, porém, irá pelo meio do Douro até ao cabo da ponte sobre o rio Corgo, onde tomará leito próprio a caminho de Chaves.

Tanha é a primeira estação da linha e fica situada junto à foz do rio que tem o mesmo nome.

Atravessando uma ponte metálica, localiza-se do lado direito através do vale profundo e viçoso, a reluzir de brancura a aldeia de Presegueda.

Vinhedos e olivais em volta, curvas e contracurvas que o comboio vai descrevendo com vigor, contornando as encostas alcantiladas do Corgo, socalcos mais socalcos, sempre socalcos.

É neles que se produz o afamado vinho do Porto, pelo baptismo solene nos armazéns de Gaia, levando, a todo o mundo o seu imenso prestígio e saber.

Lindas quintas, garridas povoações de longe em longe, e nova estação surge em Alvações do Corgo.

O povoado com este nome reclina-se na encosta e faz lembrar Coimbra. No alto a dominá-la, a Igreja de St.º António, seu padroeiro.

Casas armoriadas, uma das quais serviu de cenário a um personagem do romance de Camilo Castelo Branco, "A Brasileira de Prazins".

A linha sobe sempre, a paisagem só se modifica, mas ninguém se cansa de a contemplar. No fundo do despenhadeiro corre o rio, umas vezes impetuoso outras vezes espraiando-se por largos açudes alimentando moinhos de aspecto primitivo e muito pitorescos.

Povoação é uma aldeia de poucas casas.

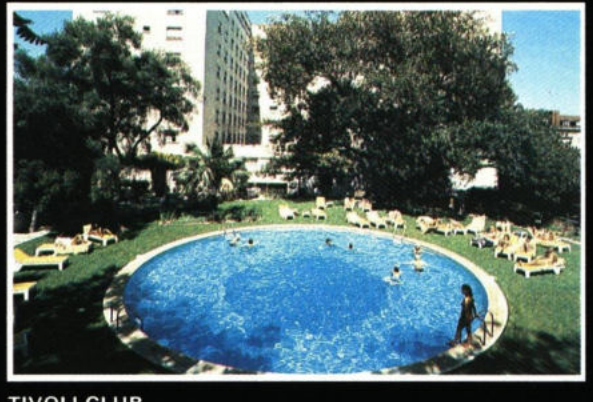
Carruagens airosas apesar de muito antigas
The carriages are airy although they are old

HOTEL TIVOLI — LISBOA ★★★★★

HOTEL PALÁCIO DOS SETEAIS — SINTRA ★★★★★

HOTEL TIVOLI SINTRA ★★★★

HOTEL TIVOLI JARDIM — LISBOA ★★★★



TIVOLI CLUB

HT

Hotel Tivoli

★★★★★

Avenida da Liberdade, 185 • 1298 Lisboa
Telefone 530181 • Telex n.º 12588
Telegramas: HOTIVO • Lisboa • Portugal

Hotel Tivoli Jardim

★★★★

Rua Júlio César Machado • 1200 Lisboa
Telefone 539971 • Telex n.º 12172
Telegramas: JARDIMOTEL • Lisboa • Portugal

Hotel Tivoli Sintra

★★★★

Praça da República • 2710 Sintra
Telefone 9233505 • Telex 42314
Telegramas: HOTISI P • Sintra • Portugal

Hotel Palácio de Seteais

★★★★★

Hotel Palácio dos Seteais
2710 Sintra • Portugal
Telefone 9233200 • Telex n.º 14410

Mini Bar · TV radio · Tx · Grill · P

SRS STEIGENBERGER RESERVATION SERVICE Avenida da Liberdade, 185 — 1298 Lisboa Codex Tel. 530181-41101-Telegrama: HOTIVO-Telex: 12588. Lisboa

Poucos quilómetros andados avista-se Carrazedo, onde as locomotivas a vapor se dessedentavam com água fresca e de boa qualidade.

A linha aqui, pelas curvas que descreve de um e outro lado de Paúlos, é curiosíssima. A aldeia de Penelas, lá no alto parece um grande presépio, rodeado de hortas, pomares e vinhas. O espectáculo que se nos depara é grandioso.

Em frente e como gigantesco pano de fundo, o dorso negro do Marão, como barreira intransponível. É o "ex-Libris" da região — P'ra cá do Marão... mandam os que cá estão...

Crujeiro, freguesia importantíssima e logo a seguir um pequeno patamar antes de se chegar a Vila Real.

A máquina silva cansada.

A cidade que D. Dinis fundou, estendida pelo morro que emerge de entre o Corgo e o Cabril.

É a Vila Real alegre, com toda a razão que a apelida uma quadra popular que a ninguém esquece:

Adeus Vila Real alegre
Província de Trás-os-Montes
Nos dias em que te não vejo
Meus olhos são duas pontes

A sua estação, grande e airosa, lembra um palacete de um brasileiro rico.

O comboio silva novamente e põe-se em marcha a caminho de de Abambres. A Timpeira lá em baixo quase à beira do rio é uma pincelada de cor e aliciante beleza.

Próximo ficam Varga, Alvite, Muço, Murça, S. Martinho de Anta, terra Natal do grande poeta e escritor Miguel Torga.

A paisagem modifica-se gradualmente. Torna-se mais agressiva.

Castanheiros e macieiras em profusão à beira da linha.

O comboio rola sempre.

Fortunho-Samardã, aqui viveu Camilo grande parte da sua infância.

Zimão, Parede, Vila Pouca de Aguiar. Pontos mais altos da linha, circundados por terras inundadas de monólitos gigantes.

Na descida lenta mas segura, seculares castanheiros enfeitam a linha férrea, numa manifestação de majestade, beleza e fartura.

No fundo as Pedras Salgadas, com um frondoso e bem cuidado parque, seus hotéis e milagrosas águas.

Logo a seguir Vidago, que foi términus de linha durante anos, repleta de belezas naturais inconfundíveis.

Poucos quilómetros adiante descortina-se o Rio Tâmega, que anuncia ao passageiro deslumbrado o final desta viagem.

Chaves, o seu castelo imponente vislumbra-se lá ao longe; a cidade vai-se tornando mais distinta nas suas feições. Dá a sensação de que o ar está saturado do vapor das águas ferventes, aproveitadas hoje medicinalmente para cura de determinadas doenças.

O comboio faz agora mais barulho. São as lanças das agulhas e as cróximas a serem pisadas pelos rodados das carruagens.

O chefe de bandeira encarnada debaixo do braço aguarda a chegada. Locomotiva cansada pois a viagem foi longa, solta um pequeno silvo como que a dizer!

Estamos em Chaves.■

Vinhedos em volta, curvas e contra-curvas.
The train curves and counter curves among vines.

Carruagens pequenas e coloridas
Small, colourful carriages

TRAINS THAT ARE HISTORY

Photos and introduction by JOSÉ BORGES

Studies for the construction of the Corgo railway were initiated at the beginning of 1887. However, work on the line was only started at the beginning of this century, the first phase from Régua to Vila Real (26 kms.) being inaugurated on the 12th May 1906.

On the 15th July of the following year the line reached the spa of Pedras Salgadas, 41 kms. from Vila Real.

On the 20th March 1910 it reached Vidago, finally arriving at the terminal, Chaves, on 29th August 1921.

Almost a hundred years later the same small, colourful carriages, with large windows and wooden seats, sluggishly traverse the approximately 100 kms. between Régua and Chaves in 4 hours.

Today they are drawn by diesel but it was the steam engines which gave them life and vigour in those years.

Withdrawn from service for safety reasons they now belong to the historical material to be found in various stations of the north-east.

Museum pieces, stored in places that are almost inaccessible to a public which is unaware of their existence and where tourism is almost non-existent. We wonder how much longer they will remain there.

They tell us the line is unprofitable and the material is antiquated...

Foreigners come here to buy this material for use as tourist attractions in places not very far from this forgotten paradise.

To restore these old trains, promote tourism and exploit all these beautiful landscapes would be an excellent way of conserving this material and continuing to provide the population with what is in fact its only form of transport in that beautiful, irregular and violent landscape where other machines do not seem to belong.

THE CORGO VALLEY LINE

Text by
DEODATO RODRIGUES DA COSTA and
ANTÓNIO RODRIGUES COUTINHO

The Corgo Valley railway is 97 kms. of narrow gauge line (1.00 m.) which runs from Régua to Chaves over one of the most beautiful regions of Portugal.

The landscapes are varied and beautiful, enchant and fascinate the beholder, and remain engraved on the spirit and memory of all who regard them.

Once this journey has been made there will always remain the pleasure of repeating it, each time with more enjoyment.

The Corgo line is a branch of the Douro railway. In Régua, with its detours and protective structures, the wide rails embrace the narrow and don't crush them. They get on well together. The Douro line, the older, embraces the other and treats her like the daughter she is...

The train is about to leave. The carriages are airy although they are old. Ample windows — and lots of people, for the region is densely populated.

The train rolls slowly over a confusion of wide and narrow tracks. But the train makes no mistake. It will follow the Douro line until the end of the bridge over the river Corgo where it will branch off on its own track towards Chaves.

The first station on the line is Tanha, situated near the mouth of the river of the same name.

Across a metal bridge and to the right, over the deep luxuriant valley, lies the shining white village of Presegueda.

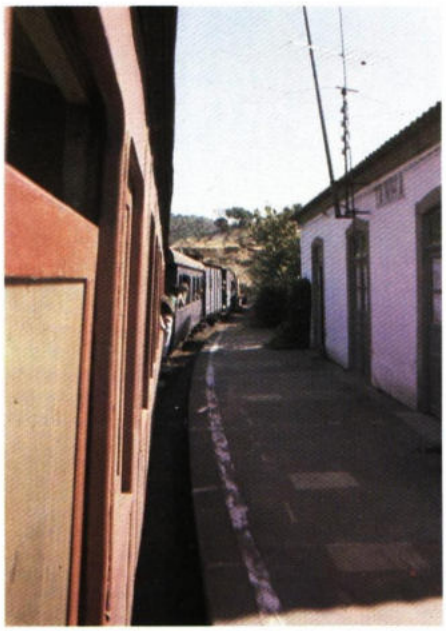
The train curves and counter curves vigorously among vines and olive trees, winding round the scarps of the Corgo, terraces upon terraces, always more terraces.

It is here that the famous Port wine is produced, solemnly baptised in the warehouses of Gaia, carrying its enormous prestige and distinctive taste to all the world.

Beautiful farms, colourful villages at long

Peças de museu
Museum pieces

Janelas rasgadas e amplas
Ample windows



Tanha é a primeira estação da linha
The first station on the line is Tanha

distances from each other, and another station at Alvações do Corgo.

This village reclines against the slope and reminds one of Coimbra. It is dominated by the Church of St. Anthony, its patron saint, and one of the houses was the setting for a character from Camilo Castelo Branco's novel "A Brasileira de Prazins" (The Brazilian from Prazins).

The train continues to climb, the landscape changes but no-one tires of watching it.

At the bottom of the precipice flows the river, sometimes impetuous, sometimes spreading over wide dams, feeding watermills of a primitive and very picturesque appearance.

Povoação — a village with very few houses — and a few kilometres further on we sight Carrazedo, where the steam engines would quench their thirst with fresh water of excellent quality.

Here the line is curious in its curves from one side of Paúlos to the other. The village of Penelas, right up there on top looks like a big Nativity scene, surrounded by vegetable plots, orchards and vines. The view is spectacular.

In front, like a gigantic backdrop, lies the black dorsum of the Marão mountains, an impassable barrier. It is the symbol of the region. Here they say: "On this side of Marão... command those who are here..."

Crujeiro, a very important parish, and right after it a small, even stretch of line before we arrive in Vila Real.

The exhausted engine whistles.

This is the city founded by King Dinis, spread over the hill top which rises between the Corgo and Cabril.

Its large airy station is reminiscent of a rich Brazilian's palace.

The engine whistles once more and the train sets off for Abambres. Timpeira there below, almost on the river, is a splash of colour and vibrant beauty.

Nearby is S. Martinho de Anta, birthplace of the great poet Miguel Torga.

The landscape gradually changes and becomes more aggressive.

Chestnut and apple trees abound along the line.

The train rolls forward and Fortunho and Samardã appear. Here Camilo spent most of his infancy.

Zimão, Parede, Vila Pouca de Aguiar, the highest points on the line, surrounded by lands overrun with giant monoliths.

In the slow, sure descent, centuries-old chestnut trees adorn the railway line, majestic, beautiful and lush.

At the bottom Pedras Salgadas with a leafy, carefully tended park, hotels and miraculous waters.

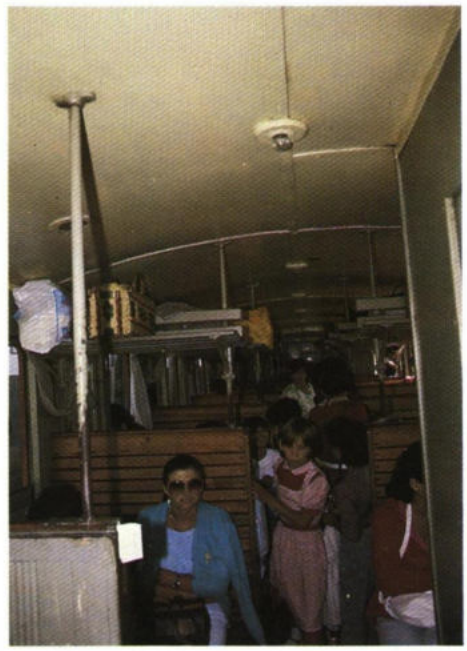
Vidago follows, the terminal of the line for many years, brimming with natural, distinctive beauties.

A few kilometres further on we come to the river Tâmega which announces to the enthralled passenger that the end of the journey is near.

In the distance rises the imposing castle of Chaves. The city becomes clearer. One has the feeling that the air is saturated with the vapour of the bubbling waters, today used for the cure of certain diseases.

The train is noisier now as the wheels run over the points.

The station-master awaits our arrival, his red flag under his arm. The engine is tired for the journey was long, and it whistles shortly as if to say — We're in Chaves... ■



Movimento intenso
Lots of people

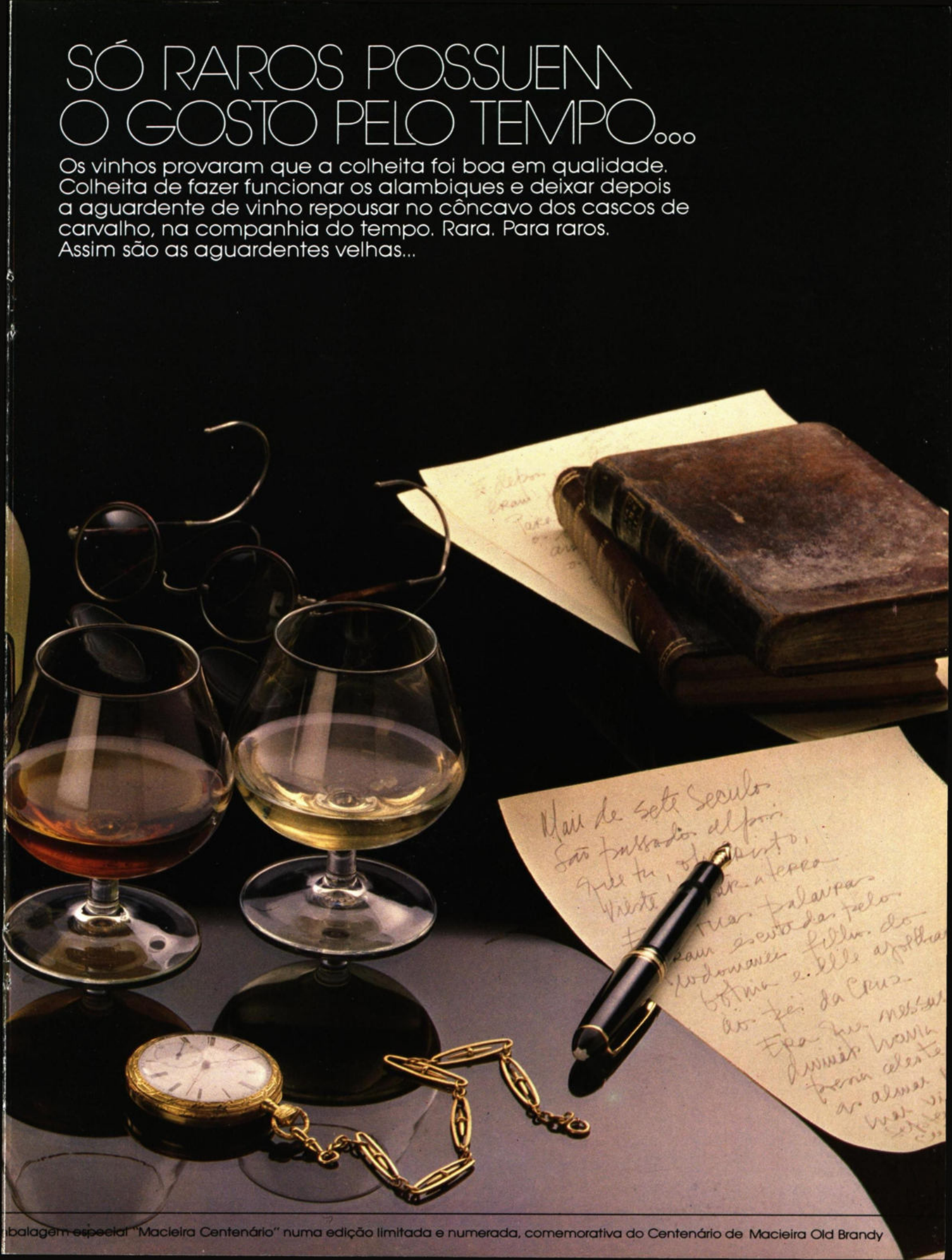
A paisagem modifica-se gradualmente
The landscape gradually changes

Estamos em Chaves
We're in Chaves

1885 1985
Aguardente Velha
MACIEIRA
CENTENÁRIO
RESERVA COMEMORATIVA
ENVELHECIDA EM CASCOS DE CARVALHO
MACIEIRA & C.ª
1885 1985
Bagaceira Velha
MACIEIRA
CENTENÁRIO
Macieira Centenário
100 ANOS
MACIEIRA CENTENÁRIO

SÓ RAROS POSSUEM O GOSTO PELO TEMPO...

Os vinhos provaram que a colheita foi boa em qualidade. Colheita de fazer funcionar os alambiques e deixar depois a aguardente de vinho repousar no côncavo dos cascos de carvalho, na companhia do tempo. Rara. Para raros. Assim são as aguardentes velhas...



Embalagem especial "Macieira Centenário" numa edição limitada e numerada, comemorativa do Centenário de Macieira Old Brandy

MÁRIO COELHO

O TOUREIRO É UM HOMEM SINGULAR!

Texto de JOSÉ CEITIL

Uma corrida de touros é um espectáculo caracteristicamente latino. A côr, a emoção e a arte são fortes, têm vida, têm cheiro. Cheiro a drama que anda no ar que se respira que é um ar sombrio de dias primitivos, em que os homens se enfrentavam com touros para realizar um acto de fé religiosa. É um espectáculo difícil com relâmpagos de beleza, apaixonante.

A "AFICION" é um sentimento imanente da Festa dos Touros, que enche o peito e a alma dos seus amantes, mas não pode ser entendido noutras paragens porque é indizível. Os aficionados, espectadores conhecedores da ética das regras e tradições que a envolvem, funcionam como consciência crítica, neste complexo mundo dos touros, onde tudo é polémico, onde existe paixão e muito dinheiro que compra e vende influências, onde existem fausto e beleza, vida fácil coabitando com tragédias e quadros de miséria.

A componente fundamental deste espectáculo é o TOURO.

O touro de lide ou touro bravo é um animal de raça apurada especificamente para este fim: ser lidado numa arena.

É criado segundo critérios rigorosos de nobreza, casta e bravura, atinge a plenitude das suas faculdades aos 4 anos de idade, altura em que é levado do campo, onde viveu, para a Arena onde deveria morrer. E aqui se distingue o espectáculo de touros em Portugal dos realizados em Espanha, por exemplo... Em Portugal o touro não é morto no fim da lide.

O Toureiro ou Matador de Touros é um homem singular! Não pode haver motivações de ordem material, por muito fortes que sejam, que por si só levem um homem a enfrentar um touro.

Mário Coelho é um toureiro português, e é hoje nosso entrevistado.

— Como nasce um toureiro?

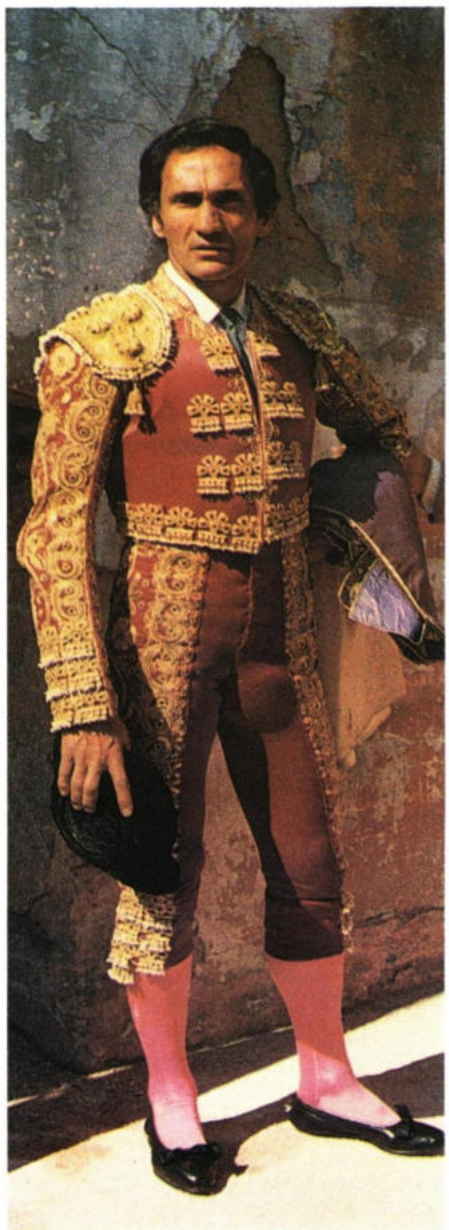
— Nasce porque existem condições propícias. Eu, por exemplo, a primeira emoção estética, digamos assim, que senti a ver qualquer coisa, foi quando tinha 10 anos e me levaram a ver uma corrida de touros! Não sei explicar o que se passou, mas a partir daí soube que queria ser toureiro. Depois o facto de ter nascido em Vila Franca, onde existem esperas de touros, com touros na rua durante várias horas, deu-me a possibilidade, desde essa idade, me aproximar dos touros. Depois comecei a crescer e comecei a tocar-lhes, a brincar com eles a sério na rua e a brincar com touros imaginários, toureando-os em casa frente ao espelho.

Mário Coelho nasceu na Província do Ribatejo, em Vila Franca de Xira, terra que é caracterizada pelas Festas de Touros, particularmente as "ESPERAS", que provocam verdadeiro entusiasmo nas gentes de toda esta região, sobretudo nos mais jovens. Se a grande maioria apenas participa como espectador, emoldurando de côr e calor humano as ruas e terreiros por onde os touros passam, muitos há que aproveitam o touro ali na rua para enfrentá-lo como se estivesse na Arena, Toureiros de verdade. Foi assim que começou Mário Coelho aos 12 anos na Rua, enfrentando o perigo, desafiando o Touro, moldando o destino com ousadia, muito esforço e muitas lágrimas também.

Mário Coelho nasceu de uma família pobre e esse facto, se lhe criou extremas dificuldades quando pretendeu passar da rua para a arena, forjou o homem tenaz e corajoso, que removeu montanhas para conseguir os seus objectivos, mas, também, o homem humilde que não esqueceu nem ocultou a sua origem que fez da humildade numa bandeira que empunhou ao longo de toda a sua carreira.

Hoje o consagrado Toureiro diz-nos:

— Agora qualquer rapazito, que pretenda ser toureiro, tem tantas facilidades como nós tínhamos dificuldades naquela altura. Tínhamos que mendigar oportunidades nas tentas (1), éramos mal recebidos e aconselhados pelos mais velhos, andávamos a pé. Hoje os aspirantes a toureiros são convidados para as tentas, são bem recebidos e apoiados incondicionalmente por nós e vamos buscá-los a casa de automóvel! São pouco



A cor, a emoção e a arte.
The colour, emotion and art.

humildes e isso é mau para eles e para a festa dos Touros, mas a vida é assim... e a festa tem que continuar.

Mário Coelho iniciou a sua carreira aos 15 anos como praticante de bandarilheiro, aprendendo os segredos da lide, conhecendo os Touros, sentindo o peso do público.

Aos 17 anos era bandarilheiro profissional e durante 7 anos exerceu essa função no Espectáculo como subalterno, humilde, brilhante, quando era chamado a intervir na brega, preparando o TOURO para o MATADOR, mas sobretudo quando colocava bandarilhas. Nesta difícil "SORTE" se notabilizou, sendo considerado o "MELHOR BANDARILHEIRO DO MUNDO", conquistando todos os troféus que havia para conquistar, alcandorando-se ao cume da glória como artista. Uma vez em Madrid, no ano de 1966, Mário Coelho, actuando como subalterno de Andrés Vasquez no tércio de bandarilhas, coloca um par com tal brilhantismo, que o público exigiu que colocasse outro par, contrariando o que está estabelecido na ética e na tradição do Espectáculo. Mário Coelho fê-lo de forma mais brilhante ainda, levando o público a exigir outro par ao mesmo bandarilheiro, que, empolgado, conseguiu um daqueles momentos raros, sublimes de criação artística, arrebatando todos os presentes naquela Praça que, de pé, o aplaudiam, e, de repente... a banda começou a tocar um suave Paso Doble e o público emudeceu, porque sabe que nas corridas (em Espanha) a banda não toca durante a lide e, ali naquela Praça, tal não acontecia há 23 anos. E foi assim, acompanhado pela Música e pelo silêncio comovido de toda a Praça, que Mário Coelho cravou outro par, conquistando o respeito e a admiração do público mais exigente e conhecedor do Mundo dos Touros. Um ano depois era Matador de Touros; foi em Julho de 1967, em Badajoz, que Júlio Aparício lhe concedeu a ALTERNATIVA (2), sendo testemunha da cerimónia "EL PIREO". Desde então toureou milhares de touros, jogando a vida com cada um deles, defendendo o prestígio do Toureio a pé, em Portugal, conquistando honrarias e bens com valentia, honradez e verticalidade, vivendo depressa, defendendo as suas ideias:

— O espectáculo de touros em Portugal é um espectáculo incompleto. Como toureiro, como homem que conhece profundamente os touros, que são animais muito sensíveis, magníficos de força e grandeza, que merecem o meu respeito, porque estabeleço com eles, durante a lide, uma relação muito forte de poder e contra-poder, vencedor e vencido, em última análise, entre a vida e a morte, por tudo isto defendo intransigentemente a morte do touro na arena, no fim da lide.

Aqui em Portugal o touro é recolhido aos curros onde fica várias horas, sofrendo horrores das feridas causadas na lide, atinge rápidamente um estado febril, fica esperando num estado deplorável, humilhado, a morte inglória, num matadouro, horas depois. O touro bravo foi criado para ser lidado e morto na arena.

Em Portugal o espectáculo de touros é mais diversificado, tem cavaleiros, tem forcados, tem mais movimento, poderia de longe ser o mais interessante de todos que se realizam por esse mundo fora. Falta-lhe a seriedade, falta-lhe a verdade da morte do touro.

Mário Coelho tem amigos e admiradores em todo o mundo, não só por ser um homem simpático, sensível, humanista, de quem apetece ser amigo, mas também por ser toureiro. Dos inúmeros testemunhos dessa amizade e admiração, Manuel Coelho fala-nos de ORSON WELLES, com quem privou em Espanha, de PABLO PICASSO, que lhe desenhou na Montera (3) um touro a ser bandarilhado, de um Ministro Soviético, que fez questão de o visitar no hotel, entregando-lhe um cartão como prova da sua admiração e de muitos outros; fala-nos das mulheres, lindas, famosas, que passaram pela sua vida deixando marcas indeléveis de encanto: AVA GARDNER, DEBORAH KERR, GINA LOLOBRIGIDA, CAPUCCINI, ... — As mulheres são absolutamente necessárias na vida de um toureiro. A sua presença na Praça é fundamental para nós. Se não houvesse mulheres na Praça vendo-nos, havia muito menos toureiros!

Na Monumental da cidade do México, a famosa Praça México, estão imortalizados pela mão de grandes escultores como o mexicano PERAZA, aqueles que são considerados os momentos sublimes do toureio mundial. São esculturas em pedra ou bronze, em tamanho natural, que prestam homenagem àqueles que na arte de lidar TOUROS, se distinguiram.

Mário Coelho conquistou aí o seu lugar e será imortalizado colocando um par de bandarilhas numa tarde de SOL de 1982.

---

(1) TENTAS — espécie de corridas de touros organizadas nas Herdades dos proprietários de touros (Ganadeiros) em que são lidadas as reses (Vacas) para testar a sua bravura e demais características que farão delas boas mães para os futuros TOUROS de lide.

(2) ALTERNATIVA — Ritual cerimonioso em que o candidato é investido na função, após ter prestado provas.

(3) MONTERA — chapéu dos toureiros. ■

MÁRIO COELHO

THE BULLFIGHTER IS A REMARKABLE CHARACTER!

Text by JOSÉ CEITIL

A bullfight is a characteristically Latin spectacle. The colour, emotion and art are strong , full of life and odour. The odour of drama that hangs in the air, a sombre air of primitive times in which men faced bulls in an act of religious faith. It is a difficult spectacle with flashes of beauty, which impassions the spectator.

The "AFICION" is a feeling that emanates from the Bull Fiesta, which fills the breasts and souls of its enthusiasts but cannot be understood in other parts because it is inexpressible. The enthusiasts, spectators well versed in the ethics of the rules and traditions involving the bullfight, act as a critical conscience in this complex world of bulls where everything is controversial, where there is passion and a great deal of money which buys and sells influence, where there is pageantry and beauty, an easy life co-existing with tragedy and poverty.

The basic component of this spectacle is the BULL. The fighting bull or wild bull is an animal bred specifically for this purpose, to be fought in a bullring.

It is bred according to strict criteria of nobility, race and bravery, reaching the plenitude of its faculties at four years of age when it is taken from the field where it lived to the arena where it should die. And this is where the Portuguese bullfight differs from that in Spain. In Portugal the bull is not killed at the end of the fight.

The Matador or bullfighter is a remarkable character. There cannot possibly be material motivations strong enough to drive a man to face a bull.

Mário Coelho is a Portuguese bullfighter who gave us the following interview.

— "How is a bullfighter born?"

— "He is born because conditions are favourable. In my case, for example, the first aesthetic emotion that I felt when watching something was when I was 10 years' old and they took me to see a bullfight! I can't explain what happened but from that day on I knew I wanted to be a bullfighter. Then the fact that I was born in Vila Franca helped. There are "esperas" when the bulls run loose in the streets for hours on end, which gave me the chance, at that age, to approach them. As I grew up I began to touch them and play with them in the flesh in the street and fight imaginary bulls at home in front of the mirror."

Mário Coelho was born in the Province of Ribatejo in Vila Franca de Xira, a town wellknown for the Bull Festas, particularly the "ESPERAS" (releasing of the bulls) which arouse great enthusiasm among the people of this region, especially the young. If the great majority participate as spectators, framing with colour and human warmth the streets and squares through which the bulls run, there are many who take the opportunity to face up to the bull there in the street as if they were in the arena; real bullfighters. That was how Mário Coelho began, at 12 years' old, in the street, facing danger, defying the bulls, shaping his destiny with daring, a great deal of effort and also many tears.

Mário Coelho was born into a poor family and that fact, if it caused many difficulties when he tried to graduate from the street to the arena, forged the tenacious and courageous man who moved mountains to achieve his objectives and the modest man who did not for-

Desafiando o touro, com ousadia e muito esforço.
Defying the bull, with daring and lots of effort.

Rosa & Teixeira

MESTRES ALFAIATES

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

get or hide his origins, whose modesty was the flag he carried throughout his career.

Today the famous bullfighter tells us:

— "Nowadays any boy who wants to be a bullfighter has as many facilities as we had difficulties at that time. We had to beg for opportunities in the "tentas" (1) (mock bullfights). We were not welcomed or given good advice by the older ones, and we had to walk. Today, those aspiring to be bullfighters are invited to the "tentas", are well received and unconditionally supported by us and we pick them up at home by car! They are not very modest and that's bad for them and the bull festa, but that's life... and the festa must go on.

Mário Coelho began his career at the age of 15 as an apprentice bandarillero, learning the secrets of the fight, getting to know the bulls, feeling the weight of the public.

At 17 he was a professional bandarillero and for 7 years he played this part in the spectacle, as a modest subaltern, brilliant when called to intervene in the "brega", the preparation of the BULL for the MATADOR, but especially brilliant when he used the bandarillas. In this difficult "ART" he became famous, being considered "THE BEST BANDARILLERO IN THE WORLD", winning all the trophies there were to be won, raising himself to the summit of his glory as an artist. Once, in Madrid in 1966, Mário Coelho, acting as subordinate to Andrés Vasquez in the bandarillas, placed a pair so brilliantly that the public demanded another pair, contrary to what is established in the ethics and tradition of the spectacle. Mário Coelho obliged, even more brilliantly, causing the public to demand yet another pair from the same bandarillero, who, inspired, achieved one of those rare, sublime moments of artistic creation, delighting all those in the bullring who stood and applauded. And suddenly the band began to play a suave Paso Doble and the public fell silent, for the band does not play during bullfights in Spain and in that arena it had not happened for 23 years. And so it was that, accompanied by the music and the impressed silence of the whole bullring, Mário Coelho thrust home another pair of bandarillas, winning the respect and admiration of the most demanding and knowledgeable public in the World of Bulls.

A year later he was a Matador. Júlio Aparício conceded him the "ALTERNATIVA" (2) in Badajoz in July 1967, El-Pireo being witness to the ceremony. Since then he has fought thousands of bulls, gambling his life with each of them, defending the prestige of fighting on foot in Portugal, winning honours and wealth with bravery, honour and integrity, living fast, defending his ideas.

— "The bullfight in Portugal is an unfinished spectacle. As a bullfighter and a man profoundly acquainted with the bulls, which are very sensitive animals, magnificent in their strength and grandeur, who deserve my respect because I establish with them during the fight a very strong relationship of power and counterpower, winner and loser, in the last analysis between life and death, for all these reasons I defend intransigently the death of the bull in the arena at the end of the fight.

Here in Portugal the bull is taken back to the corrals where it remains for several hours in great pain from the wounds received in the fight. It rapidly becomes feverish and waits in a deplorable, humiliated condition for an inglorious death in a slaughterhouse hours afterwards. The wild bull was raised to fight and die in the arena.

In Portugal the bullfight is more varied: it has horsemen, "forcados" (young men who grab the bull by the horns at the end of the fight and bring it to a halt), more movement. It could be the most interesting in the world, by far, but it lacks integrity, it lacks the truth of the bull's death."

Mário Coelho has friends and admirers all over the world, not only because he is friendly, sensitive and human, a friend to be desired, but also because he is a bullfighter. Of his many friends and admirers, Mário Coelho speaks of Orson Welles, with whom he fraternised in Spain, of Pablo Picasso who drew a bull being stabbed by banderillas on his bullfighter's hat, of a Soviet minister who insisted on visiting him in his hotel, handing him a card as proof of his admiration, and many others. He speaks of the beautiful and famous women he has met who have left indelible marks of their charm: Ava Gardner, Deborah Kerr, Gina Lollobrigida, Capuccini, — "Women are absolutely indispensable in the life of a bullfighter. Their presence in the bullring is fundamental to us. If there were no women in the ring to watch us there wold be far fewer bullfighters."

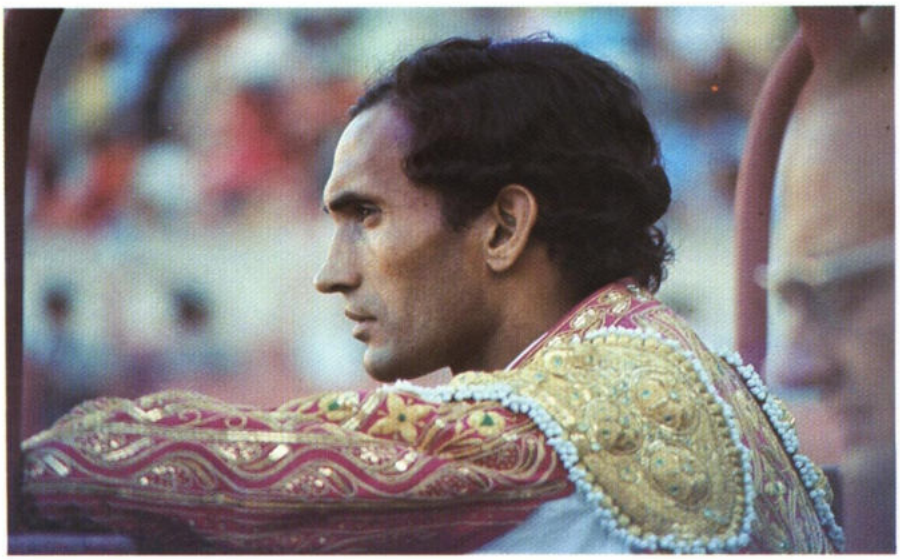
In the monumental Mexico Bullring of Mexico City famous sculptors such as the Mexican Peraza have immortalised sublime moments of world bullfighting. They are life-size sculptures in stone or bronze, which pay homage to those who have distinguished themselves in the art of fighting bulls.

Mário Coelho has won his place there and will be immortalised thrusting in a pair of banderillas on a sun-filled afternoon in 1982.

---

(1) TENTAS — a kind of bullfight organised on the properties of the bull breeders in which cows are fought to test their bravery and other qualities which will make them fit mothers for future fighting bulls.

(2) ALTERNATIVA — ceremonial ritual in which the candidate is invested in his function after proving himself worthy.



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

A Matsushita Electric é o primeiro grupo japonês de electrónica de grande consumo e o primeiro fabricante mundial de equipamentos domésticos de video.
A sua investigação e tecnologia originam produtos que merecem a mais aberta admiração dos especialistas e uma inexcedível confiança por parte do público. Como acontece em mais de 10 milhões de lares que utilizam um sistema video PANASONIC.
Quando comprar um videogravador saiba as razões que colocam a marca PANASONIC no lugar que tem.

REPRESENTANTE:

sonicel

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 aluminio fundido, uma base rigida 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 video, com sincronização de fase de quartzo, o que permite uma precisão da velocidade de 99,999%.
Razões importantes do rendimento sempre impecável e da insuperada qualidade de imagem de cada videogravador PANASONIC.
Veja já o acessivel NV-G10, tão simples de utilizar, ou os modelos NV-870, de alta fidelidade, NV-770, capaz de gravar 8 horas numa só "cassette" e o portátil NV-180.
Examine também a qualidade PANASONIC em televisores e câmaras video.

NATIONAL e PANASONIC são marcas registadas da Matsushita Electric.

HQ

Panasonic

À frente do nosso tempo.

NV-G10
VHS
PAL

PRESTÍGIO DA FUNDAÇÃO GULBENKIAN

III EXPOSIÇÃO DE ARTES PLÁSTICAS

Artigo de SERAFIM FERREIRA
Fotos de JOSÉ BORGES

Centro de Arte Moderna
Modern Art Center

Desde há largos anos que a Fundação Gulbenkian, sobretudo a partir de 1969 com a inauguração das suas instalações nas proximidades da Praça de Espanha, nos habituou a realizações artísticas que, no plano cultural, assumem sempre um papel de primordial importância. Não têm conta as exposições retrospectivas ou individuais dos grandes nomes da arte contemporânea (lembremos, por exemplo, as de Vieira da Silva, Naum Gabo, Amadeo Sousa-Cardoso, Henry Moore, Bourdelle, Picasso, Pablo Serrano, Gargallo, entre tantas mais), a par de outras iniciativas de relevante interesse cultural e nítido predomínio no campo das artes plásticas. E a inauguração em 1983 do Centro de Arte Moderna, que tanta celeuma levantou no aspecto da sua construção e urbanização, mais reforçou esse papel artístico e cultural que coloca a Fundação Gulbenkian, por direito próprio, no plano inatingível de ser pela sua actividade e prestígio que muitas formas de consagração artística se estabelecem. Mas sem tutelas nem equívocos no que à arte portuguesa diz respeito.

Ora a propósito da recente organização da III Exposição de Artes Plásticas (que se estendeu aos diferentes domínios de expressão plástica: pintura, escultura, desenho, arquitectura, vídeo, fotografia, gravura, etc.) algumas polémicas se levantaram sobre as decisões e critérios de um júri que, talvez mais por razões de espaço e não exclusivamente de qualidade, teve que fazer a sua selecção final entre quase 3000 obras de 1270 artistas. Se este aspecto coloca desde logo em destaque a importância que tem para um artista "estar presente" numa exposição da Gulbenkian, não é menos verdade que entre as muitas obras que foram excluídas algumas delas mereceriam estar também representadas nesta III

Fundação Gulbenkian
Gulbenkian Foundation

Exposição de Artes Plásticas que a Gulbenkian teve patente ao público nos meses de Julho a Setembro deste ano. Não têm razão aqueles que discordam da decisão última do júri de selecção, embora se possa discordar, e por muitas razões, num outro plano de entendimento do nosso actual panorama artístico. Mas isso se revela como problema que não interessa agora abordar. O que importa colocar em evidência é esse sentido vitalista de querer valorizar obras e artistas que, no decorrer dos anos, têm dado provas bastantes de um trajecto pessoal. O que interessa salientar é ainda esse propósito de premiar obras e artistas que, na coerência expressiva da sua linguagem plástica, se esforçam por ocupar lugar de relevo na moderna arte portuguesa. E um e outro desses aspectos, apesar das inevitáveis divergências sempre manifestadas, se afirmaram nitidamente consagradas na realização desta III Exposição da Gulbenkian.

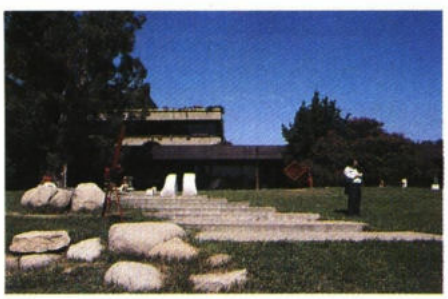
Por outro lado, devemos relembrar que depois de 1957 e 1961 — datas das anteriores I e II Exposição de Artes Plásticas —, a Fundação Gulbenkian muito estimulou e prosseguiu nas condições de apoio necessárias a largas dezenas de artistas portugueses dentro e fora do País, ao mesmo tempo que promoveu entre nós as mais significativas exposições colectivas e individuais integradas nas diversas correntes, nesse insofismável propósito de fazer conhecer os valores estéticos da arte do nosso tempo. E por aí se estabelecem nítidas pontes de intercâmbio para a melhor compreensão de obras e artistas que, sobretudo nesta segunda metade do século, têm realizado e consolidado a sua obra. Em Portugal e em diferentes quadrantes do Mundo.

Vinte e cinco anos depois da II Exposição, a Fundação Gulbenkian pôs de pé e diante dos nossos olhares o conjunto talvez mais expressivo e revelador da arte portuguesa dos últimos tempos. Repetimos: por entre alguns protestos e sinais de incompreensão, mas na certeza de que exposições colectivas desta importância e natureza servem claramente para fazer o "ponto da situação" dos caminhos por onde avança a nossa arte nas variadas formas de expressão e nas suas diferentes linguagens criadoras. E, assim, diante das 345 obras de 247 artistas presentes na III Exposição de Artes Plásticas (e acentuemos a larga participação de escultores nesta mostra colectiva), se pôde confirmar o valor e significado daqueles que prosseguem na concretização da sua obra artística. Se os prémios consagram esse trabalho, não é menos relevante assinalar os nomes daqueles que, ainda no começo da sua aventura, manifestam desde já potencialidades suficientes para que, no futuro, nos façam acompanhar o seu trajecto: por exemplo, António Sena, Pedro Chorão, Joaquim Bravo, Pedro Calapez ou Lima de Carvalho, na pintura; Laureano, Amaral da Cunha, Pedro Croft ou António Quina, na escultura; David de Almeida, Sérgio Pinhão ou Maria Gabriel, na gravura. E ficam muito bem colocados a par dos nomes e obras que nesta III Exposição mereceram do júri a distinção dos prémios atribuídos:

— Ângelo de Sousa (Pintura)
— Zulmiro Carvalho (Escultura)
— Jorge Martins (Desenho)
— Gil Teixeira Lopes (Gravura)
— Conceição Pestana (Vídeo)
— José Nuno da Câmara Pereira (Instalações)
— Sérgio Eloy (Fotografia)
— Jorge Gigante (Arquitectura).

Mas, durante o período em que esta significativa Exposição esteve presente ao público, pudemos ainda rever e admirar, no Centro de Arte Moderna, as obras de pintores e escultores que foram premiados na II Exposição de Artes Plásticas (1961), como Carlos Botelho, Hogan, Pomar, Resende, Menez, Fernando Azevedo e Bartolomeu Cid, na pintura, ou as peças de escultura de António Duarte, Lagoa Henriques, Jorge Vieira e João Cutileiro, que sabemos como justificaram no espaço destes últimos anos a justeza da consagração então obtida, também por entre alguns protestos e desacordos. Como sempre, claro.

Ora se a arte é por excelência uma forma de comunicação imediata e efectiva, não se pode desmentir que estas iniciativas culturais e artísticas determinam nitidamente esse discurso e diálogo face às actuais correntes estéticas em Portugal. E apenas o tempo dirá e confirmará se os *consagrados* de hoje poderão (ainda) merecer daqui a alguns anos a nossa admiração e interesse ou se as obras dos artistas agora *excluídos* se não revelarão, aos olhos e apreciação crítica de um outro júri, como dignas da atenção crítica e artística negada nesta exposição colectiva. Porém, o que não deve pôr-se em questão é a excepcional importância artística desta III Exposição de Artes Plásticas promovida pela Fundação Gulbenkian no acto de comemorar os



Jardins da Gulbenkian
Gulbenkian Gardens

Henry Moore

trinta anos da sua existência e actividade cultural. O que devemos exigir é que, na mesma linha de regularidade verificada entre a I e a II Exposições, não se tenha de esperar tantos anos entre a de 1986 e a próxima IV Exposição de Artes Plásticas. A favor da arte em Portugal e na confirmação de que a prestigiante acção cultural desenvolvida pela Gulbenkian, sobretudo no plano das artes, tem servido para a clara repercussão e valorização dentro e fora do País dos nomes mais significativos da nossa arte contemporânea. Com alguns inevitáveis desentendimentos, sim, mas na convicção de assim se enriquecer o património cultural e artístico em Portugal.

ÂNGELO DE SOUSA (Moçambique, 1938) — Curso de Pintura da ESBAP, onde é professor desde 1962.

Bolseiro da Fundação Gulbenkian. Fundador da "Cooperativa Árvore" (Porto) Realizou várias exposições individuais e participou em dezenas de colectivas, tanto no País como no estrangeiro. Obteve já diversos prémios e, em 1975, foi Prémio Internacional (ex-aequo) na Bienal de S. Paulo (Brasil).

ZULMIRO DE CARVALHO (Porto, 1940). — Curso de Escultura da ESBAP, onde é professor desde 1936.

Bolseiro da Gulbenkian entre 1963 e 1968. Tem participado em várias colectivas e realizado algumas exposições individuais, sobretudo de escultura e desenho. Obteve vários prémios e está representado em diversas colecções particulares e museus nacionais e estrangeiros.■

THE PRESTIGE OF THE GULBENKIAN FOUNDATION

IIIRD EXHIBITION OF PLASTIC ARTS

By SERAFIM FERREIRA
Photos by JOSÉ BORGES

Escultura de João Fragoso
João Fragoso sculpture

For many years now, especially since the inauguration of its installations in Praça de Espanha in 1969, the Gulbenkian Foundation has accustomed us to artistic events of the highest importance on the cultural plane. There have been innumerable retrospective and individual exhibitions of the great names in contemporary art (we recall, for example, Vieira da Silva, Naum Gabo, Amadeo Sousa — Cardoso, Henry Moore, Bourdelle, Picasso, Pablo Serrano, Gargallo among many others), as well as other outstanding initiatives of great cultural interest in the field of plastic arts. And the inauguration of the Modern Art Centre in 1983, the construction and urbanisa-

inimitável

Linha Fantasy
Design: Gerald Gulotta

ATLANTIS
Crystal

CRISAL
CRISTAIS DE ALCOBAÇA, S.A.R.L.
PORTUGAL

Unitros

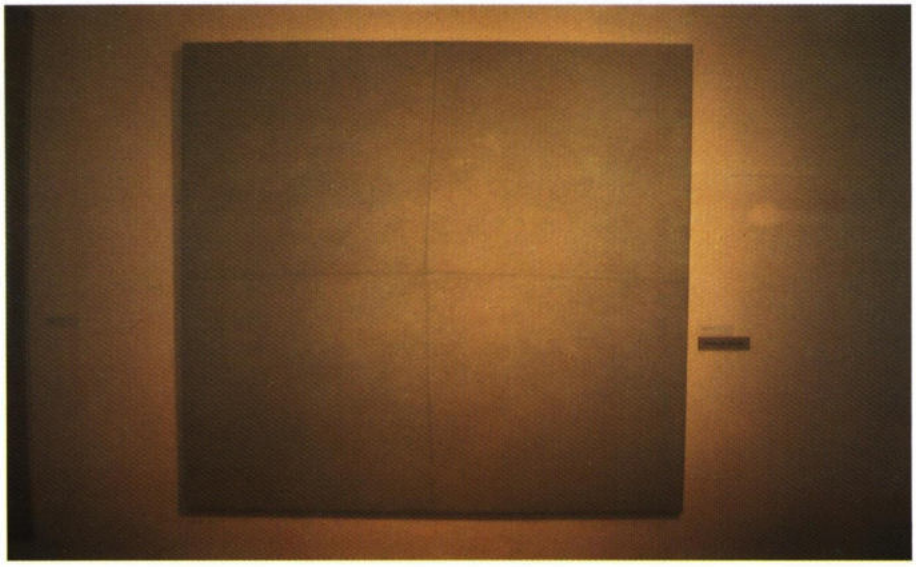
tion of which aroused so much controversy, reinforced the cultural role that has placed the Foundation, in its own right, on a level above all others. It is thanks to its activity and prestige that many art forms have become established, but without protectionisms or ambiguity as regards Portuguese art.

The recent IIIrd Exhibition of Plastic Arts (which covered the various fields of plastic expression: painting, sculpture, drawing, architecture, video, photography, engraving, etc.) has caused some controversy as to the decisions and criteria of a jury which, perhaps more for reasons of space than of quality, had to make its final selection from almost 3,000 works by 1270 artists. If this aspect highlights from the outset the importance for an artist of "being present" in a Gulbenkian exhibition, it is no less true that some of the many works excluded also deserved to be part of this IIIrd Exhibition of Plastic Arts, offered to the public by the Gulbenkian Foundation from July to September of this year. Those who disagree with the jury's final selection have no cause, although one may disagree, for many reasons, on another plane regarding the perception of the current artistic scene. But this is not a problem to be discussed here. It is, however, important to emphasise the vitalistic orientation of wishing to distinguish the works of artists who, over the years, have given ample proof of following a personal path. It is also important to note the intention to distinguish the works of artists who, by the coherence of their plastic expression, strive to attain prominence in modern Portuguese art. And both these aspects, in spite of the inevitable dissension, were clearly consecrated in this IIIrd Gulbenkian Exhibition.

On the other hand we should remember that after 1957 and 1961 — dates of the Ist and IInd Exhibitions of Plastic Arts — the Gulbenkian Foundation continued to stimulate and support dozens of artists, both here and abroad, and has also organised important collective and individual exhibitions representing various trends with the purpose of propagating the art of our time. Thus, clear contacts have been established for the better understanding of works by artists who, principally in the second half of this century, have produced and consolidated their work, in Portugal and in different parts of the world.

Twenty five years after the IInd Exhibition the Gulbenkian Foundation has gathered for our viewing perhaps the most expressive and revealing col-

Escultura de Pedro Croft
Pedro Croft sculpture



Ângelo de Sousa — Pintura
Ângelo de Sousa — Painting

UMA RESPOSTA SÓ É ÚTIL QUANDO VEM A TEMPO.

A Digital analisa consigo as suas necessidades em cada momento.

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

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

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

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

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

digital

O segundo maior fabricante de computadores a nível mundial.

lection of Portuguese art of recent times; we repeat, amid protests and manifestations of incomprehension, but in the certainty that collective exhibitions of this importance and nature clearly serve to reveal the paths by which our art advances in its various forms and different creative expressions. Thus, on seeing the 345 works by 247 artists presented in the IIIrd Exhibition of Plastic Arts (and we would emphasise the important contribution of sculptors in this display) we can confirm the value and importance of those who are consolidating their art. The prizes acclaim this work but it is also important to note the names of those who, still at the start of their adventure, already show sufficient promise to make us follow their progress: for example, painters António Sena, Pedro Chorão, Joaquim Bravo, Pedro Calapez or Lima de Carvalho; sculptors Laureano, Amaral da Cunha, Pedro Croft or António Quina; engravers David de Almeida. Sérgio Pinhão and Maria Gabriela. They are well placed indeed, on a par with the names and works which were awarded prizes by the jury of this IIIrd Exhibition.

— Ângelo de Sousa (Painting)
— Zulmiro Carvalho (Sculpture)
— Jorge Martins (Drawing)
— Gil Teixeira Lopes (Engraving)
— Conceição Pestana (Video)
— José Nuno da Câmara Pereira (Installations)
— Sérgio Eloy (Potography)
— Jorge Gigante (Architecture)

During the period that this important exhibition was open to the public we were able to see and admire once again in the Modern Art Centre, the works of painters and sculptors who won prizes in the IInd Exhibition of Plastic Arts (1961): the paintings of Carlos Botelho, Hogan, Pomar, Resende, Menez, Fernando Azevedo and Bartolomeu Cid, and the sculptures of António Duarte, Lagoa Henriques, Jorge Vieira and João Cutileiro who have in recent years amply justified the distinction then obtained, also amid protests and discord, of course.

If art is the ideal form of immediate and effective communication, one cannot deny that these cultural and artistic initiatives clearly provoke discourse and dialogue with present-day aesthetic trends in Portugal. And only time will tell if those acclaimed today will in some years hence still merit our admiration and interest or whether the works of the artists now excluded will appear, to the eyes and critical appreciation of another jury, worthy of the critical and artistic attention denied them in this collective exhibition. However, there is no question as to the outstanding artistic importance of this IIIrd Exhibition of Plastic Arts, promoted by the Gulbenkian Foundation to commemorate its thirty years of existence and cultural activity. What we would ask is that the same time lapse be followed in future as was applied between the Ist and IInd Exhibitions so that we do not have to wait so many years from 1986 until the next IVth Exhibition of Plastic Arts. This will be to the benefit of art in Portugal and a confirmation that the prestigious cultural activities promoted by the Gulbenkian Foundation, especially in the arts, have contributed to the impact both in Portugal and abroad of the most important names of our contemporary art. With some inevitable discord yes, but in the conviction of thus enriching the cultural and artistic patrimony in Portugal.

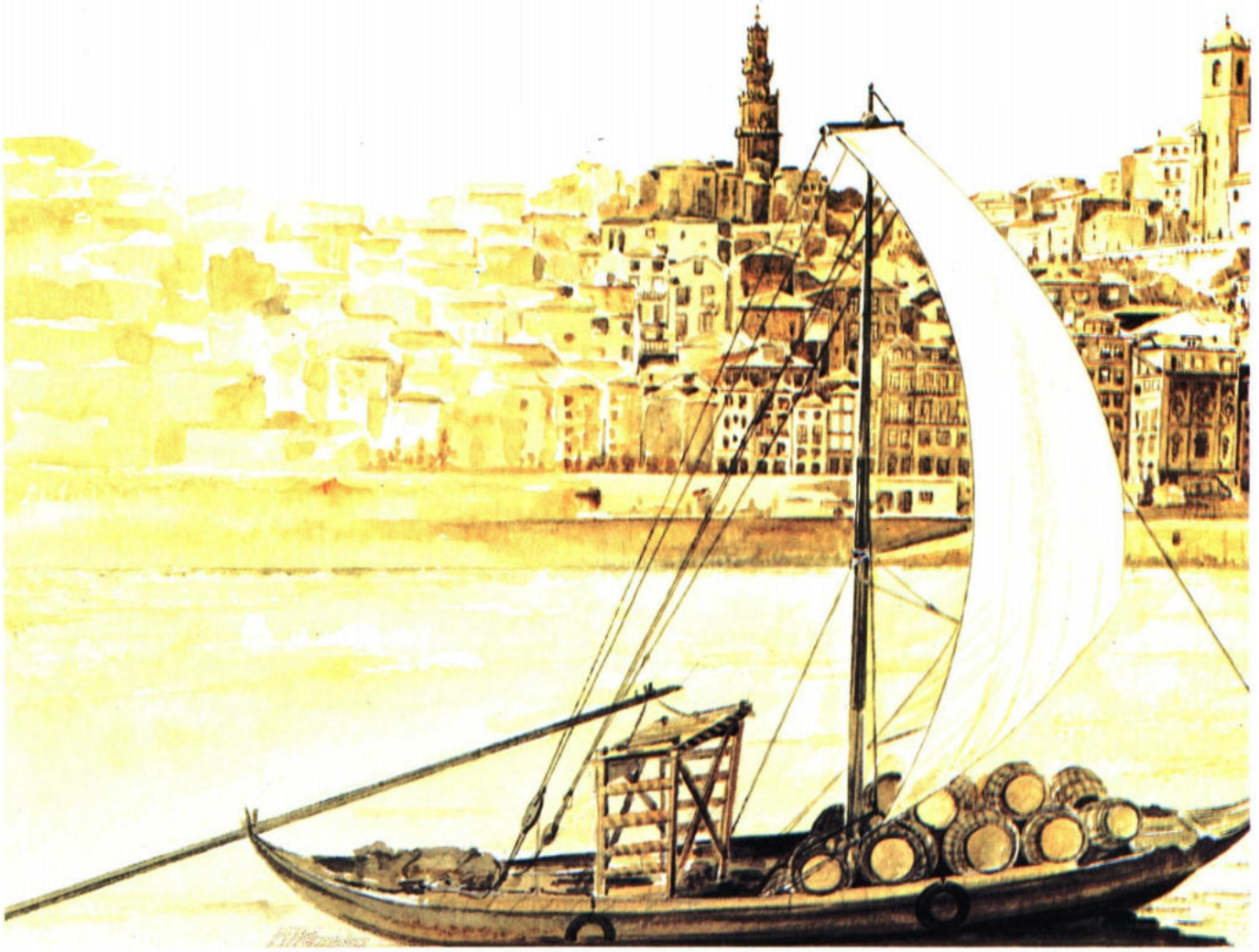
Exibição de Artes Plásticas
Exhibition of Plastic Arts

Zulmiro de Carvalho — Escultura
Zulmiro de Carvalho — Sculpture

ÂNGELO DE SOUSA (Mozambique, 1938) — Course in Painting at the School of Fine Arts in Oporto where he has taught since 1962. Scholarship holder of the Gulbenkian Foundation. Founder of the Cooperative "Árvore" (Oporto). His works have been displayed in various individual exhibitions and dozens of collective exhibitions both in Portugal and abroad. has won several prizes and in 1975 was awarded the International Prize (ex-aequo) in the São Paulo biennial (Brazil).

ZULMIRO DE CARVALHO (Oporto, 1940) — Course in Sculpture at the School of Fine Arts in Oporto where he has taught since 1963. Scholarship holder of the Gulbenkian Foundation between 1963 and 1968. Has taken part in various collective exhibitions and has had some individual exhibitions mainly of sculpture and drawing. Has been awarded several prizes and his works form part of private collections and national and foreign museums.■

VENHA AO PORTO



VENHA AO SHERATON

Benvindo ao PORTO SHERATON HOTEL.
Agora poderá experimentar no Porto
o mundialmente famoso e notável serviço SHERATON.
Na cidade que deu nome a Portugal, símbolo da
simpatia e hospitalidade das gentes lusas,
há agora um SHERATON HOTEL,
um novo e magnífico mundo
de oportunidades.

Moderno e confortável — 253 quartos e suites, mobilados com um elevado grau de conforto, onde um excelente bom gosto se alia às mais modernas necessidades. SHERATON — um soberbo hotel de cinco estrelas perto de todos os locais que deseje visitar, quer venha ao Porto em negócios ou em passeio.

Porto Sheraton Hotel
SHERATON HOTELS, INNS & RESORTS WORLDWIDE
Av. da Boavista, 1269
4100 PORTO
Tlf. 668822/668714 • Telex 22723 SHERPO P
The hospitality people of ITT

OUTONO

AUTUMN

Fonética
Sem estética
Na batida
Da onda
Céptica
Dum mar
Sem cólica
Numa aragem
Bucólica
Onde a juventude
Frenética
Se banha
Na esperança
Asséptica
De sobreviver

E eu fico indeciso
Nesta terra
Que se esfuma
Se ser a areia do mar
Ou do mar
A própria espuma

Phonetics
Without aesthetics
In the beat
Of the sceptival wave
Of a sea
Without pain
In a bucolic breeze
Where frenetic youth
Bathes
In the aseptic hope
Of survival.

And I remain perplexed
On this earth
Which fades away
Whether to be sea sand
Or of the sea
The foam.

um poema de
a poem by
NELSON BALDAIA

CARLOS GIL

Em 1968, Carlos Gil abandona o 4.º ano da Faculdade de Direito de Lisboa para começar a trabalhar como repórter no jornal "A Capital", reaparecido nessa altura.

Em 1970 é convidado a integrar os quadros de redacção da "FLAMA". Por este semanário passaram na época jornalistas que hoje são figuras de relevo na imprensa Portuguesa.

Em 1976, com o fecho da "FLAMA", Carlos Gil inicia uma experiência inédita em Portugal, ser "free-lancer", mas entretanto, nos últimos dez anos ainda passou pelo diário "PORTUGAL HOJE" e mais tarde desempenhou as funções de Editor Fotográfico da revista semanal de actualidades "MAIS", dirigida por Carlos Cruz.

Tem colaborado habitualmente em dezenas de jornais e revistas portugueses e estrangeiros.

Em Portugal é colaborador habitual do "DIÁRIO DE LISBOA", do "SETE" e ainda "O JORNAL", e do "EXPRESSO" entre outros.

No estrangeiro "EL PAÍS", "DEFENSA" e "DER SPIEGEL" publicam a sua colaboração.

Carlos Gil foi distinguido ao longo da sua carreira profissional, com a atribuição de diversos prémios dos quais se destacam: Prémios Gazeta de Jornalismo em 1984 e 1985.

É o único caso em Portugal de repórter que escreve e fotografa as suas próprias reportagens, sendo autor dos livros "Portugal e os seus Cavalos" e ainda "El Salvador, o Caminho dos Guerrilheiros", onde relata uma fabulosa experiência nos matos da pequena República da América Central.

Carlos Gil a quem agradecemos a fotografia que serve de capa a esta nossa edição de Outono/86 é beirão (nasceu em Figueira de Castelo Rodrigo) "lugar onde a luminosidade e as paisagens são dignas de um monumento à beleza." ■

In 1968 Carlos Gil abandoned the 4th year of his law studies in Lisbon to begin working as a reporter on the newspaper "A CAPITAL" which had restarted publication at that time.

In 1970 he was invited to join the editorial staff of "FLAMA". During that period this weekly employed journalists who are today important figures in the Portuguese press.

When "FLAMA" closed down in 1976 Carlos Gil began an experience which was unusual in Portugal. He became a free-lance. However, in the last ten years he has also worked for the daily "PORTUGAL HOJE" and later became the Photographic Editor of the weekly news review "MAIS", directed by Carlos Cruz.

He has regularly contributed to dozens of newspapers and magazines, both Portuguese and foreign.

In Portugal he is a regular contributor to the "DIÁRIO DE LISBOA", "SETE", "O JORNAL" and "EXPRESSO", among others.

Abroad, his contributions are published in "EL PAIS", "DEFENSA" and "DER SPIEGEL".

During his career Carlos Gil has received various prizes including the "Gazeta" Journalism Prizes in 1984 and 1985.

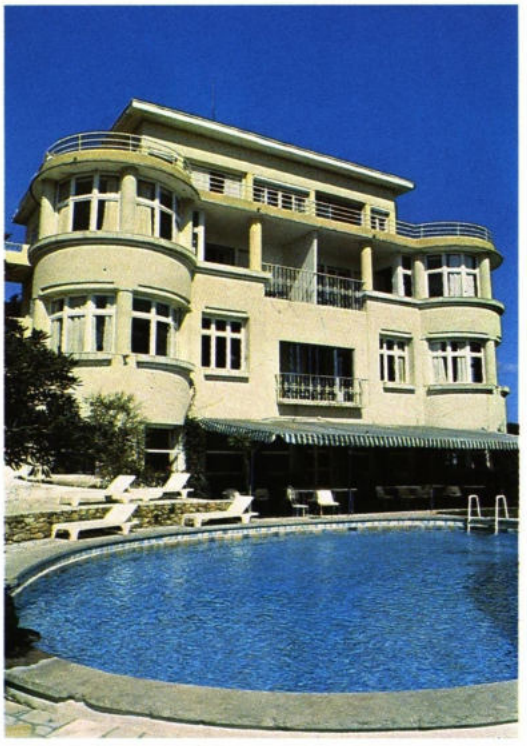
He is the only case in Portugal of a reporter who writes and photographs his own reports. He is author of the books "Portugal e os Seus Cavalos" (Portugal and its Horses) and "El Salvador, o Caminho dos Guerrilheiros" (El Salvador, the Road of the Guerillas) in which he recounts incredible experiences in the jungles of this small Central American republic.

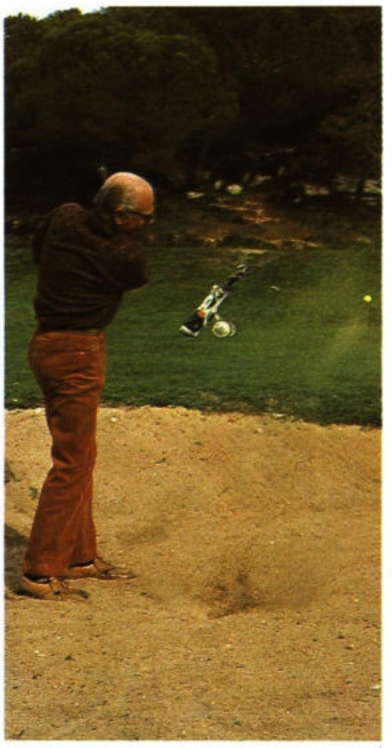
Carlos Gil, to whom we are indebted for the cover photograph of this Autumn/86 edition, is from Beira (born in Figueira de Castelo Rodrigo), "a place where the luminosity and the landscape are worthy of a monument to beauty". ■

LENNOX GOLF & COUNTRY CLUB
ESTORIL, PORTUGAL

Enjoy the fair Portuguese weather at the Costa do Estoril and practice your favourite sport.
Stay at this Internationally famous Hotel, Elegant and charming in delightful Setting, with a choice of two 18 hole courses.

The LENNOX is situated in a quiet position about 500 metres from Estoril beach and just 5 minute walk from the famous Casino.
Excellent accommodation, with 32 twin-bedded rooms, with bath, w.c., a balcony and telephone, and 2 penthouses. Each room is named after a famous golf course.





ESTALAGEM
Lennox
LENNOX COUNTRY CLUB
★★★★

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

COSTA DO ESTORIL PORTUGAL

O AEROPORTO DE LISBOA A PAR DO PROGRESSO

OUTUBRO 1942/OUTUBRO 1986 QUEM O VIU E QUEM O VÊ

Fazer um historial do aeroporto de Lisboa não é tarefa fácil, porquanto assume as características de um "retrato em movimento", em que se torna díficil "retratar" cada um dos seus passos, daí que situemos a nossa prosa em dois extremos: Outubro 42/Actualidade.

O aeroporto assume-se como um espaço vivo em constante mutação, num sentido de adaptação à realidade — quer isto dizer que deve existir uma consonância permanente e tão perfeita quanto possível, entre os serviços que oferece e as necessidades de momento.

Aeroporto da Portela — uma agradável sensação de rejuvenescimento.
Portela Airport — an agreeable air of youth.

Prestes a completar 44 anos o Aeroporto da Portela transmite-nos uma agradável sensação de rejuvenescimento. Da sua infância resta o que ficou na memória dos que foram assistindo ao longo dos tempos à sua transformação.

Quando abriu ao público o Aeroporto de Lisboa apresentava um aspecto acolhedor que reflectia a arquitectura da época. Projectado pelo Arq.º Keil do Amaral a aerogare tinha como elementos decorativos um portão e candelabros de parede em ferro forjado, uma Rosa dos Ventos em estuque no hall principal, tendo ao centro um candeeiro, bancos em nogueira folheada e envernizada para descanso do público, chão de mármore e o seu interior era branco. As galerias eram emolduradas por um corrimão apoiado em bolas vermelhas.

A infra-estrutura utilizada pelos aviões era constituída por quatro pistas de mil por cinquenta metros, os terrenos entre as pistas eram todos arrelvados e a plataforma era em laje de betão.

Quando os limites da cidade de Lisboa se situavam entre o Areeiro e o princípio do Campo Grande, o aeroporto de Lisboa encontrava-se completamente isolado, sendo as companhias que escalavam a aerogare que garantiam o transporte para o centro da cidade em autocarros próprios.

A evolução tecnológica e o constante aumento do tráfego aéreo, determinaram o reordenamento e a adequação das áreas operacionais (pistas, caminhos de circulação e placas de estacionamento), o que veio a verificar-se na década de 50.

A realidade a que se assiste, traduz-se numa estagnação do tráfego aéreo na maioria dos aeroportos. Neste sentido, e sendo fundamentalmente um receptor de tráfego, o aeroporto de Lisboa sentiu esta diminuição do tráfego de passageiros, apesar de nos últimos anos se ter vindo a registar um ligeiro aumento.

No entanto, tem sido necessário dotar o aeroporto com os meios necessá-

O progresso do País passa pelas nossas Portas e Corredores aéreos

Somos uma grande empresa portuguesa, com experiência e qualidade de serviços internacionalmente reconhecidas.

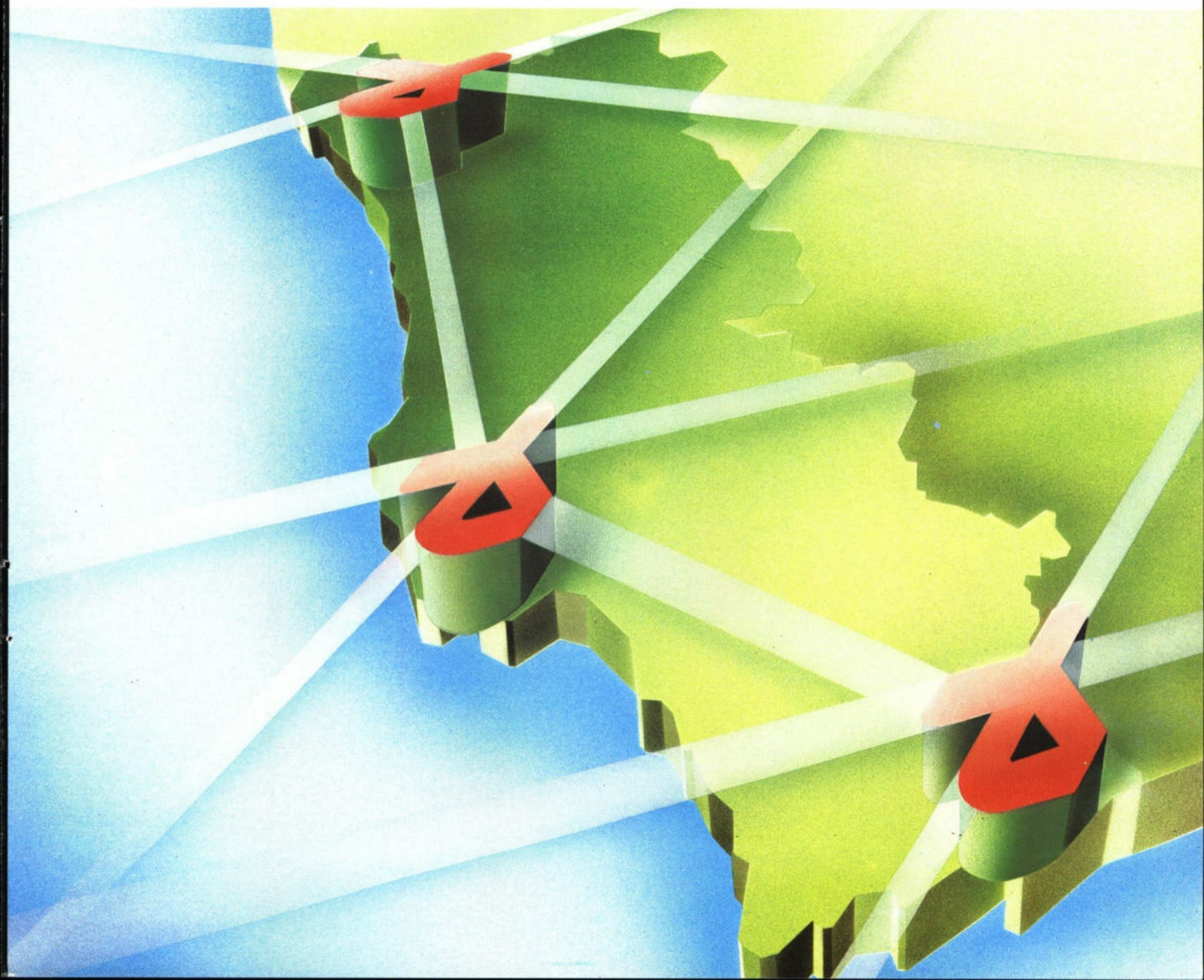
Desenvolvemos e gerimos os principais aeroportos nacionais e as infra-estruturas de navegação aérea;

ordenamos e controlamos o tráfego no vasto espaço aéreo sob responsabilidade de Portugal.

Empenhados no progresso do País, introduzimos e empregamos tecnologia de ponta e meios humanos altamente qualificados, para assegurar regularidade, comodidade, eficácia e segurança, tanto em terra como no ar.

aeroportos e navegação aérea, ana - e.p.

Prestígio internacional ao serviço de Portugal.



rios não só para responder a níveis de serviços e comodidade cada vez mais elevados, mas também à rápida evolução tecnológica do sector da aviação civil internacional.

Em Janeiro de 1978 é criada a Empresa Pública Aeroportos e Navegação Aérea, com o objectivo de estudar, planear, construir, explorar e desenvolver infra-estruturas aeroportuárias e de navegação aérea.

A concretização de alguns destes objectivos implicou profundas transformações, algumas das quais dificilmente detectadas pelo grande público, daí que ao sistematizarmos façamos uma separação entre os melhoramentos introduzidos do lado ar e do lado terra.

Assim do lado ar procedeu-se à repavimentação da pista 18/36, bem como a uma recarga parcial na pista 03/31 e em alguns caminhos de circulação. Criou-se uma nova zona para "wide-bodies" e zona para material de placa e carga, e têm sido feitos grandes trabalhos de manutenção a nível de pinturas da área de manobra, refechamentos das juntas das placas de estacionamento e, ainda, nas torres.

Por seu turno, do lado terra vêm sendo introduzidos importantes melhoramentos fácilmente detectáveis num primeiro contacto.

Através de uma completa redecoração e de um melhor aproveitamento dos espaços a aerogare do Aeroporto de Lisboa, assume um novo visual que a torna não só mais agradável como mais funcional.

Foram substituídas instalações de electricidade, som e ar condicionado e ainda, o equipamento do serviço informativo. Graças ao alargamento do hall público foi possível criar uma zona onde foram instalados balcões de venda de bilhetes.

Foi criada uma sala designada por "Airport Lounge" destinada a um acolhimento personalizado a convidados da ANA, E.P. ou a passageiros de 1.ª classe das companhias que operam no Aeroporto de Lisboa.

Os passageiros deficientes merecem uma atenção especial, tendo a aerogare sido dotada de meios mecânicos e facilidades que permitem plena mobilidade.

Foi montada uma rampa mecânica à entrada dos voos internacionais e as portas são de abertura automática. Foram instalados elevadores apropriados e cabines telefónicas qu facilitam o acesso a passageiros em cadeiras de rodas, e foram construídas casas de banho adequadas a estes passageiros.

Tendo sempre em vista possibilitar aos utentes do Aeroporto um conjunto

Aeroporto da Portela no Presente
Portela Airport — The Present

de serviços que abrange uma vasta zona de áreas, procedeu-se à reformulação da exploração dos restaurantes e bares da aerogare, à abertura de lojas de cristalaria, ourivesaria, porcelanas, artigos de desporto, coleccionismo, brinquedos e "gifts" na zona de trânsitos, melhorando-se simultâneamente a decoração das lojas já existentes.

Também o terminal dos voos domésticos foi alvo de algumas modificações, tendo sido criadas algumas lojas indispensáveis.

Foi criada uma nova zona destinada às empresas de "Rent a Car" e o terraço panorâmico abriu as suas portas ao público.

Esforçando-se por se manter a par do progresso a Empresa Pública Aeroportos e Navegação Aérea — ANA, E.P. dinâmica e eficazmente aposta em melhorar os seus serviços. ■

Aeroporto da Portela — Outubro 1942
Portela Airport — October 1942

LISBON AIRPORT ON A PAR WITH PROGRESS

OCTOBER 42/OCTOBER 86

It isn't easy to write a history of Lisbon Airport as it takes the form of a "moving picture" in which it is difficult to portray each stage. We shall therefore base our survey on two extremes: October 42 and the present.

The airport is a living space which is constantly changing, constantly adapting to present circumstances, which means there should as far as possible be permanent equilibrium between the facilities available and those required.

Portela Airport is almost 44 years old and has an agreeable air of youth. Of its infancy there remain only the memories of those who have witnessed its transformations over the years.

When it opened to the public Lisbon Airport had a welcoming atmosphere which reflected the architecture of the period. Projected by Architect Keil do Amaral it had a main door and wall brackets in cast iron, a mariner's compass chart in stucco in the main hall with a lamp in the centre, benches in varnished walnut for the public, a marble floor and white walls, while the galleries were furnished with hand rails set on red spheres.

The aircraft infrastructures consisted of four runways, fifty metres wide by a thousand metres long, the areas between them were grassed over and the apron was of concrete.

When the limits of the city of Lisbon were between Areeiro and the beginning of Campo Grande,Lisbon Airport was completely isolated and the airlines using the airport provided transport to the city centre in their own buses.

Technological developments and the constant increase in air traffic made it necessary to replan and enlarge the operational areas (runways, taxi ways and parking aprons) and this work was carried out in the 50's.

The present tendency in the majority of large airports is for airport traffic to stagnate and Lisbon Airport, which is basically a traffic receptor, has felt this reduction in passenger traffic in spite of a slight increase registered in recent years.

It has, however, been necessary to provide the airport with the facilities required to meet the constantly rising standards of service and comfort required today, and also to meet the rapid technological evolution of the international civil aviation sector.

In January 1978 the Public Company for Airports and Air Transport was created with the purpose of studying, planning, constructing, exploiting and

O Aeroporto assume-se como um espaço vivo em constante mutação.
The Airport is a living space which is constantly changing.

developing airport and air transport facilities.

The implementation of these objectives has produced profound transformations, some of which are difficult for the public to detect. We have therefore separated improvements on the air transport side from ground facilities.

On the air transport side runway 18/38 was repaved and partial resurfacing was carried out on runway 03/31 and some taxi ways. New areas were created for wide-bodies, apron and cargo material, and important maintenance work was carried out: painting in manoeuvres area, reclosing of joints on parking aprons and work on the towers.

On the ground facilities side important improvements have been introduced that are evident at first sight.

Complete redecoration and improved organisation of space have given Lisbon Airport a new aspect that has made it more functional and much more agreeable.

Electrical, sound, air conditioning and information systems have been replaced. Amplification of the main hall has enabled ticket sales counters to be installed.

An airport has been created for personalised reception of ANA E.P. guests and Ist Class passengers of airlines operating through Lisbon Airport.

Special attention has been given to disabled passengers and the airport has been provided with mechanical and other facilities to provide full mobility.

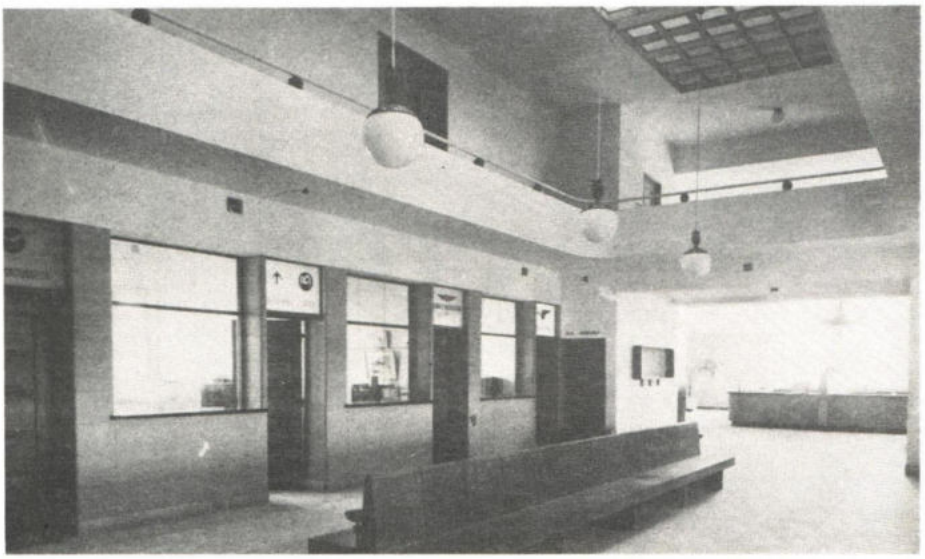
A mechanical ramp has been located at the entrance to the international flights terminal and doors open automatically. Special lifts and telephone booths have been installed, providing easy access for passengers in wheelchairs, and special bathrooms have been provided for these passengers.

To provide airport users with a wide variety of services airport restaurants and bars have been restructured, shops have been opened in the transit areas for the sale of crystal, jewellery, porcelain, sports articles, collectors' items, toys and gifts, and improvements have been made to the decoration of shops already in existence.

The domestic flights terminal has also been modified and some essential shops installed.

A new area has been created for car rental firms and the viewing terrace has been opened to the public.

The Public Company for Airports and Air Transport — ANA E.P., strives to keep abreast of progress, dynamically and effectively improving its services.■



Aeroporto da Portela — o começo
Portela Airport — the beginning

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

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 SAAL ALWAYS GIVES YOU A FIRST CLASS MEAL.

SAAL catering

Sociedade Abastecedora de Aeronaves, Lda.

PRINCIPAL EMPRESA NACIONAL DE CATERING DE AVIAÇÃO – LEADER AIRCRAFIT 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

aerius

"AERIUS" publica nesta sua edição de Outono/86, um texto inédito de Fernando Namora que nos foi oferecido pelo próprio e que agradecemos muito reconhecidos.

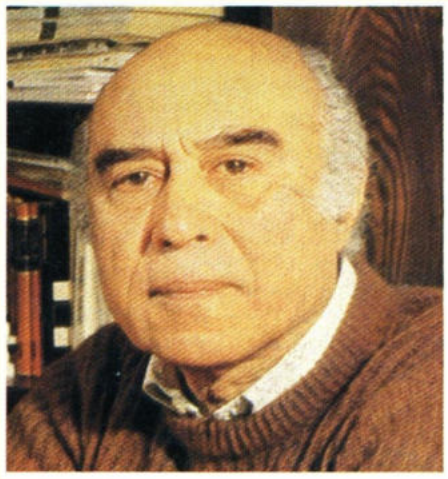
Autor consagrado, Fernando Namora é lido em todo o mundo e representa, sem dúvida, pedra importante do património cultural Português.

De seu nome completo Fernando Gonçalves Namora, nasceu em Condeixa, em 15 de Abril de 1919.

Formado em Medicina pela Universidade de Coimbra, cujo ambiente constitui o fulcro dos seus primeiros romances, cedo começou a adquirir, através do exercício da sua profissão em várias regiões de Portugal, uma vasta e riquíssima experiência social e humana. Tendo vivido entre camponeses, mineiros e contrabandistas, o seu raro talento de escritor pode, assim, criar uma variada galeria de personagens.

Fixado depois em Lisboa, onde trabalhou no Instituto de Oncologia, foi a vida citadina que passou a servir de núcleo às suas obras.

Galardoado com alguns dos mais significativas prémios do seu país, viu ainda livros seus adaptados ao cinema e as suas obras encontram-se publicadas em diversos idiomas.



F. Namora

MONSANTO

HISTÓRIA, LENDAS, SANTOS E MAFARRICOS

Um texto de FERNANDO NAMORA
Fotos de FERNANDO LAMEIRAS e JOSÉ BORGES

Monsanto

Donde vieste, Monsanto? Quem te fez e quem te usou? Venha o primeiro que responda, mas com certezas na mão.

Certezas? É pedir muito. A história é metade lenda, ou a lenda corrige a história, tornando-a mais verosímil. Assim, há factos que não aconteceram mas iluminaram uma certa ideia a que nos levou o acontecido. Numa palavra: as terras, como as pessoas, são o que são e o que a fantasia lhes acrescenta. E talvez a soma das coisas reais e das coisas devaneadas seja, afinal, o mais eloquente retrato de cada uma delas, isto é, das pessoas e das terras.

Monsanto, de nome santo, ara dos tempos, obra de ciclopes — como lhe chamaram num arroubo poético — é um sem-fim de brumas, de palpites, um sem-fim de lendas. E isso só mostra quanto o lugar acende a imaginação, e quanto a merece.

O esboço de Monsanto terá sido um castro familiar pré-romano, de castro passando a *oppidum*, dada a valentia estratégica do poiso, e daí fortim godo, fortim árabe, até escorrer ladeira abaixo no decurso da história lusa, e nesse escorrer dilatando-se em povoado a dois terços da sua altitude, serenando os ânimos e a vontade de guerrear. Fazendo-se vila, enfim, no reinado de D. Manuel, e ainda hoje "vila" na boca dos seus moradores.

Terra assomadiça, já se sabe, cuspindo lavas de granito, e que só se resignou a mãos romanas (Sertório a vistoriou e dizem que reverencioso) após terem morrido todos os seus defensores. Reduto invejado mas temível para quantos a quiseram sua. Durante séculos, foi sentinela do reino perante as ameaças vindas de Leste. Por isso, logo D. Afonso Henriques, reconhecendo-lhe a valia de posição e de raça, lhe concedeu foral em 1147, lhe reconstruiu a fortaleza a todo o passo lesada e a amimou de regalias. E os que vieram depois, soberanos e caudilhos, mais não fizeram do que confirmar tais mercês.

Ainda hoje se evidencia o seu dispositivo de praça de armas: quatro portas à

prova de assalto, vigiadas por guaritas e prosseguidas por muralhas, umas naturais, outras de fabrico. E, à ilharga, capelinhas românticas. Quantas lutas testemunham? Quantas o homem, que reincide no gosto de pelejar e matar, a que chama cruzada, heroísmo e outras falsidades assim, entendeu repetir.

Depois dos referidos cercos de romanos e mouros, muitos mais se foram registando. Em plena campanha da Restauração, também o primeiro-ministro de Filipe IV de Espanha, Luís de Haro, se tentou por Monsanto. Os sitiados, porém, servindo-se da famosa Porta Falsa do Castelo, que os penhascos escondem, moeram-no de surtidas, até esgotarem e desiludirem o exército espanhol. Mais tarde, já com Filipe V no trono, novo exército, nova investida contra a fortaleza monsantina. Comandava então os franco-espanhóis o Duque de Berwick, marechal de França e Irlandês de nascimento, que fora vergando os bastiões arraianos antes de investir sobre Monsanto. Exército de grande poder, que acabou por quebrar a resistência do Castelo, onde entrou quando, em obediência aos duros códigos da honra, já lá não havia sequer um combatente. Respeitava-se, pois, a tradição. O próprio Governador morrera de um golpe no crânio.

Não tardou, porém, a desforra, dessa vez pelas forças de D. Francisco Ronquillo, que infligiram pesada derrota aos invasores num sítio que ficou nomeado de "Vale da Matança", tão feroz se deu a batalha. No dia 14 de Julho, o Castelo é retomado e a guarnição estrangeira selvaticamente passada a fio de espada, como castigo de se haver submetido em vez de morrer, como era de uso para quem defendesse tal baluarte.

Mais tarde vieram as legiões napoleónicas, cuja feia crónica o povo, arraigado à lembrança da dominação árabe, ainda hoje confunde com a dos mouros. Os monsantinos, rijos como lhes está no cerne, bateram o pé aos gauleses, mas deu-se a malfadada explosão do paiol da pólvora, provavelmente em consequência da queda de um raio, durante uma daquelas trovoadas que isolam o morro de tudo o que se sinta como protecção, e aí foi o fim. Estava-se em 1810 e o Castelo fica quase totalmente destruído. O povo tomou conta do evento e aformoseou-se com uma versão poética, que persiste na era lunar.

Assim. Mandava a tradição que, na noite de Natal, se queimasse um grande cepo em frente da igreja, o Madeiro do Menino Jesus. Mas o Governador da praça, que tinha uma criada chamada Catarina, desrespeitou as normas, ordenando à dita serva que rachasse o madeiro e lhe lançasse fogo, sim, mas na sua lareira. Queria opor-se a criada a tal capricho herético, pois ouvia uma voz (que era de algum anjo, conta a ti Maria do Rosário) a dizer-lhe: "Catarina, vai-te daqui", mas acabou por ter de ceder. Desencadeia-se a trovoada, ruge o trovão e cai a faísca do irado e ofendido céu, arrebentando o paiol e o Castelo. Nem valeu no caso a presença da "pedra-de-raio", cristal de quartzo "que tem quatro esquinas e também lhe chamam centelha".

"Aquilo foi um estrondo, graças a Deus, que não sei como não deu cabo da vila". Quase se fica a crer que a ti Maria do Rosário passou pelo transe. Uma das trempes da cozinha foi cravar-se na cabeça do ímpio Governador. Salvou-se a Catarina, bem entendido, e, por milagre, tiraram-na viva debaixo de umas cantarias. Já o madeiro estava em cinzas.

Desde então, não há Natal em Monsanto — e, por contágio, em toda a Beira Baixa — sem um madeiro tamanhão queimado ao ar livre, em frente da igreja onde se celebra a missa do galo. Mas para rigoroso cumprimento do rito e certeza das benesses divinas que ele garante, o cepo deveria ser furtado. O que — aqui entre nós, Malício de uma figa — de modo algum desagradaria à malta...

O cepo, que em regra vem lá dos rasos do monte, é carreado a bois ou a muares. Uma ascensão de suar, mas motivo de folguedo, espicaçada com vivas, alarido e o tocar das urras:

Viva quem emprestou o carro!
Viva quem emprestou as juntas!
Viva quem deu o madeiro!
Viva quem deu o vinho!
Viva Jesus!
Morra quem o pôs na cruz!

E enquanto o sobro arderá dias e noites, espertado pelos cacheiros, cantar-se-ão as Janeiras e modas de amor:

José embala o menino
Que a Senhora logo vem:
Foi lavar os cueirinhos
À fontinha de Belém.

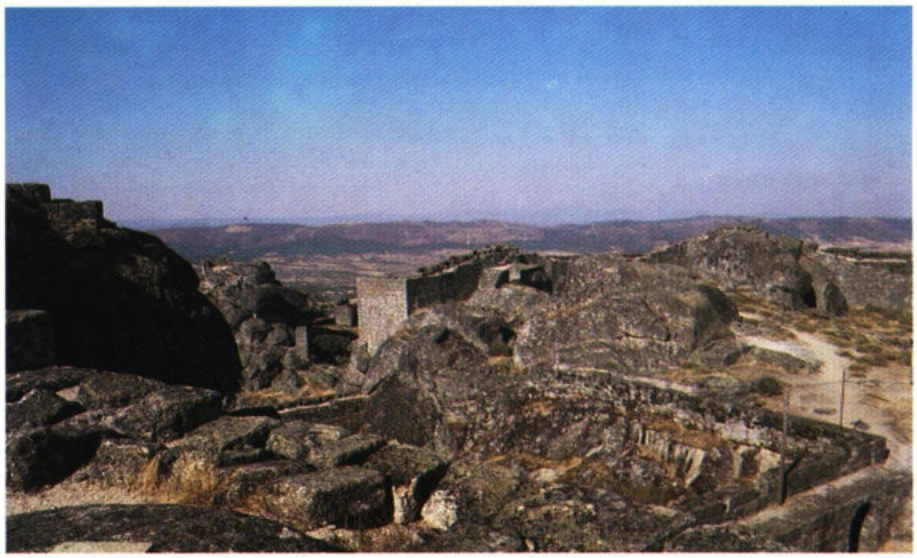
Estaríamos aqui horas a falar de lendas monsantinas. Na árvore que ali vêdes, aos pés o matagal que alguns tufos de fetos amaciam, apareceu a Virgem. Ainda hoje é chamada a árvore da Nossa Senhora. Também os Penedos Juntos, como quase todos os mostrengos de pedra de Monsanto, estão associados aos assombros. Ao cair da tarde (e tão aguarelado e tão lerdo é ele dali visto) surgiu a uma pastorinha o Cristo, no seu madeiro de crucificação mas alumiado da luz dos justos. Desse milagre, rezam os contos, se conservou sinal na capela românica de S. Miguel, até o tempo de lhe dar sumiço.

E a laje do Pendão? Um homem de cedo madrugar passou ali, rompia o sol nos cabeços de Espanha, e viu sobre ela um grande velo de oiro. Oiro! Logo trepou ao barroco para o tomar, mas o gesto desenfreado fez arrastar com o velo uma campainha do mesmo metal, "insígnia" de uma moira encantada. Que foste despertar, homem cobiçoso? No assento das altas rochas e sobre fofas tapeçarias, devias saber que as moiras são aos montes, de longas tranças e branco traje, dobando estigas de oiro. O encanto prende-as ao ermo, a fim de acautelarem os tesoiros à sua guarda.

A campainha, soando, acordou a moirama, que depressa se lançou ao incauto. A este valeu da sanha de tais ferozes o pronto auxílio de Santa Maria do Castelo, que aos cristãos proteje. A santa fez que a campainha se mudasse para bronze e que os infiéis voltassem ao seu encantamento. Onde pára a prova de tão espantoso lance? Diz o povo que na Misericórdia de Monsanto, mas quem um dia achar a campainha, entre tanta lura de poeiras, sonhos, aranhiços, que dê parte do achado ao incrédulo cronista.

E já que nos referimos a penedos, não se deixe passar a Serpa, comedora de seres humanos: aquele jeito de cabeça para trás, em que a providência a apanhou e petrificou, é mesmo de quem ia abocanhar mais uma vítima. Quanto ao Frade e à Freira, lá estão, pobres criaturas, talvez pobres amantes, para sempre lembrando que os votos monásticos são para se respeitarem, sob pena de a cólera dos céus os eternizarem na fraga.

Repare agora o senhor que veio admirar Monsanto do cimo da Barreira ou dos píncaros do Castelo naquelas ruínas isoladas num maciço de sobreiros. É já ao fundo das rocas, quando as colinas se amansam ao direito da Idanha. S. Pedro de Vir-a-Corça, jóia do século XI, com sinais da arquitectura visigótica. Belo o sítio, garanto-lhe eu. Belas as ruínas, de traçado invulgar, com esbeltas colunas e uma graciosa rosácea. Tão de estima se considerava a orada que, junta a mais umas fazendas, D. Dinis a doou à Mitra do Cabido da Guarda, em troca nada menos que o castelo de Alter do Chão. Ora, na gruta fronteira à capelinha (está a ver os degraus cravados na rocha?), viveu, noutros tempos, o anacoreta Amador. Talvez, quem sabe, mais agradado do poiso do que desiludido dos homens e achando os frutos silvestres suficientemente gostosos para não ir em demanda de outras iguarias. De



Monsanto — Praça de Armas
Monsanto — (Four-Assault)

afeiçoado ao rezar e aos olhos postos no alto, eis que um dia deu por uma águia, lá no caminho das nuvens, a transportar uma criança nas garras. Uma criança, minha Virgem Maria, feita à imagem e semelhança de Deus! Que sucedera? Sucedera que uma matrona, desensofrida com as dores de parto, blasfemara assim: "Que, se nascida for, os demónios levem pelos ares tal cria que tanto me fez padecer!" E em figura de águia os demónios ali a levavam. Tão veemente foi o aviso de Santo Amador aos guardiões celestes e tão sentida a súplica, que o mando divino fez com que a águia viesse largar a criança aos pés do eremita. Graças, senhor dos céus, mas como poderá um bom ancião, que se nutre de ervas e do que amadurece nas árvores, criar um pirralho que precisa de um seio materno? Mas a maravilha completou-se: logo ali apareceu, e todos os dias secundaria a visita, até o menino se fazer gente, uma corça de tetas apojadas de leite.

E punhamos ponto em matéria celestial. Quanto a mafarricos, que não menos abundam, citem-se três ou quatro exemplos dessa costela do obscurantismo monsantino, que anda de meias com a ignorância, o isolamento, à parte o ingrediente do maravilhoso árabe, ou até do seu fatalismo, e a que o cenário deu uma terrífica amplitude.

Dessas afigurações, umas mostrando-se de branco (Hora Boa, hora venturosa), outras de negro (hora nefasta ou Má Hora), talvez a mais vulgar seja o Dandonico, que é "uma coisa que aparece de noite", sob a forma de um gato preto e orquestrando-se de ruídos demoníacos. O mal é o Dandonico se inclinar por alguém. Dificilmente largará a pessoa ou a família visadas. E até se conta que uma dessas famílias, julgando livrar-se do dianho só por mudar de casa, teve a surpresa de o encontrar já ali instalado, tendo na mão as tenazes que se haviam esquecido na outra morada: "Trouxe-as eu, para mexermos o lume".

A Diabólica, um espírito da noite e do ar livre, também é assídua em tropelias. Assobia, erra, uiva, e quando as gentes a ouvem passar já sabem que, na manhã seguinte, as lagartixas aparecem espetadas nas pontas das árvores e nos bardos dos pastores. Como esconjuro, e assim que alguém a ouça, prescreve-se este dizer:

Achaste?
Achei!
Espeta tu, que eu assarei!

E sobre lobishomens, Còrinhas? Estás lembrado? Em "A Noite e a Madrugada" fiz-te passar por essa injúria. Mas estavas mesmo a talhar para me vestires tal pele.

De dia, um lobishomem nem se diferença. De noite, porém, transforma-se em bicho, quase sempre num cavalo. E eles têm consciência do fadário, os pobres encantados!, por isso trepam a uma árvore e rogam que alguém lhes faça correr sangue, mas sem se salpicar com uma única gota, picando-os de longe com uma vara de ganhão.

Apenas o Sete-Couros, que vigia o Castelo junto à Fonte de Cima, é monstro que se faz sentir nas horas soalheiras: quando a calma aperta, soam na laje estampidos de demónio afogueado. E uma clareira coçada no musgo da rocha demarca o lugar onde o mostrengo se espoja. Mas isso é já um espojar nocturno, pois nunca ninguém pôs a vista em cima do fabuloso animal.

Para terminar, leitor: se o silêncio se ouvir em Monsanto, não te gabo a paz. Ao achegar da Má Hora, tudo na noite se cala: vento, águas, rumores. É a vida, aterrada, que se suspende para dar passagem a uma mulher muito grande, muito negra e muito má.

Monsanto, Monsanto,
Orejas de mulo;
El que te ganar
Ganar puede al Mundo! ■

Casa de F. Namora — Monsanto

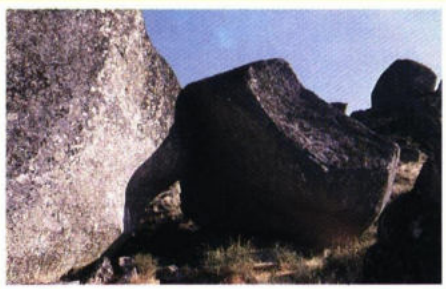
In this Autumn/86 edition "AERIUS" presents a hitherto unpublished text by Fernando Namora which was offered to us by the author and for which we express our most grateful thanks.

An established author, Fernando Namora is read throughout the world and is without doubt a corner-stone of Portuguese cultural patrimony.

Fernando Gonçalves Namora was born in Condeixa on 15th April 1919.

He graduated in Medicina from the University of Coimbra, which provided the atmosphere of his first novels, and through the exercise of his profession in various regions of Portugal he began to acquire, at an early age, a vast and extremely rich social and human experience. Having lived among peasants, miners and smugglers, his rare talent as a writer enabled him to create a varied gallery of characters.

He later settled in Lisbon, where he worked at the Oncology Institute, and it was city life which became the centre of his works. Distinguished with some of the most important prizes of this country, he has had his books adapted for the cinema and published in various languages.



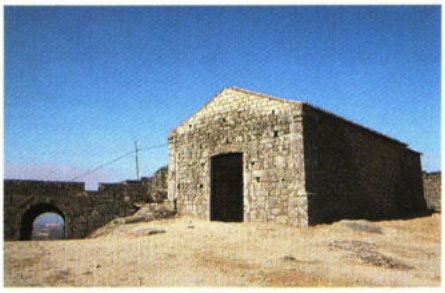
Penedos Juntos

MONSANTO

Text by FERNANDO NAMORA
Photos by FERNANDO LAMEIRAS/JOSÉ BORGES

Whence came you Monsanto? Who made you and used you? Let the first to reply come forward, but with facts in hand.

Facts? That is asking a lot. History is half legend, or legend corrects history making it more probable. Thus there are facts which



Capelinhas Românticas
Romantic Chapels

did not occur but which illuminate a certain idea to which the event led us. In a word: places, like people, are what they are and what fantasy adds to them. And perhaps the sum of real and illusory things is after all the most eloquent portrait of each of them, that is, of the people and the places.

Monsanto, holy in name, altar of the times, a Cyclopean work — as they called it in an outburst of poetry — is endless mystery, suggestion, legends. And this alone demonstrates how much the place kindles the imagination.

Originally Monsanto was probably a pre-Roman family fortification, then an "oppidum" (town), given the strategic value of the site, becoming a Gothic then an Arab fort until it slipped down the hill in the course of Lusitanian history, expanding into a village, the bold spirits and the will to war becoming tranquil. It finally became a town in the reign of King Manuel and today is still a "town" to its inhabitants.

An irascible place, spitting forth granite lavas, which only bowed to Roman hands (Sertorius inspected it with admiration, it is said) after all its defenders had died. An envied redoubt but an appalling one for all who would call it their own. For centuries it was the sentinel of the kingdom in face of threats from the East. For this reason Dom Afonso Henriques, recognising the strength of its position and value of its origins, granted it a charter in 1147, rebuilt the severely damaged fortress and showered it with privileges. And those who followed after, kings and commanders, confirmed these favours.

Even today its fortress mechanisms are apparent. Four assault-proof gates, sentry posts and defending walls, some natural, others constructed. And to the side romantic chapels. How many struggles have they witnessed? How many fights has man repeated, relapsing into his taste for combat and killing, calling it crusade, heroism and other falsehoods.

After the above mentioned sieges by the Romans and Moors, there were many more. In the midst of the Restoration campaign the Prime Minister of Phillip IVth of Spain, Luís de Haro, was also attracted by Monsanto. The beseiged, however, using the famous False Gate of the Castle which is hidden by boulders, harrassed him with sorties until they had exhausted and disillusioned the Spanish army. Later, when Phillip Vth was on the throne, another army was thrown against the fortress of Monsanto. The Duke of Berwick, Marshall of France, born in Ireland, commanded the Franco-Spanish troops who subdued the border bastions before attacking Monsanto. A powerful army that finally broke the resistance of the castle and entered it when, in obedience to the harsh codes of honour of the time, not one fighter remained alive. Tradition was respected. The military governor himself was killed by a blow to the head.

However, retribution did not tarry, this time by the forces of Dom Francisco Ronquilho who inflicted a severe defeat on the invaders at the place known as "Vale da Matança" (Valley of the Slaughter), so ferocious was the battle. On the 14th July the castle was retaken and the foreign garrison savagely put to the sword as a punishment for having surrendered instead of dying, as was the custom for whoever defended this stronghold.

Later Napoleon's legions arrived and the people, with the Arab domination ingrained in their memories, still confound this ugly chronicle with that of the Moors. The Monsantinos, unyielding to the core, defied the Gauls, but then came the fatal explosion of the powder magazine, probably due to a flash of lightning during one of those thunderstorms that isolate the hill from all that is protection. And that was the end. It was the year 1810 and the castle was almost totally destroyed. The people took charge of the occurrence and embellished it with a poetic version that has persisted up to this lunar age.

It goes thus. Tradition required that on Christmas Eve a large log be burnt in front of the church, the Log of the Infant Jesus. But the governor of the fortress, who had a servant girl called Catarina, disobeyed the rules and ordered the girl to chop up the wood and light it on his own hearth. The servant wished to oppose this heretical caprice for she heard a voice (the voice of an angel according to Aunt Maria do Rosário) saying: "Catarina, leave this place". But she finally had to submit. The thunder broke loose, and lightning fell from the irate and offended sky, blowing up the magazine and the castle. On this occasion the "lightning stone", quartz crystal "which has four corners and is also called scintilla" was useless.

"It was such an explosion, my God, that I wonder it didn't destroy the town". One is almost led to believe that Aunt Maria do Rosário had experienced the danger. One of the kitchen tripods fell on the impious governor's head. Catarina was spared, of course. By a miracle they pulled her out alive from under some masonry. The log was already in ashes.

Since then no Christmas is complete in Monsanto — and, by contagion, all the Beira Baixa — without a gigantic log burnt out in the open in front of the church where midnight mass is celebrated. But to comply exactly with the traditions of the rite and guarantee the divine blessings deriving therefrom, the log should be stolen. Between ourselves this idea is not displeasing to the people.

The log, which generally comes from the flat terrains of the hill, is drawn by bullock or mule cart. A stiff climb but an occasion for rejoicing, animated by cheers, uproar and bellows of:

Long live he who lent the cart!
Long live he who lent the beasts!
Long live he who gave the log!
Long live he who gave the wine!
Long live Jesus!
Death to those who crucified him!

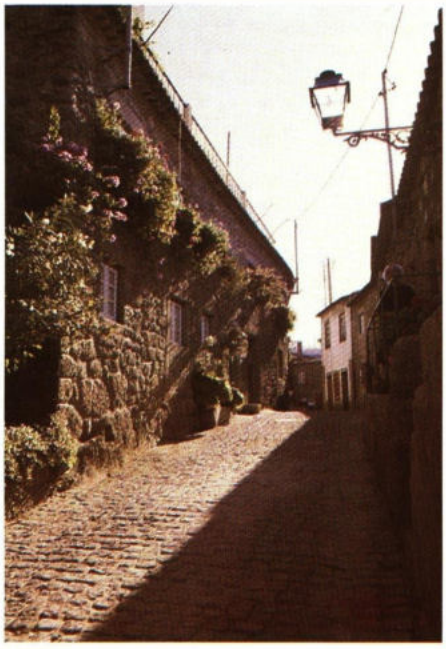
And while the wood burns for days and nights, stirred by poles, carols and love songs are sung:

Joseph rock the baby
For Our Lady will soon return,
She has gone to the fountain of Bethlehem
To wash the swaddling clothes.

We could spend hours talking about the legends of Monsanto. In the tree you see there, set in the brushwood, relieved by tufts of ferns, the Virgin appeared. It is called the Tree of Our Lady to this day. The "Adjoining Boulders", as are almost all the ugly lumps of stone in Monsanto, are associated with dread. As dusk fell, so washed and torpid was it seen from that place, Christ appeared to a little shepherdess, on his cross and illuminated by the light of the just. The stories tell that a sign of this miracle was preserved in the Romanesque chapel of S. Miguel for many years until in time it vanished.

And the Pendão stone? A man who passed there very early in the morning as the sun was rising over the mountain tops of Spain, saw upon it a large golden fleece. Gold! He climbed upon the rock to take it but his impetuous movement dragged along with the fleece a bell of the same metal, the insignia of an enchanted Moorish girl. Whom have you awoken, greedy man? You ought to know that in an abode among the high rocks, seated upon soft tapestries, there are many Moorish girls, dressed in white with long tresses, winding braids of gold. A spell holds them prisoner in this solitary place to watch over the treasures in their charge.

The ringing of the bell awoke the Moors who quickly threw themselves upon the heedless fellow. We was, however, protected from the wrath of these ferocious creatures by the prompt assistance of Santa Maria of the Castle who protects Christians. The saint turned the bell into bronze and made the infidels return to their state of enchantment. Where is the proof of such an amazing incident? The people say



Monsanto

it is in the Misericórdia of Monsanto but whosoever one day finds the bell in this den of poetry, dreams and spiders webs, should inform the incredulous chronicler.

And since we have mentioned crags, we must not forget Serpa, the man-eater, his head thrown back ready to snap up another victim in the position in which providence caught and petrified him.

As to the Friar and the Nun, there they are, poor creatures, perhaps lovers, always reminding us that monastic vows are to be respected lest the fury of the heavens immortalise the sinners in stone.

Note now, you who came to admire Monsanto from the top of the Barreira or the summit of the castle, those isolated ruins in a forest of cork trees. They stand at the bottom of the rocks, where the hills are tamed, on the way to Idanha. S. Pedro de Vir-A-Corça is a jewel of the XIth century with traces of Visigothic architecture. The site is beautiful I guarantee. The ruins too are beautiful and unusual with slender columns and an elegant rose window. The chapel was so esteemed that King Dinis donated it to the Chapter of Guarda, together with other properties, in exchange for nothing less than the Castle of Alter do Chão.

In the grotto in front of the little chapel (can you see the steps set into the rock?) there lived in former times the anchorite Amador, perhaps, who knows, liking the spot rather than disillusioned with men, and finding the wild fruits sufficiently tasty not to seek other fare. An enthusiastic for praying and looking up to the heavens, he one day noticed an eagle flying through the clouds with a child in its claws. A child, my Virgin Mary, made in the image of God! What had happened? A matron in the agonies of childbirth had blasphemed thus: "If it is born let the devils take into the air an offspring that has caused me so much pain!" And in the guise of an eagle the devils were taking it away. So vehement was the prayer of Saint Amador to the celestial guardians and so feeling his supplication that the divine power made the eagle lay the child at the hermit's feet. Thank you, lord of the skies, but how can a good old man who feeds on herbs and on what ripens on the trees, bring up a child who needs a maternal breast? But the miracle was completed: immediately afterwards, and every day until the boy grew up, a doe appeared, her teats swollen with milk.

Let us have done with these celestial matters. As for devils they are no less abundant. We will quote three or four examples of this aspect of Monsantino obscurantism that goes hand in hand with ignorance and isolation, in addition to the ingredient of Arab mystery or even fatalism to which the scenery has lent a remarkable amplitude. Some of these apparitions apeear in white (meaning good times or good luck), others in black (inauspicious or bad times). Perhaps the most common is the "Dandonico" (nightmare) which appears at night in the form of a black cat emitting demoniacal sounds. It is a great misfortune if the "Dandonico" takes a liking to someone for he will only abandon the person or family with great difficulty. It is told that one of these families, thinking to free itself of the little devil by moving house, were surprised to find him already installed, holding in his hand the tongs that had been left behind in the old house. "I brought them along so that we can tend the fire". The Diabolical One, a spirit of the night and of the outdoors, is also constantly making mischief. She whistles, howls and roams about and when the people hear her pass they know that the next morning lizards will appear impaled upon the tops of the trees and in sheepfolds. As soon as she is heard the following should be said as an exorcism:

"Did you find it?
Yes I did!
You broach it and I'll roast it."

And regarding werewolves, Còrinhas? Do you remember? In "Night and Dawn" I made you experience that affront. But you were just the right one to put me in such a skin.

By day a werewolf cannot be recognised. At night, however, it becomes an animal. And these poor bewitched creatures have a sense of their doom for they climb a tree and implore someone to bleed them by piercing them from afar with a long pole so that not a single drop of blood falls upon them.

The "Sete-Couros" (Seven Skins) who watches the castle from the Upper Fountain is the only monster who makes his presence felt in the middle of the day: when the sun is high the roars of an inflamed demon resound on the stone slab. And a bare patch rubbed in the moss of the rocks marks the spot where the beast rolls about. But this is now a nocturnal rolling as nobody has ever seen the fabulous animal.

To conclude, reader: if there is silence in Monsanto do not assume there is peace. When the Evil Hour arrives everything in the night is still: wind, water, murmurs. It is terrified life that is suspended, to make way for a very large, very black and very bad woman.

Monsanto, Monsanto
.....
Whoever conquers you
Can conquer the world. ■

Misericórdia de Monsanto
Misericordia Church

No coração de In the heart of

NEW YORK

UM CANTINHO LUSO-BRASILEIRO
A LUSO-BRAZILIAN CORNER

123 West 45th Street — New York, N.Y. 10036 — Tel. 581-8088
(Between 6th Avenue and Broadway)

Yes or No-Show?

Por todo o mundo as companhias de aviação se vêem por vezes forçadas a recusar o embarque a passageiros com reserva confirmada porque têm os seus voos "overbooked", isto é, confirmaram passageiros para além da capacidade real do avião.

Esta prática de confirmar passageiros a mais tem como objectivo contrabalançar o número daqueles passageiros que, por sua vez, faltam ao embarque — os passageiros NO-SHOW.

No entanto, o passageiro que é desembarcado tem toda a razão em ficar zangado, sobretudo se perde um voo de ligação ou uma reunião importante.

Há já recomendações da indústria do transporte aéreo, dirigidas a quem viaja, e que são no sentido de evitar os inconvenientes que resultam de uma recusa de embarque:

— Se não vai utilizar a sua reserva, cancele-a em devido tempo;

— Do mesmo modo, se chegar cedo ao aeroporto e decidir partir num avião mais cedo, cancele a reserva para o voo original;

— Não faça reservas múltiplas, tal constitui uma falta de consideração para com outros passageiros.

O No-Show representa um desperdício de dinheiro, de tempo e de boa vontade.

O Nosso dinheiro, o Nosso tempo e a Nossa boa vontade.

Mas há uma maneira fácil de curar a dor de cabeça que o No-show constitui: BOA COMUNICAÇÃO.

Airlines the world over are sometimes forced to bump passengers because flights are overbooked to account for NO-SHOWS, the people who don't turn up for the flight.

However the passenger who is bumped off a flight has every reason to be angry, particulary if it means missing a connection or an important business meeting.

Nevertheless, there are some industry recommendations going towards alleviating the inconveniences of being bumped, addressed to the travelling public such as:

— If you are not going to use a booking, cancel it in good time;

— Likewise, if you arrive at the airport early and decide to take an earlier flight, cancel your original flight;

— Don't make multiple reservations, because it is a lack of consideration towards other passengers.

No-Show is a waste of money, a waste of time and a waste of goodwill.

Our money, Our time, and Our goodwill.

But there is one easy method by which the No-show headache can largely be cured: GOOD COMMUNICATION.

AEA
Association of European Airlines

tap AIR PORTUGAL

APTCA
ASSOCIAÇÃO PORTUGUESA DE TRIPULANTES DE CABINE

villiger

The finest Swiss cigars

POUSADAS DE PORTUGAL
PORTUGAL INNS

POUSADA DE S.TO ANTÓNIO DE SERÉM

Rodeada de frondosas matas e pinhais, a Pousada de St.º António de Serém, situa-se num dos vales mais férteis do país — o Vale do Vouga.

Não muito longe, os grandes centros urbanos de Coimbra, Aveiro, Águeda, Porto e as praias do litoral.

Inaugurada em 1942 sobre projecto do arquitecto Rogério de Azevedo, é um modelo mais simplificado do que Raúl Lino, o grande defensor do regionalismo pitoresco na arquitectura portuguesa, na primeira metade do século, apresenta para os arredores de Coimbra, no seu livro "Casas Portuguesas". Obedecendo a um primeiro plano delineado para as pousadas, começou por ser uma pequena moradia de montanha, bem integrada na natureza, com belas paisagens, lugar muito aprazível.

Mais tarde foram acrescentados vários quartos e casas de banho privativas, e em 84/85 foi completamente remodelada, tanto no seu interior como nas zonas exteriores de jardins e piscina e também no serviço de mesa.

Hoje é apreciada pela sua estupenda situação geográfica e pelas boas patuscadas nas noites quentes de verão, ao ar livre, com comida feita em forno caseiro e durante as quais se assiste a danças e cantares regionais.

•

The Pousada de Santo António, located in one of the most fertile valleys of the country — the Vouga river valley —, surrounded by forests and pine-woods.

Serém is not far from large urban centers, such as Coimbra, Aveiro, Águeda and Oporto, and within distance to some coastal beaches.

In the first half of the century, architect Raul Lino, conceived for Coimbra's surrounding regions, a typical and picturesque architecture, shown in his book "Portuguese Houses". His idea, though in a simpler form, was followed by architect Rogério de Azevedo, for the building of the Pousada de Santo António. The design obeys the earliest plan outlined for the Pousadas, featuring a small mountain residence, well set in the natural grounds and beautiful scenery, which makes it, no doubt, a very charming place.

The Pousada opened in 1942 and, since then, several rooms with private bathrooms were added. In 1984/5, the interior was completely redecorated and the gardens and swimming-pool area replaned.

Nowadays the Pousada is still appreciated for its unique geographical situation, and in the warm summer evenings, in the gardens and whilst watching folk dancing, guests can enjoy delicious barbecues and freshly baked home-made bread.

ESTAMOS CONSIGO

SPS

SOCIEDADE
PORTUGUESA DE SEGUROS

AV. DA LIBERDADE, 259 · 1200 LISBOA · ☎ 574045/573044 · TELEX 13055 SPSEG P

AGF

FILIAL DAS **ASSURANCES GENERALES DE FRANCE**

PACKMOLDE

NAVIGATOR CLASS
Top Executive

O nosso melhor de sempre

Serviço de mesa nos voos de longo curso

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

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

tap AIR PORTUGAL

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

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

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

Bar,
à discrição

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

INTERMARCO ESPIRAL