

DEPÓSITO LEGAL
21. AGO. 1970

ILUSTRAÇÃO PORTUGUEZA

PROPRIEDADE DA SOC. NACIONAL DE TIPOGRAFIA

1970
1 de Agosto

Director: **Guilherme Pereira da Rosa**
Editor: **Eduardo Figueiredo Júnior**

Redacção, administração e oficinas:
R. de «O Seculo», 41 a 63—LISBOA

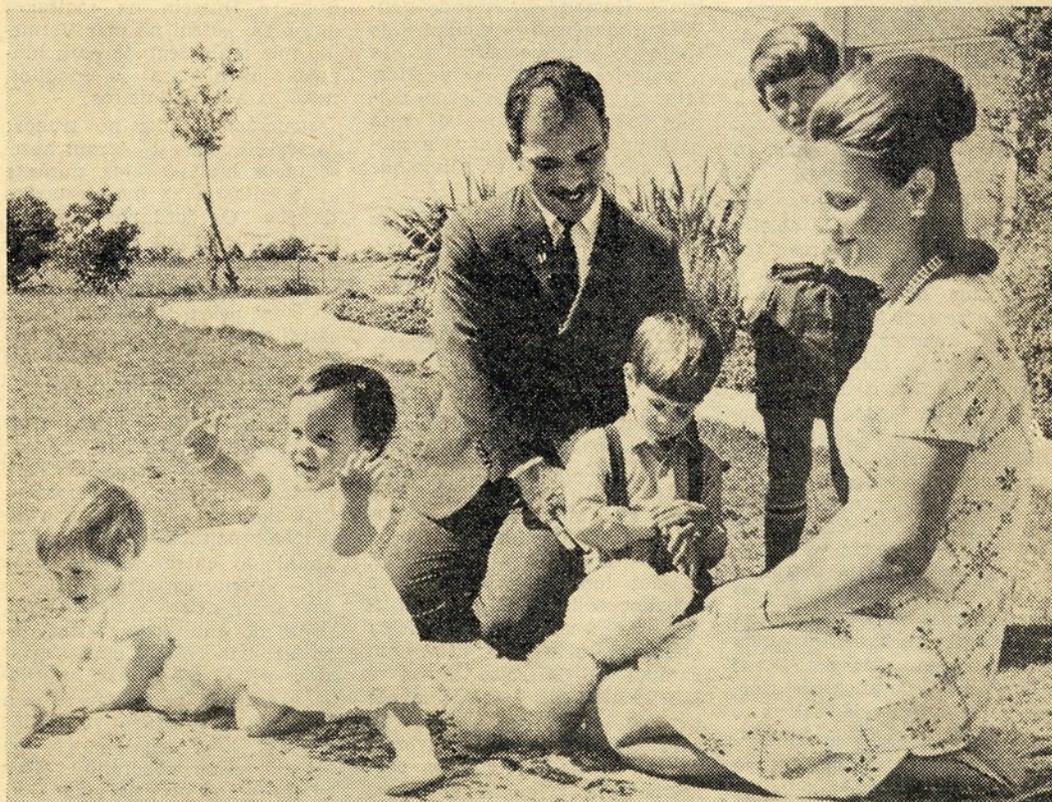
NÚMERO 1033
ANO 64.º

TELEFONE 362751 — LISBOA ★ A REVISTA PORTUGUESA DE MAIOR
TIRAGEM E EXPANSÃO

PREÇO AVULSO — 1 ESCUDO

O AMARGO FIM DE MUNA DA JORDÂNIA

HUSSEIN EXILOU A «ESTRANGEIRA»



O rei Hussein e Muna da Jordânia, fotografados há um ano, na sua residência de Verão com os quatro filhos. Agora Muna voltou para a Inglaterra, o seu país, e o rei Hussein está a braços com a delicada situação política do seu país

Darat al khair («a casa do bem») é a casa onde viviam o rei Hussein da Jordânia, a mulher Muna e os quatro filhos. Um palacete branco, rodeado por um oásis de verdura e de silêncio, como se estivesse fora do mundo. Amã, a capital, ficava apenas a alguns quilómetros de distância, mas parecia situar-se noutro planeta. O mesmo se passava com o palácio real, imenso e luxuoso, onde Hussein ia apenas para as cerimónias e os compromissos oficiais.

Na «casa do bem», cheia de recordações felizes, foi decidido o destino de Muna da Jordânia. Há poucos dias atrás, aos primeiros alvares da madrugada, um helicóptero escoltado por dois guardas armados aterrrou nos limites do parque e embarcou, apressadamente, quatro crianças ainda ensonadas. Logo a seguir, o helicóptero levantou voo na direcção do aeroporto de Amã, e voltou a aterrar, a poucos metros de outro aparelho: o avião pessoal de Hussein, rodeado por mais guardas armados, e com os motores já ligados, pronto para descolar. Os quatro meninos, acompanhados por duas «nurses» passaram do helicóptero para o avião. «Tudo O. K.», comunicou o piloto à torre de comando — e recebeu imediatamente autorização para levantar voo. Os guardas alargaram o cerco e o avião, percorrida a pista, ergueu-se no céu. Acabara precisamente de nascer o Sol.

Oito horas mais tarde, em *Darat al khair*, tocou o telefone: «Chegámos a Londres e os meninos fizeram boa viagem e estão bem», declarou uma das duas «nurses». E Muna pôde, finalmente, chorar. Um choro de desespero e solidão porque as quatro crianças levadas de madrugada da «casa do bem» eram Abdullah, Feisal, Zein e Aisha, os seus filhos, com 8 anos o mais velho e apenas 2 os gémeos mais pequenos. Iniciaram a vida do exílio, sózinhos. O rei Hussein, seu pai, ficou na Jordânia na tentativa de salvar o trono e restabelecer a ordem entre os seus súbditos. Muna, a sua mãe, ficou ainda durante alguns dias em *Darat al khair* na esperança, desesperada e patética, de salvar o seu casamento e a sua família.

Poucas horas antes da fuga das crianças, no coração da noite, Muna e Hussein tiveram uma conversa dramática. Hussein queria que a mulher partisse também, mas ela recusa-

va-se a deixá-lo. Era, porém, uma luta perdida, de antemão, para Muna.

De facto, três dias após a chegada a Londres dos quatro filhos, um porta-voz da embaixada jordana na capital inglesa anunciava: «A esposa do soberano é esperada aqui de um momento para o outro. Juntamente com os príncipes, irá residir para um palacete, previamente preparado para esse efeito.»

O palacete é um severo edifício na periferia de Londres, que o rei Hussein adquirira há dois meses. Oficialmente, Muna e as crianças deverão habitá-lo, até que se resolva a tempestuosa situação política na Jordânia. Mas, na realidade, a mulher e os filhos do rei tomaram, talvez para sempre, a vida do exílio. O repúdio da «mulher branca» foi a primeira condição que os ministros, os súbditos e o chefe da Frente Popular impuseram a Hussein, para se chegar a um compromisso político e manter a monarquia na Jordânia.

No país, não querem sequer os filhos da «estrangeira». Já em 1965 os nacionalistas árabes tinham obrigado o rei a nomear seu sucessor no trono o irmão Hassan, destituindo o filho primogénito, Abdullah, do título de príncipe herdeiro. Era a primeira «concessão» de Hussein, o primeiro gesto de derrota, depois de anos de luta para impor ao seu povo a mulher que amava e os filhos que esta lhe tinha dado.

«Queremos no trono a árabe Suka»

A luta começara em 1961. Hussein partira de Amã para passar umas férias em Londres e regressara dois meses mais tarde com uma «mulher estrangeira»: Toni Gardiner, uma dactilógrafa inglesa de 20 anos, cabelos louros, corpo frágil e a pele rosada, de menina. Hussein conhecera-a numa festa oferecida pelo pai dela, um coronel do Exército inglês, e apaixonara-se imediatamente por ela. O jovem soberano tinha já às costas um divórcio e uma série de «flirts» com atrizes, bailarinas e raparigas do povo. Hussein gostava das companhias alegres, da boa mesa e das noites passadas nos clubes nocturnos. Preguiçoso e

irrequieto, era uma espinha dolorosa no coração da rainha-mãe, a severa Zeina. Quando o rei voltou de Londres com «a mulher branca», os jornais europeus descreveram a sua história de amor como um dos mais românticos «romances» do século. Mas, na Jordânia quase rebentou uma revolução. Foi em vão que Toni se converteu ao islamismo e assumiu o nome árabe de Muna: o povo continuou a tratá-la como «a estrangeira».

Hussein e Muna abandonaram o palácio real e transferiram-se para *Darat al khair*, «a casa do bem». E o bem reinou durante anos: apesar das guerrilhas, das ameaças, das revoltas, dos numerosos atentados de que o rei era alvo. Mas, há algum tempo, falava-se cada vez com mais insistência de «repúdio». Hussein, preocupado com a situação precária do país, começou a «distrair-se», concedendo-se algumas evasões sentimentais. Até que, há um ano atrás, apareceu ao seu lado a locutora da televisão, Suka Toukan: uma rapariga árabe, de cabelos compridos e olhos pretos, que aparecia cada vez com mais frequência ao lado do soberano. Da corte, veio um desmentido, mas os encontros de Suka e Hussein na «cottage» que o rei possui no mar Vermelho não eram segredo para ninguém: nem para os súbditos, nem para os ministros.

«Queremos Suka no trono»: cartazes como este foram apresentados muitas vezes, durante as revoltas e as manifestações de rua. Os jordanos queriam, afinal, que Muna voltasse para o seu país.

E Muna voltou para casa. Exilada pelos seus súbditos e estrangeira agora também no seu país. Mais outro «romance de amor do século» parece ter-se assim concluído. Hussein neste momento, não tem tempo para pensar em Muna, nem em Suka Toukan, nem noutras hipotéticas «soberanas». O trono está em perigo, a situação política precipita-se. Apanhado entre os dois fogos dos extremistas nacionalistas e dos guerrilheiros palestinos, envolvido num jogo político internacional com a nação invadida pelos refugiados, mutilada e atacada pela fome e pela seca, Hussein está a viver dias difíceis. Está em jogo o seu destino como soberano, talvez mesmo a sua própria vida. Corram as coisas como correrem. «a mulher branca» está já bem longe do seu destino e da sua vida.

UM PÁRA-QUEDISTA ITALIANO NUM APARELHO EM CHAMAS SALVOU TRÊS CAMARADAS DA MORTE

TRÊS MINUTOS QUE DURARAM UM SÉCULO

«O que fiz foi absolutamente espontâneo. Se consegui tirar de apuros três amigos meus, que estavam prestes a ser envolvidos pelas chamas do nosso avião, isso deve-se à nossa calma proverbial — declarou Giorgio Lucchesi, campeão italiano de pára-quedaismo. — Quem pratica o nosso desporto sem ter os nervos fixos é melhor que se dedique a um «hobby» menos exigente.»

Giorgio é um homem atlético, tem 35 anos e vive em Ferrara, onde possui uma pequena fábrica de colchões. É casado e tem duas filhas. «A nossa terrível aventura foi de rápida duração, apenas três minutos, mas foram três minutos intermináveis. Toda a gente sabe que, quando se tem o coração na garganta, um segundo torna-se mais longo do que um século» — declarou. Três minutos que valem cinco vidas, porque a ele se deve, se quatro pára-quadistas e um piloto podem contar hoje o que aconteceu no céu de Bolonha, ao princípio da tarde de um dos últimos sábados.

«Tempo esplêndido, um céu convidativo — conta Giorgio Lucchesi. — Na pista, um avião, propositadamente preparado para os nossos saltos, esperava a ordem de partida. Um a um, subimos para o avião; primeiro eu, depois Marco Malservizi, de 26 anos, e Roberto Uva, de 20 anos, todos bolonheses; a seguir entraram os veteranos Gaetano Garavello, de 41 anos, e Italo Boscolo, um advogado de 47 anos.

«Estamos a cair!»

«Uma vez no aparelho, dei a ordem de partida ao piloto Ilario Mezzotti, de 38 anos, e o avião começou a rolar pela pista. Olhei para o relógio; eram exactamente 13 horas e 7 minutos. O aparelho ergueu-se no céu, mas pareceu-me lento, pesado, como se nós fôssemos de chumbo. E não estava enganado: o motor falhava e o avião começou a dar alguns solavancos. Depois começou a perder altura, em poucos segundos passámos de 400 metros



Giorgio Lucchesi, o heróico pára-quadista italiano, que entrou por várias vezes na carlinga de um avião em chamas, para salvar os seus amigos, que tinham ficado aprisionados

para apenas 100 metros de altura. Olhei para os outros e vi-os impassíveis; voltei-me para o piloto e pareceu-me muito atarefado a evitar o telhado de uma casa que parecia vir ao nosso encontro. Evidentemente, naquelas condições não havia tempo para lamentações e era absurdo pensar voltar ao aeroporto. Sobrevoámos ainda um terraplano, alguns camponeses acenaram-nos festivamente e, finalmente, apareceu à nossa frente a linha férrea, com os fios da energia eléctrica. Estávamos

agora a, apenas, uma dezena de metros de distância da terra. Reparei numa asa do avião que parecia querer cortar um choupo, avisei os meus amigos e estendi-me no chão da cabina com as pernas voltadas para a cabina do piloto.

«Esperava amortecer a queda, naquela posição. Fechei os olhos e, após um estrondo terrível, encontrimei-me estendido num prado. O aparelho partira-se em duas partes, as suas juntas chiavam lentamente, como se se estivesse a queixar. Apal-

pei-me, para ver se tinha os ossos em ordem. Junto a mim estavam Garavello e Malservizi, um tanto trans-tornados, mas sorridentes. As minhas meditações duraram, porém, pouco. Uma língua de fogo saía da cabina do piloto e compreendi o que iria acontecer daí a alguns segundos. Ergui-me com esforço e corri a meter a cabeça na carcaça do avião...»

Giorgio Lucchesi passa uma das mãos pela testa, como para reordenar as ideias. Mas, de repente, recomeça: «Vi o fogo e de repente reparei em Roberto Uva, imóvel, com uma perna presa nos destroços do aparelho. Não sei o que me deu tanta força naquele momento. Com uma força que nunca julguei possuir, libertei Roberto Uva, e dirigi-me depois para o advogado Boscolo que arrastei para fora. Só faltava o piloto. As chamadas

tinham envolvido já a carlinga e o pobre Mezzotti parecia-me condenado. Lembrei-me da minha mulher e das minhas filhas. Elas precisavam de mim: não era justo privá-las da minha vida. Tinha de continuar a viver para elas. Depois lembrei-me que também Mezzotti era casado e tinha dois filhos e devia, portanto, viver. Se estivesse no seu lugar, certamente ele faria o mesmo por mim.

«Pensei em todas estas coisas numa fracção de segundo e depois agi. Penetrei na carlinga e cheguei até à cabina: Ilario Mezzotti estava preso com o cinto de segurança. Quantos segundos me restavam, antes que o fogo se espalhasse? Calculei que dentro de cinco segundos tudo iria pelos ares, devido à explosão dos reservatórios de gasolina. E fiz força, fiz força até arran-

car tudo, piloto e cadeira. Agora só tinha de me afastar rapidamente antes que o avião explodisse. No segundo seguinte, as chamas envolviam tudo. Se tivéssemos ficado lá dentro, nada restaria hoje de nós. Ainda não compreendia, onde é que tinha arranjado a força para fazer o que fiz, mas isso não me interessava: o essencial é que estávamos todos salvos. Pensei no estranho ruído do motor à partida do aeroporto, no telhado da casa, no tremendo estrondo contra as árvores; pareciam-me muito longínquos, episódios remotos, de uma outra época. Olhei para o relógio; a nossa aventura durara apenas três minutos, e a nossa salvação completara-se naqueles últimos segundos, que me pareceram mais longos do que um século.»

COM ALGUM CUIDADO PODEM EVITAR-SE MUITOS ACIDENTES NA ESTRADA

O importante é que o automóvel funcione como um relógio suíço, pois, de outro modo, adeus sonhadas horas de repouso. Depois dos maus tratos que sofreu durante o Inverno, o nosso amigo de quatro rodas tem necessidade de cuidados especiais para poder dar o seu melhor. Mas que espécie de cuidados?

Pusemos esta pergunta a Guerrino Bertocchi, piloto de provas da Maserati há mais de 40 anos. Ótimo piloto e técnico excepcional, venceu, entre outras, sete disputadíssimas corridas de automóveis. Os seus conselhos e as suas sugestões são, portanto, especialmente preciosas.

— **Quais são as partes do automóvel que exigem uma revisão atenta?**

— Antes de mais, permito-me dizer que não há, seja em que carro for, desde o modesto utilitário ao potente carro de grande turismo, nenhuma parte que se possa descurar. A

revisão deve ser completa, desde o carburador ao sistema eléctrico, para já nem falar dos travões. Para se saber o que é oportuno fazer, basta ler o conta-quilómetros, pois os quilómetros percorridos por um automóvel são como os anos para o homem. Poucos anos, poucos inconvenientes, muitos anos, e aqueles aumentam sem parar. Um automóvel que tenha percorrido 50 ou 60 mil quilómetros, embora não denuncie defeitos particulares, deve ser submetido a um rigoroso «contrôle» do motor, da transmissão, dos travões, das suspensões e do sistema de inflamação, de alimentação, de arrefecimento e de lubrificação. Evidentemente, estas são operações que devem ser realizadas por um mecânico de confiança, que perceba do seu ofício.

— **Qual o «contrôle» exigido pelo motor?**

— Se não se encontrarem defeitos na revisão, o

«contrôle» do motor é limitado à verificação da compressão dos cilindros e a mais duas ou três coisas de menor importância. Deve verificar-se ainda a tensão e o estado das correias, da ventoinha e do dinamo: devem ser substituídas ao primeiro sinal de usadas.

— **E a caixa de velocidades?**

— Começamos pela fricção, recordando os esforços a que foi submetida durante os meses de Inverno; partidas nem sempre fáceis em montanha e em estradas cobertas de gelo comprometeram a integridade do disco. É, portanto, bom substituí-lo.

— **E quanto aos travões?**

— Em primeiro lugar é preciso assegurarmo-nos a travagem é perfeitamente idêntica nas quatro rodas: um carro que, sob a acção da travagem, guina para a direita ou para a esquerda, é extremamente perigoso, sobretudo a grande velocidade. O «contrô-

le» deve incidir sobre os tubos do óleo, as pastilhas (se os travões são de disco) ou as guarnições (se são de tambor). No que respeita aos travões de disco devem substituir-se as pastilhas mal apresentem sinais de estar gastas; esta atenção evita as deformações dos discos.

— **E para o «contrôle» das suspensões?**

— É aconselhável, depois da sua verificação, dedicar especial atenção aos amortecedores. Não é uma operação complexa, mas é muito útil para fins de segurança. Não se deve esquecer também a revisão do maquinismo do volante.

— **Falemos agora do sistema de inflamação...**

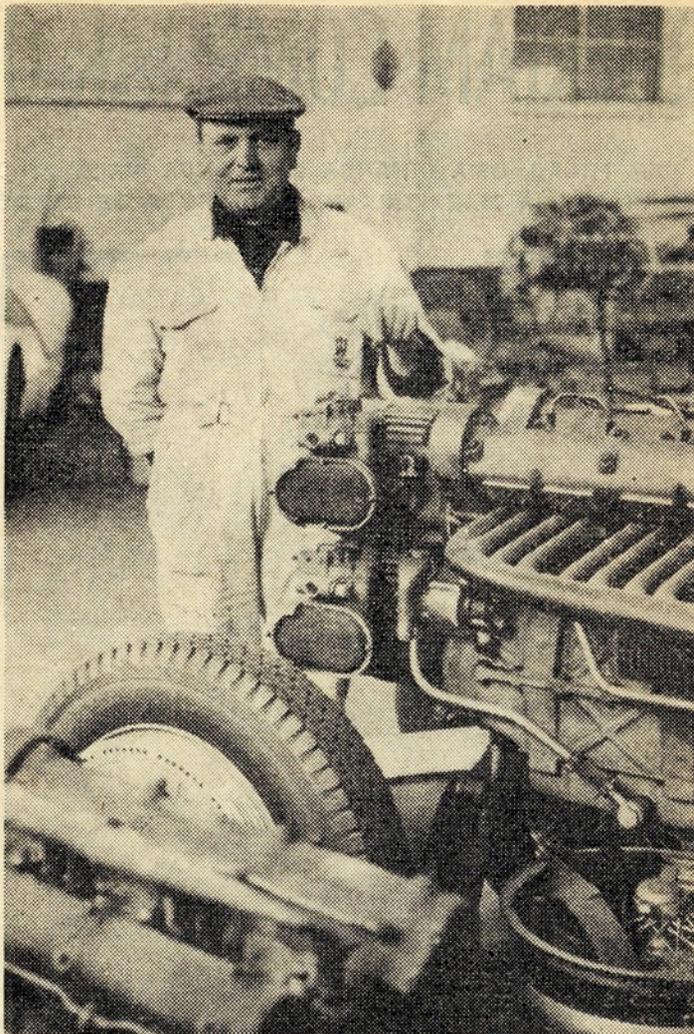
— Seria bom recordarmos-nos mais frequentemente da bateria, controlando o nível da água destilada e cobrindo os pontos susceptíveis de se oxidarem com vaselina pura. Devem controlar-se também as velas, limpando-as, ou, melhor ainda, substituindo-as. As melhores velas não duram mais de 10 mil quilómetros. A seguir, verificam-se as escovas do dínamo e o estado geral do alternador e do motor de arranque.

— **E quais as operações que aconselha para controlar o sistema de carburação?**

— Antes de mais, é necessário rever o carburador. É através deste órgão que o motor é alimentado. É preciso ter a certeza de que essa alimentação é «sã» e regular, isto é, que o carburador mistura bem o ar e a gasolina.

— **É preciso fazer mais alguma coisa?**

— É necessário verificar o funcionamento do sistema de arrefecimento. De-



Guerrino Bertocchi, o homem que nos forneceu este «manual para os automobilistas», é piloto de provas da Maserati, há 40 anos. Grande piloto e técnico excepcional, os carros não têm segredos para ele

pois de se ter visto a bomba, é preciso ter a certeza de que a água afluí livremente ao radiador e ao circuito e que os termostatos estão em bom estado. Quanto ao sistema de lubrificação deve verificar-se o filtro de óleo e os tubos através dos quais o óleo deve escorrer livremente.

— **E quanto aos pneus?**

— O calor é o inimigo mais temível dos pneus. Para evitar perigosos inconvenientes é necessário manter exacta a pressão de ar. É aconselhável, com o calor, aumentar a pressão em cerca de meia li-

bra por centímetro quadrado. E isto porque num pneumático mais baixo a carcaça flecte-se, criando, durante a marcha, atrito entre as telas cruzadas e favorecendo assim o sobreaquecimento do próprio pneumático. E agora um último conselho: não exaltem o sentido da poupança, economizando nos pneus. É inútil recordar o que significa a explosão inesperada de um pneu, sobretudo se for da frente. É, além disso, conveniente controlar atentamente a disposição das rodas, alinhando-as e calibrando-as.

QUERIAM COMPRAR O MEU FILHO

EM MILÃO, UMA CRIANÇA DE 2 ANOS VALE 22 CONTOS: QUANTO QUERIAM PAGAR A UMA MÃE ITALIANA, EM TROCA DE UM DOS SEUS FILHOS.



«Não o venderei nunca»: Antonietta Raffaelli — na fotografia, com os seus 3 filhos — recusou 22 contos que lhe ofereciam em troca de Massimo, o rapazinho de 2 anos que aparece na fotografia

Há quem negocie com sapatos ou com prédios, e há também quem negocie com crianças. Por muito amarga e perturbadora que seja, a verdade é que o «tráfego» dos filhos é uma realidade.

Prova-o o episódio que descrevemos neste artigo, que teve como teatro uma cidade-dormitório dos arrabaldes de Milão e como protagonistas misteriosos duas personagens de sotaque estrangeiro, que propuseram a uma pobre mãe a «compra» de um filho por 22 contos. Tanto valia, para os «comerciantes», o pequeno Massimo Raffaelli, de 2 anos, que, apesar da sua tenra idade, tem já atrás de si um passado doloroso. A mãe, protagonista do caso denunciado à Polícia, é Antonietta Raffaelli, uma mulher de 24 anos, com três filhos e um casamento falhado atrás de si. Antonietta Raffaelli contou de

bom grado a aventura por que acabou de passar.

— Como começou esta história?

— O caso tem para mim um terrível princípio. Vivo com os meus três filhos num apartamento. Um dia decidi acabar com tudo: sem trabalho, sem dinheiro, sem esperança, desesperada, queria morrer. Abri as torneiras do gás e desmaiei. Acordei mais tarde na cama de um hospital. Uma enfermeira disse-me que tinha sido salva pela minha filha Ana Maria. A notícia acabou no jornal, com títulos bastante vistosos...

— ...e depois, que aconteceu?

— Tive alta do hospital e regressi a casa. Tinham passado alguns dias, quando recebi uma visita inesperada: «dois senhores distintos e com um sotaque nitidamente estrangeiro, solicitaram-me uma conversa

em particular. A princípio, rodearam um pouco a questão, sem expor imediatamente os motivos que os tinham trazido a minha casa. Depois, com brutalidade, referindo-se às bocas que eu tinha de alimentar, fizeram-me a oferta: 22 contos por Massimo. Eu ainda estava perturbada pela tentativa de suicídio e fiquei perplexa: a soma, devo confessá-lo, atraíu-me. Pedi 24 horas para pensar. Os dois senhores voltaram no dia seguinte. Mas eu disse-lhes que não estava interessada...

— Quais os elementos que determinaram essa sua decisão?

— Oh, Massimo acabaria certamente numa casa rica, não voltaria a ter fome. Mas um coração de mãe não pode renunciar ao próprio filho. Um filho não tem preço

— Ainda se lembra da cara dos dois «mensageiros»?

— Certamente. Tinham maneiras corteses, de verdadeiros cavalheiros. Explicaram-me que no dia seguinte à partida de Massimo devia denunciar o desaparecimento à Polícia. Acrescentaram que a «compra» de crianças italianas é muitas vezes coberta com falsas denúncias de desaparecimento. Disseram-me ainda que, no espaço de poucas horas, Massimo podia considerar-se a salvo no lado de lá do mar. Não acrescentaram mais nada.

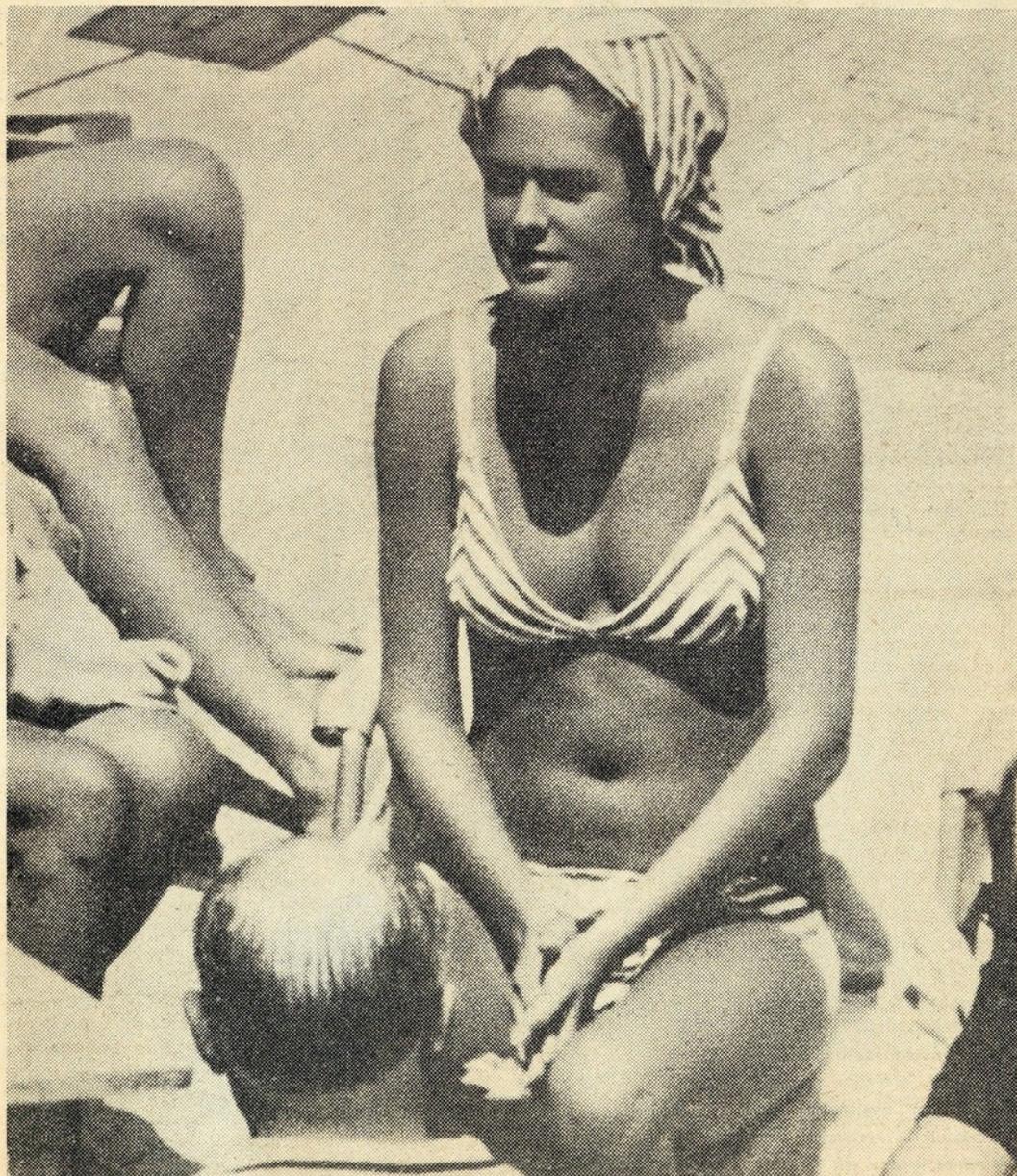
— Porque denunciou o caso à Polícia?

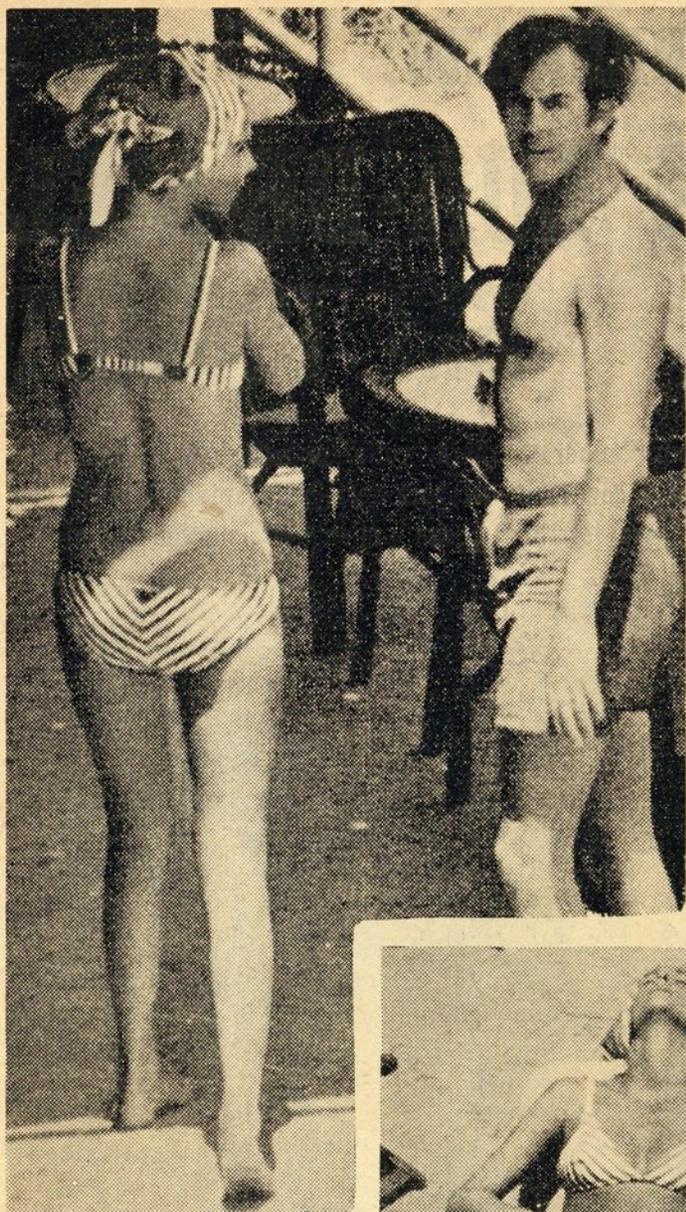
— Reflectindo um pouco sobre o episódio, compreendi que o caso apresentava aspectos gravíssimos. Decidi, portanto, contar tudo à Polícia...

Há anos que a Polícia faz as suas investigações sobre uma suposta organização internacional, que operaria nos «mercados» italiano, grego e espanhol. Ou seja, nos mercados onde a pobreza e a miséria abundam e onde é bastante fácil encontrar pessoas dispostas a vender um filho em troca de um prato de lentilhas. Até hoje, as investigações, que são coordenadas pela Interpol, não deram resultados apreciáveis. Antonietta Raffaelli forneceu certamente o «identikit» dos dois «correios», mas é como procurar uma agulha num palheiro. O tráfego das crianças está destinado a permanecer um mistério, não se sabe por quanto tempo ainda.

BARBARA E BARNARD: SEGUNDA LUA-DE-MEL EM ISCHIA

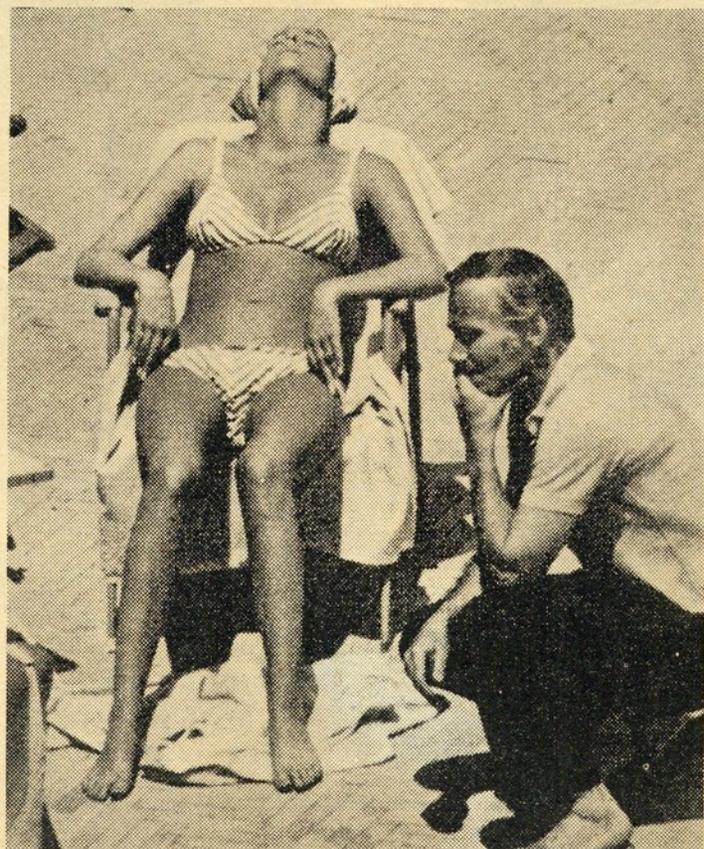
Christian Barnard e a sua jovem mulher, Barbara, voltaram a Ischia, a esplêndida ilha em que, há um ano, nasceu o seu romance, para festejar o aniversário do seu primeiro encontro e, talvez, para terminar a sua prolongadíssima lua-de-mel





BARBARA E
BARNARD

◀ De pé ou sentada, a apanhar sol numa atitude de abandono, Barbara mostra bem ter perdido a sua característica esbelteza longilínea. Numa das fotos, vemo-la com Barnard, que, de rosto magro e aspecto cansado, observa com certa hostilidade o fotógrafo. Na outra, o acompanhante é um amigo italiano do casal



◀ O reduzido «bikini», que Barbara enverga sob o sol de Ischia, põe em relevo as formas já ligeiramente «pesadas» da mulher do célebre cardiologista. O seu novo aspecto e as atenções que Barnard lhe tem dispensado parecem constituir as «provas» de que Barbara espera um filho