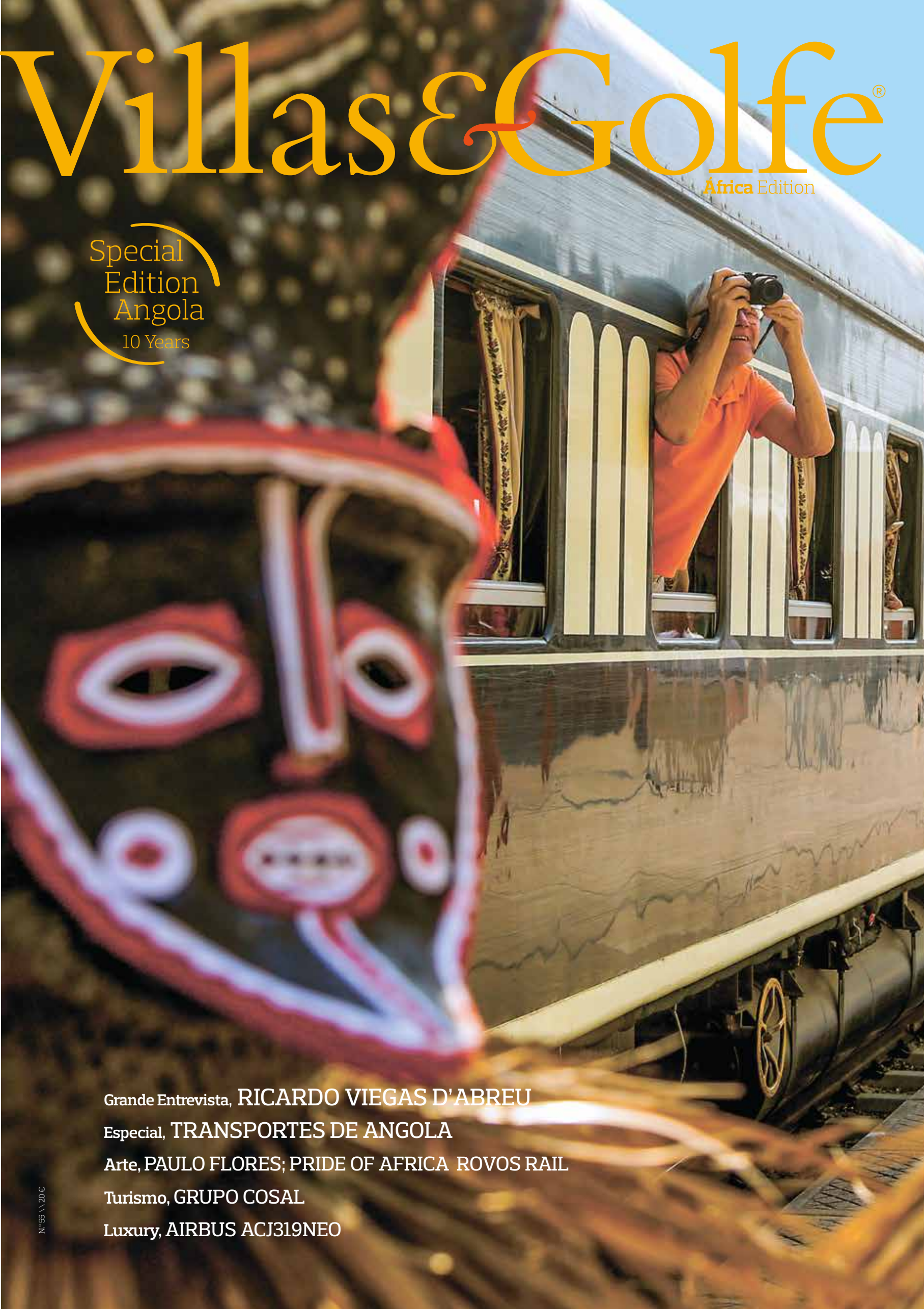
Villas&Golfe®

Africa Edition

Special Edition Angola
10 Years



Grande Entrevista, RICARDO VIEGAS D'ABREU

Especial, TRANSPORTES DE ANGOLA

Arte, PAULO FLORES; PRIDE OF AFRICA ROVOS RAIL

Turismo, GRUPO COSAL

Luxury, AIRBUS ACJ319NEO

Nº 55 \\ 20 €

Helpdesk@toyota-angola.com
Call Center **923 190 809**
www.toyotadeangola.com

ALL IN ONE*

***TUDO, NA TOYOTA DE ANGOLA.**

TEMOS PARA SI:
VIATURAS NOVAS (TOYOTA E HINO)
VIATURAS USADAS (TOYOTA E HINO)
PEÇAS GENUÍNAS (GROSSO E RETALHO)
OS MELHORES SERVIÇOS DE OFICINA, COLISÃO E PNEUS (TÉCNICOS CERTIFICADOS PELA TMC-TOYOTA MOTOR CORPORATION-JAPÃO)

ESPERAMOS POR SI EM:
TOYOTA DE ANGOLA (SEDE) – LUANDA
(ÚNICO DISTRIBUIDOR OFICIAL EM ANGOLA)
E NOS AGENTES AUTORIZADOS:
TECNO LUANDA – LUANDA
LOGOS EQUIPAMENTOS – CABINDA
PIJOJO, LDA. – SUMBE
ORGANIZAÇÕES FRAMITA – BENGUELA
MEGAUTO – LOBITO E LUBANGO
MONTECAR SERVICE – HUAMBO
AJESF – DUNDO E SAURIMO

TOYOTA
TOYOTA DE ANGOLA, S.A.

&DITORIAL

Novos desafios

De olhares atentos, avistamos um mundo em desenvolvimento, terrenos férteis, gentes da terra e as histórias de quem está por detrás do crescimento económico de um país. Nesta edição falamos especialmente de Angola, quando vos mostramos o trabalho realizado e o caminho ainda a percorrer do sector dos transportes. Embarcamos no Porto de Luanda, apanhamos boleia com os candongueiros, percorremos as linhas dos Caminhos-de-Ferro e voamos nas asas da TAAG até aos mais belos recantos do país. Paramos nos lugares mágicos, como o Pululukwa e o Mangais. Sentamos para conversar com o Ministro dos Transportes de Angola, Ricardo Viegas D'Abreu, e fomos à descoberta de uma viagem inesquecível com o Pride of Africa – Rovos Rail, um comboio turístico de luxo. Ouvimos o som da musicalidade de Paulo Flores, do C4 Pedro e, no final, demos a volta ao mundo através dos nossos temas de *lifestyle*. Conheça todos eles. Boas leituras!

New challenges

With keen eyes, we see a developing world, fertile land, people of the land and the stories of the people behind the economic growth of a country. In this issue we're talking about Angola in particular, when we show you the work done and the path yet to be trodden in the transport sector. We climb aboard at the Port of Luanda, catch a lift with a *candongueiro*, glide down the tracks of the railways and fly on the wings of TAAG to the most beautiful corners of the country. We stop off in magical places, such as Pululukwa and Mangais. We sit down to talk to Angola's Transport Minister, Ricardo Viegas D'Abreu, and set off on an unforgettable journey with Pride of Africa – Rovos Rail, a luxury tourist train. We listen to the musical talents of Paulo Flores, C4 Pedro and, to top it all, we take a tour of the globe through our lifestyle features. Find time to take this all in. Happy reading!

EQUIPA VILLAS&GOLFE TEAM

A Villas & Golfe (R) é propriedade da PM media, Lda. | www.villasegolfe.co.ao | www.villasegolfe.co.mz | www.villasegolfe.com | Morada: Rua de Longa, Casa B01A, Condomínio Caju, Talatona, Luanda, Angola | Avenida Kwame Nkrunah 471, Bairro Sommerschield, Maputo, Moçambique | T: +244 935545893 | +258 848261726 | +351 917577875 | Presidente ADM: Paulo Martins | paulomartins@pmmediacorporate.com | Directora: Maria Amélia Pires | Edição: Maria Cruz | mariacruz@pmmediacorporate.com | Redacção: Cristina Freire, Maria Cruz, Maria Pires | Revisão: Maria Pires | Tradução: Algarvemedia | Fotografia de capa: © Pedro Kirilos | Produção: Sérgio Martins (coordenação), Paulo Sousa | Relações Públicas/Dep. Comercial: Ana Sofia Monteiro | anasofiamonteiro@pmmediacorporate.com | Dep. Financeiro: Elisabete Alves | Periodicidade: Bimestral | Impressão: Orgal: Rua de Godim, 272 – 4300-236 Porto – Portugal | Publicação registada no Ministério da Comunicação Social de ANGOLA com o número MCS -605/B/2011 | Deposito Legal: 422948/17 | N.º 55 Nov./Dez.

Villas & Golfe (R) marca registada. Todos os direitos reservados.
Interdita a reprodução, mesmo que parcial, de textos, fotografias ou ilustrações sob quaisquer meios e para quaisquer fins, inclusive comerciais. Os anúncios publicitários e artigos de opinião, os seus conteúdos e o impacto que deles advier são da total responsabilidade dos seus autores.

Publicidade e assinaturas (Angola): villasegolfe@villasegolfe.co.ao
Publicidade e assinaturas (Moçambique): villasegolfe@villasegolfe.co.mz

52
ART & CULTURE
PRIDE OF AFRICA ROVOS RAIL
O comboio passou por Angola
Train passes through Angola

12
MAJOR INTERVIEW
RICARDO VIEGAS D'ABREU
«Angola tem oportunidades...»
«Angola has very important...»

86
INSPIRING PLACES
MANGAIS GOLF RESORT
Turismo de excelência...
First-rate tourism...

26
ECONOMY & BUSINESS
PORTO DE LUANDA
A economia que vem pelo mar
The economy brought by the sea

102
SUPREME FLAVOURS
RESTAURANTE PIMM'S
Portugal à mesa de Luanda
Portugal on a plate in Luanda

58
ART & CULTURE
PAULO FLORES
«É nas minhas canções que...»
«I find a way to console myself...»

144
LUXURY & STYLE
AIRBUS ACJ319NEO
Voar mais longe!
Flying further!

Quando um olhar atento, sobre uma cidade em Desenvolvimento, nos capta a atenção... Eis uma perspectiva nocturna da Baía de Luanda, capital de Angola.

When a keen eye, over a city in Development, grabs your attention... Here you have a night view of the Bay of Luanda, in Angola's capital.

FOTOGRAFIA PHOTOGRAPHY PEDRO KIRILOS

Focamos ainda mais o olhar e sobressai a Organização como um pilar de uma nova Angola, com confiança e com perspectivas de futuro.

Taking an even closer look, Organisation stands out like a pillar in a new Angola, confidently and facing the future.

FOTOGRAFIA PHOTOGRAPHY PEDRO KIKILOS

Finalmente, capta-nos a atenção a essência: a Reestruturação de um país faz-se com gente dinâmica, activa e entusiasta, que traz novas ideias e projectos para a sua Nação.

Finally the essence of it all strikes you: the Restructuring of a country is achieved with dynamic, active and enthusiastic people, bringing new ideas and projects to their nation.

FOTOGRAFIA PHOTOGRAPHY PEDRO KIRILOS

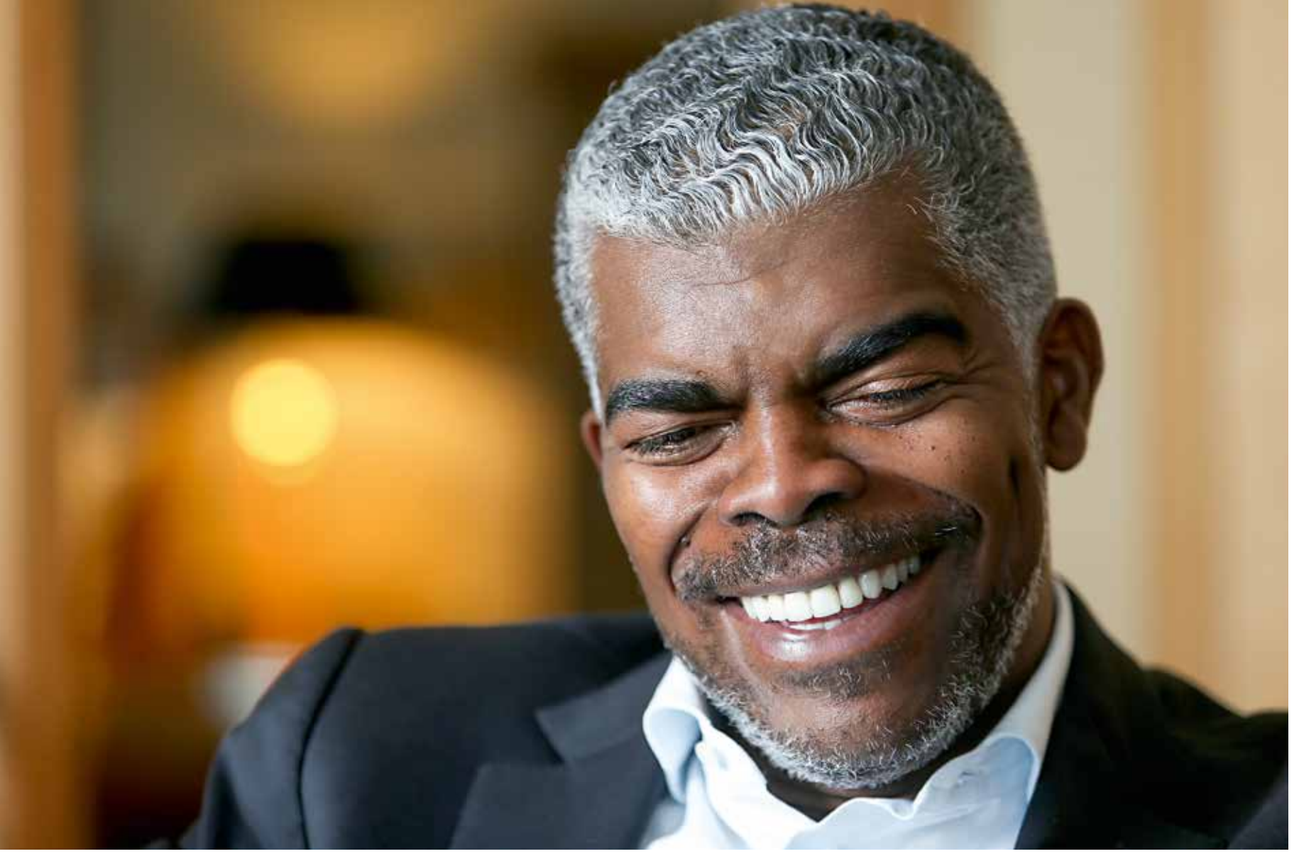
RICARDO VIEGAS D'ABREU

«Angola tem oportunidades por explorar muito relevantes» \\ «Angola has very important opportunities to explore»

Era Secretário para os Assuntos Económicos do Presidente da República, quando Ricardo Viegas D'Abreu foi chamado para assumir a pasta do Ministério dos Transportes. Com pouco mais de um ano à frente do sector que mais mexe e cruza a economia angolana, o ministro desvenda, em entrevista exclusiva à ***Villas&Golfe***, os seus maiores desafios e quais as estratégias que serão implementadas para que Angola seja colocada no mapa das nações, como um país de grandes oportunidades.

Ricardo Viegas D'Abreu was Secretary for Economic Affairs of the President of the Republic when he was called to take on the portfolio of the Ministry of Transport. After just over a year at the head of the sector that most affects the Angolan economy, the minister reveals, in an exclusive interview with ***Villas&Golfe***, its greatest challenges and what strategies will be implemented to put Angola on the world map, as a country of great opportunities.

TEXTO TEXT CRISTINA FREIRE \\ FOTOGRAFIA PHOTOGRAPHY 1,2,6-8 PEDRO KIRILOS; 3-5 DIREITOS RESERVADOS



Foi nomeado Ministro dos Transportes há pouco mais de um ano. Qual a estratégia que implementou no sector?

Nós desenhámos uma estratégia baseada no programa estabelecido pelo Presidente João Lourenço, que é assegurar a inclusão de mais sector privado na economia nacional. Neste sentido, pretendemos criar condições para atrair ao sector dos transportes mais privados. Temos uma economia que tem atravessado períodos difíceis, mas acreditamos que trazer investidores privados, para a dinamização do sector, pode contribuir, de forma induzida, para o crescimento económico nacional.

Essa estratégia já está a ser desenvolvida?

A nossa estratégia está a ser desenvolvida e tem de ser interiorizada e vivenciada por todas equipas e, por essa razão, temos procurado alinhar valores e a nossa visão, transmitindo-os de modo muito claro para que o sentido de missão e de foco prevaleça dentro de padrões elevados de desempenho, rigor e ética, sendo conscientes de que se trata de um caminho, e faz-se caminhando, mas é necessário um ritmo acelerado. O Ministério prevê construir uma posição de liderança regional, como *hub* geográfico, e em modelos inovadores de gestão público-privada. Desenhámos uma trajectória que inclui investir na capacitação técnica e comportamental do nosso capital humano e garantir um serviço público que rentabilize o investimento do Estado, mantendo uma cultura de serviço em prol do cidadão. O investimento privado vai encontrar o mercado angolano atractivo pela sua vontade de modernização assente na qualidade, na transparência e eficiência. Acreditamos que, até ao final de 2020, teremos um quadro institucional legal e regulamentar suficientemente robusto para atrair esses investidores e esses parceiros nacionais e internacionais. Também estamos convictos de que teremos uma nova imagem a nível do sector dos transportes. É óbvio que a contribuição visível será depois de 2021/2022, onde sentiremos uma outra dinâmica.

O que está pensado para atrair esses investidores?

O sector dos transportes tem uma característica particular em relação a outros sectores, o que não quer dizer que os outros não sejam atractivos. Os transportes têm por excelência áreas em que há experiências internacionais muito relevantes, da contribuição de parcerias público/privadas ou concessões para a exploração de operações de determinado tipo de infra-estruturas. E é isto que estamos a fazer, a definir quadros mais sólidos para lançarmos concursos para as concessões em vários domínios. Estamos também a desenhar modelos de parcerias público/privadas, em particular para o serviço de transporte

You were appointed Minister of Transport just over a year ago. What strategy have you forged for the sector?

We have developed a strategy based on the programme established by President João Lourenço, which is to ensure the inclusion of more private sector involvement in the national economy. In this regard, our aim is to create conditions to attract more private investment to the transport sector. We have an economy that has been going through difficult times, but we believe that bringing in private investors to boost the sector can inductively contribute to national economic growth.

«A TAAG tem um passado histórico com diversos processos de transformação e reestruturação»
\\ «TAAG has a rich history, with many processes of change and restructuring»

Is this strategy already being developed?

Our strategy is being developed and needs to be taken onboard and experienced by every team and, for this reason, we have sought to align values and our vision, passing them on very clearly so that the sense of mission and focus prevails within high standards of performance, rigour and ethics, while being aware that this is a path, and this path needs to walked down, but a fast pace is needed. The ministry envisages building a position of regional leadership, as a geographic hub, and in innovative public-private management models. We have outlined a trajectory that includes investing in the technical and behavioural skills of our human capital and ensuring a public service that makes the most of the state's investment, while maintaining a culture of service in the interests of citizens. Private investment will find the Angolan market attractive given its desire for modernisation based on quality, transparency and efficiency. We believe that by the end of 2020, we will have a sufficiently robust legal and regulatory institutional framework to attract these investors and these national and international partners. It is also our conviction that we will have a new image in terms of the transport sector. It is obvious that any visible contribution will be after 2021/2022, where we will feel a different dynamism.

What is planned to attract these investors?

The transport sector has a particular characteristic when compared to other sectors, which does not mean that the others are not attractive. Transport is exceptional in that it has areas where there are very important international experiences, from the contribution of public/private partnerships or concessions, to the undertaking of certain types of infrastructure operations. And this is what we are doing, defining stronger frameworks for issuing calls to tender for concessions in various fields. We are also developing public/private partnership models, specifically for the light rail service, the so-called «above-ground metro», for the city of Luanda. What matters is for our legal and regulatory

CONSELHO CONSULTIVO

ferroviário ligeiro, o chamado «metro de superfície», da cidade de Luanda. O importante é que o nosso quadro legal e regulamentar seja bem desenvolvido, seguro e consistente, para que o sector privado se sinta seguro em investir em Angola.

Por falar em sectores, podemos começar pela aviação civil e saber quais os aspectos mais inovadores que estão nos seus planos?

A aviação civil é prioritária, por isso, definimos uma nova Lei para o sector, que teve em conta as normas estabelecidas pela Organização Internacional da Aviação Civil. Nesse sentido, o Instituto Nacional de Aviação Civil foi transformado em Autoridade de Aviação Civil, e pretendemos, também, criar uma nova autoridade para a investigação e prevenção de acidentes aéreos e, com isso, assegurarmos que temos uma Autoridade de Aviação Civil e um Quadro Legal mais eficientes e mais direccionados para aquilo que são os objectivos que Angola preconiza.

E quanto à TAAG, que mudanças estão a ser ponderadas

A TAGG, enquanto companhia de bandeira, é também uma prioridade do ponto de vista empresarial. Trata-se de uma das principais e mais importantes empresas nacionais, e das poucas multinacionais que Angola tem, e isso deve ser reconhecido e muito ponderado. A TAAG é uma referência no continente, pela sua liderança em gestão operacional e porque domina algumas das rotas mais lucrativas da região. A TAAG tem um passado histórico, com diversos processos de transformação e reestruturação, e, agora, estamos em modernização e, de novo, em reestruturação, a caminho de uma sociedade comercial, para abrirmos a porta à entrada de parceiros internacionais que nos apoiem na gestão da companhia. Neste sentido, o processo de privatização já está em curso. A nossa intenção é identificarmos um parceiro internacional que compreenda a visão do nosso país. Na prática, é assegurar que Angola se transforma num *hub* regional. Não será só Luanda, porque o novo regime de concessões vai trazer oportunidade para outras regiões do país.

Da aviação partimos para os portos, onde também já são notórias as reformas.

O sector marítimo e portuário é um sector também muito vasto e importante. Angola tem uma costa com cerca de 1600 quilómetros e temos seis jurisdições portuárias no país. Os principais portos são: Luanda, Lobito e Namibe, depois temos Cabinda e Soyo, com cargas menores. A Lei da Marinha Mercante e Portos também precisa de ser actualizada e precisamos de perceber se as seis jurisdições portuárias fazem, neste momento, sentido. Estamos a estudar este aspecto e também a desenvolver

framework to be well developed, safe and sound, so that the private sector feels safe to invest in Angola.

Speaking of sectors, can we start with civil aviation and find out the most innovative aspects of your plans?

Civil aviation is a priority and to this end we have defined a new law for the sector, which has taken into account the standards established by the International Civil Aviation Organisation. In this regard, the National Institute of Civil Aviation has been transformed into a Civil Aviation Authority and we also intend to create a new authority for the investigation and prevention of air accidents and thereby ensure that we have a Civil Aviation Authority and a Legal Framework that are more efficient and more focused on the goals Angola is advocating.

With regard to TAAG, what changes are being considered?

TAGG, while a flag-carrier, is also a priority from a business perspective. It is one of the leading and most important national companies, and one of the few multinationals that Angola has, and this should be recognised and deeply deliberated. TAAG is a benchmark in the continent in terms of leadership in operational management and because it dominates some of the most profitable routes in the region. TAAG has a rich history, with many processes of change and restructuring, and now we are modernising and, again, restructuring, working towards becoming a trading company, for us to open the door to international partners to support us in the management of the company. In this regard, the privatisation process is already underway. Our intention is to identify an international partner who understands our country's vision. In practice this is about ensuring that Angola becomes a regional hub. And we're not just talking about Luanda, because the new concession regime will bring opportunities to other regions of the country.

From aviation let's focus now on ports, in which reforms are also already well known.

The maritime and port sector is also a very large and important sector. Angola has a coastline stretching some 1600 kilometres and we have six port jurisdictions in the country. The main ports are: Luanda, Lobito and Namibe; then we have Cabinda and Soyo, with less movement. The Merchant Shipping and Port Law also needs to be updated and we need to understand if the six port jurisdictions make sense at this time. We are studying this aspect and also developing the series of Master Plans of each of the ports or port regions, although they already exist, but at the moment we want to understand what is or isn't out of date.

o conjunto dos Planos Directores de cada um dos portos ou das regiões portuárias, apesar de já existirem, mas, neste momento, pretendemos perceber o que está ou não desactualizado.

O que está a ser projectado para que Angola não seja tão dependente das importações?

O nosso objectivo é conseguirmos assegurar que três dos nossos portos tenham capacidade para albergar navios de grande porte, com mais de 240 metros, os *Panamax Ships*. Será muito importante porque a dependência de cargas só para consumo doméstico fez com que houvesse uma redução, nos últimos três anos, na ordem dos 68%. E isso decorre do facto de não termos conseguido operadores internacionais a trabalhar em alguns dos nossos terminais portuários. Por isso, pretendemos converter alguns desses terminais em *transhipment hubs*, como já existe noutros países do continente.

No que diz respeito ao caminho-de-ferro, há também muitos desafios.

Os caminhos-de-ferro são a espinha dorsal de todo o sector e da economia angolana e podem dar uma contribuição vital para a transformação da economia e para o processo de diversificação. Os nossos caminhos-de-ferro têm uma história muito grande relacionada com ciclos económicos que permitiram a sua construção. Noutros tempos, a actividade foi direccionada para o transporte de produtos agrícolas, matérias-primas e minerais, que saíam dos portos para a Europa, EUA e outros locais. Mas o ciclo foi alterado e Angola, hoje em dia, utiliza, por via do transporte de carga ferroviária, cerca de 15% dos volumes da época de 1974/75, porque a produção doméstica não está tão presente. Angola foi o terceiro maior exportador de café do mundo, hoje não temos essa carga. O Caminho-de-Ferro de Moçâmedes e o porto faziam, em 1974, exportações na ordem dos seis milhões de toneladas de minério de ferro, agora transportamos à volta de 400 mil toneladas só de granito. O Caminho-de-Ferro de Benguela transportava três/quatro milhões de toneladas de carga, algum minério do Congo, mas também produção doméstica de Angola a nível de cereais do planalto central. Este ciclo económico também já não existe. De momento, ainda não temos volumes de produção interna que permitam recuperar esses valores.

«A TAAG é uma referência no continente, pela sua liderança em gestão operacional e porque domina algumas das rotas mais lucrativas da região» \\ «TAAG is a benchmark in the continent in terms of leadership in operational management and because it dominates some of the most profitable routes in the region»

What is being developed to ensure that Angola is not so dependent on imports?

Our aim is to be able to ensure that three of our ports are capable of accommodating large vessels of 240 metres, so-called Panamax ships. This will be very important because the dependence on cargo for domestic consumption alone has led to a reduction of 68% over the last three years. And this is due to the fact that we have not been able to get international operators to work at some of our port terminals. To this end, we intend to convert some of these terminals into transhipment hubs, like those already found in other countries in the continent.

With regard to the railway, there are also many challenges.

The railways are the backbone of the entire sector and of the Angolan economy and can make a vital contribution towards the transformation of the economy and towards the process of diversification. Our railways have a very long history related to the economic cycles that allowed them to be built. In other times, rail haulage was directed to the transport of agricultural products, raw materials and minerals, which departed from the ports to Europe, USA and other places. But the cycle has changed and nowadays Angola transports about 15% of its 1974/75 volumes via rail freight, as domestic production levels are not so high. Angola was the third largest coffee exporter in the world; today we don't have such freight to transport. In 1974, the Mozamedes Railway and the port exported about six million tonnes of iron ore. Now we transport just around 400,000 tonnes of granite. The Benguela Railway carried three/four million tonnes of freight, including ore from the Congo, but also domestic production from Angola, in terms of cereals from the central plateau. This economic cycle no longer exists either. At the moment, we do not have the internal production volumes to recover these values.

But is there a recovery strategy in place, and could this involve abroad?

Yes, our strategy now is to secure the opportunity that currently exists in terms of the southern region and the continent. We intend to extend our three railways into the region's inland areas, i.e. to connect the Luanda Railway to the Congo and to connect the Moçâmedes Railway to Zambia and to Namibia. This will allow us to be an important regional logistics partner even without our own freight and because we are connected to ports. This is the ultimate goal in ensuring the viability of our railways. To make this happen, we are working on the institutional framework and also on the creation of an institution responsible for the rail network that will be the National Railway Infrastructure Company. We also intend to seek out robust and accredited national and/or international partners to open the concession regime for the exploration and operation of these same railways. But before that we have to create conditions for them to enter.

Mas existe uma estratégia para recuperar, e poderá ser a nível externo?

Sim, a nossa estratégia agora passa por assegurar a oportunidade que existe de momento a nível da região austral e do continente. Pretendemos estender os nossos três caminhos-de-ferro para o interior regional, ou seja, ligar o Caminho-de-Ferro de Luanda ao Congo e ligar o de Moçâmedes à Zâmbia e à Namíbia. Isto vai permitir que, mesmo sem as nossas cargas e pelo facto de estarmos ligados aos portos, possamos ser um importante parceiro logístico regional. Este é o objectivo final para a viabilização das nossas ferrovias. Para que isto aconteça, estamos a mexer no quadro institucional e também na criação de uma instituição responsável pela rede de ferrovias que será a Empresa Nacional de Infra-estruturas Ferroviárias. Pretendemos também procurar parceiros nacionais e/ou internacionais credenciados, com robustez, para abrir o regime de concessões para a exploração e operação desses mesmos caminhos-de-ferro. Mas, antes, temos de criar condições para que eles possam entrar.

A mudança de ciclo trouxe mais pessoas à ferrovia?

É de facto interessante. Hoje, nos caminhos-de-ferro, transportamos muito mais pessoas do que no passado, mas o transporte de passageiros não viabiliza o caminho-de-ferro, mas, sim, as mercadorias. São os comboios com os vagões de minerais e contentores que nos dão rentabilidade. Infelizmente não são os passageiros; estes não conseguem garantir o retorno do investimento e da operação em si. É importante que nós possamos assegurar que a carga passe a ser o factor principal e, com isso, assegurar que Angola se transforme num importante parceiro logístico que facilitará a vida dos países vizinhos, como a República Democrática do Congo, Zâmbia, Botsuana, Namíbia e também os locais do interior mais remotos da zona costeira.

«Os caminhos-de-ferro são a espinha dorsal de todo o sector e da economia» \\ «The railways are the backbone of the entire sector and of the economy»

Falta falarmos dos transportes urbanos, que são os mais importantes para quem vive nas cidades, principalmente Luanda.

O transporte colectivo urbano é crítico e a mobilidade urbana é fundamental nas nossas prioridades. Nós temos algumas capitais de província e Luanda é o caso mais paradigmático, tendo já atingindo oito milhões de habitantes e, com isso, graves problemas de mobilidade, onde a população sofre imenso. Os custos para o agregado familiar, a nível do transporte, pesam muito no orçamento e nós

Did the change of cycle bring more people to the railway?

This is indeed interesting. Today we are transporting many more people on the railway than in the past, but passenger transport does not make railway feasible, goods transport does. Trains with the mineral wagons and containers are what make railways profitable. Unfortunately passengers do not; passengers cannot guarantee the return on the investment and the operation itself. It is important that we can ensure that freight becomes the main factor and thereby ensure that Angola becomes an important logistics partner that will make life easier for neighbouring countries such as the Democratic Republic of Congo, Zambia, Botswana, Namibia and also the more remote inland areas of the coastal region.

We still need to talk about urban transport, which is the most important for people living in cities, especially Luanda.

Urban public transport is critical and urban mobility is fundamental in our priorities. We have some provincial capitals and Luanda is the most paradigmatic case, having already reached eight million inhabitants and, thereby, suffering serious mobility problems, where the population suffers greatly. Transport costs take up a large part of household budgets and we urgently want to be able to start construction on the Luanda above-ground metro.

Is this mode of transport coming soon?

We are currently completing a model that will allow the BOT – Building Operation Transfer – concession to come about. We have national and international partners who are interested. The model needs to be completed and regulatory bases need to be created to be able to launch it.

«O nosso objectivo é conseguirmos assegurar que três dos nossos portos tenham capacidade para albergar navios de grande porte, com 240 metros, os *Panamax Ships*» \\
«Our aim is to be able to ensure that three of our ports are capable of accommodating large vessels of 240 metres, so-called Panamax ships»

queremos conseguir, com urgência, dar início à construção do metro de superfície de Luanda.

Está para breve esse meio de transporte?

Estamos, neste momento, a fechar um modelo que vai permitir a materialização da concessão em regime de BOT – Building Operation Transfer. Temos parceiros nacionais e internacionais interessados. Falta fechar o modelo e criar bases regulamentares para o lançar. O traçado já está definido e a nossa expectativa é que, até ao final do ano, consigamos fazer aprovar este modelo e a estratégia de implementação do sistema ferroviário ligeiro de Luanda e, com ele, também permitir que noutras províncias se inicie o processo.

O metro de superfície será extensível a outras províncias?

Acreditamos que sim. Temos províncias com três milhões de habitantes, Benguela é um caso já muito relevante. Huila também, já que Lubango é uma cidade a crescer e que começa a mostrar desconforto em relação à mobilidade. Acreditamos que o modelo de Luanda vai passar para outras capitais provinciais. Pretendemos também criar um laboratório de mobilidade, numa província a designar, embora estejamos a pensar no Huambo, onde será possível experimentar sistemas de mobilidade modernos e inovadores. Aquilo que resultar será depois implementado noutras capitais.

Disse que os transportes pesam muito nas famílias, está pensado algo para reduzir essa carga?

Aprovámos já o novo regime tarifário para o transporte colectivo de passageiros e também aqui acreditamos que estamos a trazer inovação, com a introdução do passe social para as camadas populacionais mais desfavorecidas e para todos os que merecem tratamento especial como idosos, veteranos de guerra, estudantes e deficientes físicos. Os jovens terão um regime especial com descontos, mas o passe social visa essencialmente proteger a população mais vulnerável e que precisa do nosso apoio.

E, como conclusão, podemos saber quando vai ser apresentado o Plano Director de Desenvolvimento do Sector dos Transportes?

A nível institucional vamos apresentar, em breve, o Plano Director de Desenvolvimento do Sector dos Transportes, onde se vão estabelecer as linhas orientadoras daquilo que poderá ser o futuro do sector e a sua interligação com os diferentes sectores da economia, seja o produtivo, seja o social, seja também o dos serviços. Será um momento muito importante porque é uma peça fundamental que não existia e servirá para nos guiar no futuro. Estamos também em fase preparatória de um outro documento que será o instrumento para a implementação efectiva do Plano Director. É um documento que compreende um conjunto de acções, mais de curto prazo, para nos levarem a convergir com a visão que está no Plano Director. Penso que será um momento muito importante para o sector e para os diferentes colegas dos outros sectores.

Como perspectiva Angola num futuro próximo?

Todos os países, no seu processo evolutivo, têm diferentes fases e etapas. Nós tivemos as nossas, desde a independência até à mais recente transição política para a nova liderança, e este é um facto em si muito relevante. Não estamos a partir ou a sair do zero. Angola tem oportunidades por explorar muito relevantes e agora cabe a nós conseguir assegurar que se maximize aquilo que já se conseguiu e toda a aprendizagem que temos. É um país de História e de cultura, com uma trajectória muito importante, no contexto africano e mundial. Acredito que, perante todo o trabalho que tem sido feito, no que diz respeito à credibilização do país, do ponto de vista internacional, o aumento dos níveis de confiança do nosso quadro institucional e a estabilidade política social e económica, em muito pouco tempo Angola será um país de grandes oportunidades, para os nacionais que cá vivem, para os angolanos que estão fora, e também para quem quiser explorar as oportunidades de Angola. Na minha visão, será necessária a contribuição de profissionais internacionais para acelerarmos este processo, que permita a capacitação, formação e transferência de conhecimento para a juventude angolana. Angola é um país muito jovem e temos de pensar nestes profissionais internacionais, que estão dispostos e acreditam que Angola pode ser um importante país no contexto das nações.

The design is already defined and we hope that by the end of the year we will be able to approve this model and the implementation strategy for Luanda's light rail system and, with it, also allow the process to begin in other provinces.

Will the above-ground metro be extended to other provinces?

We believe so. We have provinces with three million inhabitants. Benguela is already a very important example. Huíla too, as Lubango is a growing city that is beginning to show discomfort with regard to mobility. We believe that the Luanda model will be passed on to other provincial capitals. We also intend to set up a mobility laboratory, in a province yet to be named, although we are thinking of Huambo, where it will be possible to experiment with modern and innovative mobility systems. The outcome of this will then be implemented in other capitals.

You said that transport weighs heavily on families, is there anything planned to reduce this burden?

We have already approved the new public passenger transport fare regime and here we also believe that we are bringing innovation, with the introduction of a travel pass for the more disadvantaged members of the population and for anyone who deserves special treatment, such as the elderly, war veterans, students and the disabled. Young people will have special discounts, but this travel pass is essentially aimed at protecting the most vulnerable part of the population, in need of our support.

And, as a conclusion, can you tell us when the Transport Sector Development Master Plan will be presented?

At an institutional level, we will shortly be presenting the Transport Sector Development Master Plan, in which the guidelines will be set for what may be the future of the sector and its interconnection with the different sectors of the economy, whether productive, social or services. This will be a very important moment because it is a fundamental piece that had yet to exist and will serve to guide us in the future. We are also in the process of preparing another document that will be the instrument for the effective implementation of the Master Plan. It is a document that includes a series of actions, primarily short-term, to bring us in line with the vision of the Master Plan. I think this will be a very important moment for the sector and for different colleagues in other sectors.

What is your view of Angola in the near future?

Every country, in its evolutionary process, has different phases and stages. We have had ours, from independence to the latest political transition to the new leadership and this is a very important fact in itself. We are not starting from scratch. Angola has very important opportunities to explore and now it is up to us to be able to ensure that the very most is made out of what we have achieved and all that we have learned. This is a country of history and culture, with a very important role in the African and world context. I believe that, in view of all the work that has been done, with regard to increasing the credibility of the country from an international point of view, the increased levels of confidence in our institutional framework and the social and political and economic stability, in a very short time Angola will be a country of great opportunities, for Angolans who live here, for Angolans who are abroad, and also for anyone who wants to explore Angola's opportunities. In my view, the contribution of international professionals will be needed to speed up this process, enabling the qualification, training and transfer of knowledge to Angola's youth. Angola is a very young country and we have to think about these international professionals, who are keen and believe that Angola can be an important country in the context of nations.

CAMINHOS-DE-FERRO DE LUANDA

Quando os comboios passam, Angola cresce
Angola grows with each train that passes

TEXTO TEXT CRISTINA FREIRE \\ FOTOGRAFIA PHOTOGRAPHY 1,3 DANIEL CAMACHO; 2 PEDRO KIRILOS

Destruído pela guerra civil e afastado da modernidade, o Caminho-de-Ferro de Luanda renasce e vai em busca da inovação que o mundo impõe. Para ser viável existe uma vontade férrea do executivo e uma grande aposta para retomar a carga que lhe deu fama, ao mesmo tempo que se aposta na segurança dos passageiros.

A história do Caminho-de-Ferro de Luanda (CFL) começou em 1885 com a concessão de uma linha que ligaria Luanda a Lucala. Em 1899, a ferrovia é inaugurada como Caminho de Ferro de Ambaca. E, em 1918, Ambaca e Malanje são unificadas originando o Caminho-de-Ferro de Luanda que liga Angola de Oeste a Leste. Nos dias de hoje, a previsão é que haja um grande investimento na modernização das linhas férreas, aquisição de novas locomotivas e vagões e construção de um parque oficina para manutenção. O CFL aposta na restruturação do carril, bitola e balastro, entre outros aspectos técnicos, para que os modernos comboios possam circular com segurança para passageiros e carga. Pela frente há um trabalho estruturante para o

Destroyed by the civil war and detached from modernity, the Luanda Railway has been reborn and is now striving towards the innovation that the world demands. With its management determined to make it viable, while fully committed to resuming its freight role that made it famous, passenger safety is also a major concern.

The history of the Luanda Railway (Caminho-de-Ferro de Luanda, CFL) began in 1885 with the concession of a line linking Luanda to Lucala. In 1899, the line was opened as the Ambaca Railway. And in 1918, Ambaca and Malanje were joined to make the Luanda Railway, which connects Angola from west to east. Nowadays, the forecast is that there will be major investment in modernising the railway lines, in the acquisition of new locomotives and wagons and in the construction of a railway workshop for maintenance and repairs. CFL is committed to restructuring the track, track gauge and ballast, among other technical aspects, so that modern trains can move safely for passengers and freight. There is work ahead that will

JÚLIO BANGA, PCA CFL

«A ferrovia é criada para transportar mercadoria e os passageiros são o complemento» \\ «The railway is created to transport goods and passengers are the complement to this»

futuro de Angola em cima de uma infra-estrutura obsoleta e destruída pela guerra civil. Os desafios contam-se em quilómetros e o destaque é a restruturação das linhas de Luanda, Bungo, Malanje, Zenza e Dondo, como nos revela Júlio Banga, Presidente do Conselho de Administração do CFL: «é um desafio de 479 quilómetros e não estão contabilizados os ramais dos terminais marítimos que, com a perspectiva da construção de uma plataforma logística fora do centro de Luanda, irão ser parte». O Caminho-de-Ferro quer substituir parte do transporte de carga realizado pela camionagem porque, mesmo que os suburbanos transportem cerca de seis mil passageiros por dia, não há retorno do investimento. «A ferrovia é criada para transportar mercadoria e os passageiros são o complemento. No passado, havia muita carga e nós queremos reverter o défice que temos agora. Para tal está a ser projectado o transporte de combustível, estamos a construir um ramal ferroviário, partindo do oleoduto da Sonangol, na Boavista, até à estação dos Musseques, para melhorar o transporte de combustível à província de Malanje», salienta Júlio Bango. Os caminhos-de-ferro vão também abraçar os portos marítimos e os aeroportos e, naquilo que diz respeito a Lunda, podemos saber que, segundo Júlio Bango, «tal como o combustível, haverá o gás. A perspectiva é de enchimento na região do Cuanza Norte e a ideia é servir o Norte e o Leste. O desafio é ambicioso porque, em breve, haverá mais produtos agrícolas, mais pedras como mármore, calcário e outras e também mais passageiros, assim se serve a produção, a indústria e o turismo». Com tudo isto a acontecer, começam a ser criadas condições para atrair à ferrovia investimento privado nacional e estrangeiro que impulsione a economia angolana.

structure Angola's future, based on an obsolete infrastructure destroyed by the civil war. The challenges can be counted in kilometres and are highlighted by the restructuring of the Luanda, Bungo, Malanje, Zenza and Dondo lines, as Júlio Banga, Chairman of the Board of Directors of CFL reveals to us: «This is a challenge covering 479 kilometres and that doesn't include the maritime terminal branch lines, which, with a view to building a logistics platform outside the centre of Luanda, will be part of this». The railway wants to take on part of the freight transport carried out by lorries because even if suburban trains carry around 6,000 passengers a day, there is still no return on the investment. «The railway is created to transport goods and passengers are the complement to this. In the past there was a lot of freight and we want to reverse the deficit we have now. To this end, fuel transport is being planned; we are building a branch line from the Sonangol pipeline, in Boavista, to Musseques station, to improve fuel transport to the province of Malanje», says Júlio Bango. The railways will also embrace seaports and airports and, as far as Lunda is concerned, we can be sure that, according to Júlio Bango, «as with fuel, there will be gas. The approach is one of covering the region of Cuanza Norte and the idea is to serve the North and East. The challenge is ambitious because soon there will be more agricultural products, more stone, such as marble, limestone and others, and also more passengers, so production, industry and tourism are served». With all this happening conditions are starting to be created to attract national and foreign private investment to the railway that will boost the Angolan economy.

BIC Seguros **Acidentes de Trabalho**

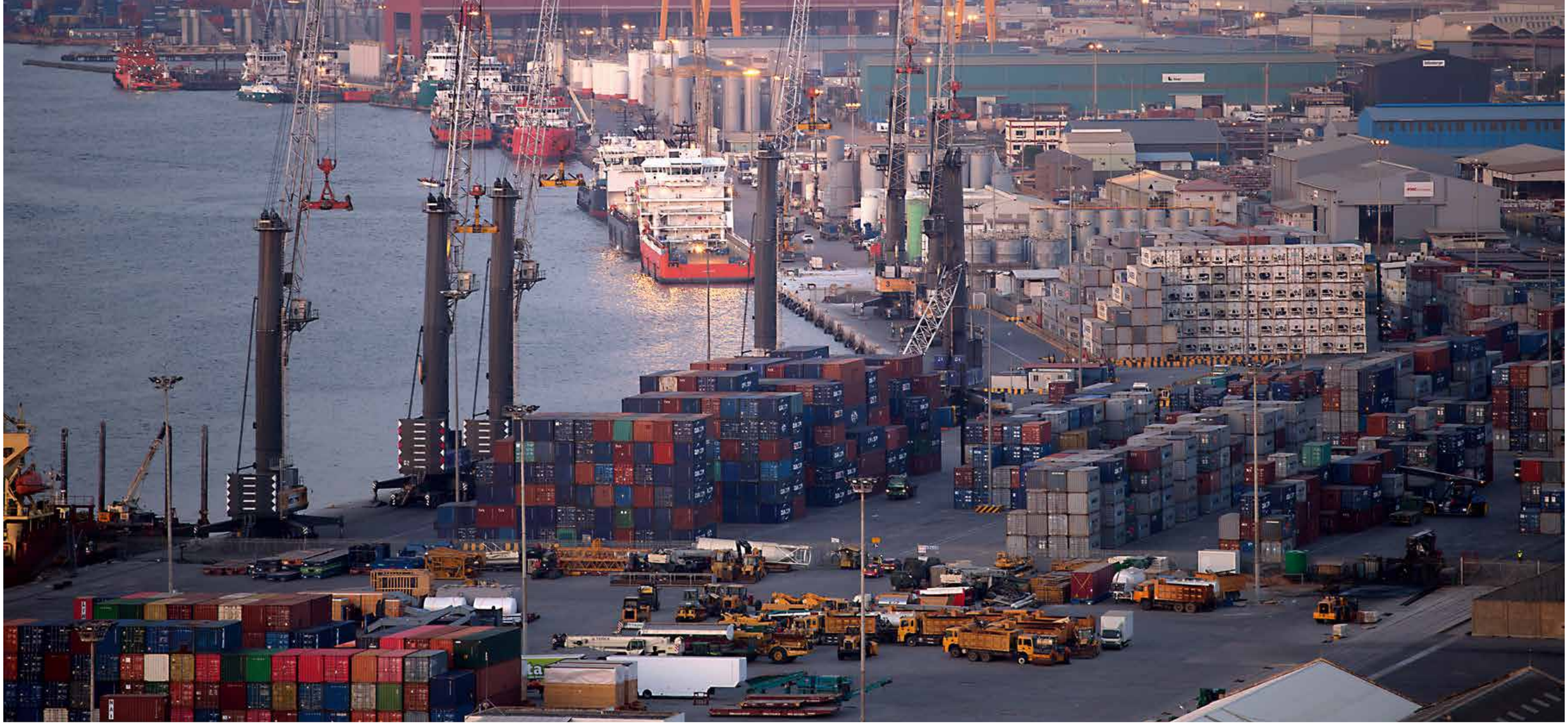
SEGURAMENTE, TUDO EM ORDEM.

Porque os seus trabalhadores merecem a melhor protecção!

Os seus colaboradores são o motor da sua empresa.
Não corra riscos. Legalmente obrigatório, **o Seguro de Acidentes de Trabalho** garante o pagamento do valor necessário à recuperação ou indemnização dos colaboradores, em caso de acidente de trabalho.
E se acontecer? Estará, seguramente, protegido.

Para mais informações passe no seu balcão Banco BIC ou contacte-nos
923 120 900 | geralempresas@bicseguros.ao | www.bicseguros.ao

BIC Seguros
Seguramente juntos



PORTO DE LUANDA

A economia que vem pelo mar
The economy brought by the sea

TEXTO TEXT CRISTINA FREIRE \\ FOTOGRAFIA PHOTOGRAPHY 1 DANIEL CAMACHO; 2 PEDRO KIRILOS

Há meio milénio, o explorador Paulo Dias de Novais percebeu que a Baía de Luanda tinha condições extraordinárias que combinavam águas profundas e protecção contra ondas e ventos. Nascia assim o Porto de Luanda, que só em 1844 teve as primeiras obras, para albergar pequenas embarcações, que faziam trocas comerciais e transporte de passageiros. O mundo cresceu e a pequena infra-estrutura também, mas agora não chega, e Luanda prepara-se, para ter um porto equipado com mais e melhor tecnologia, que se traduz em rapidez e inovação.

O sector portuário é dos mais importantes para o desenvolvimento económico de um país. Por aqui se cruzam as importações e exportações e se equilibra a Balança Comercial. Neste sentido, o Porto de Lunda, que conta com quinhentos anos de história e setenta no activo, aposta fortemente na modernização e o resultado é a distinção, pela terceira vez consecutiva, que obteve na *Feira Internacional de Luanda*, como melhor empresa de transportes

Half a millennium ago explorer Paulo Dias de Novais realised that the Bay of Luanda boasted incredible conditions, combining deep water with protection against waves and winds. The Port of Luanda thus came into being, with its first works carried out only in 1844, to offer harbour to small boats, dealing in trade and passenger transport. The world has since grown and so has the small facility, but it is no longer enough and Luanda is preparing to welcome a port equipped with more and better technology, resulting in speed and innovation.

The port sector is one of the most important for the economic development of a country. This is where imports and exports intersect and the trade balance is evened out. With this in mind, the Port of Luanda, which can look back over five hundred years of history and seventy years in business, is strongly committed to modernisation. This has resulted, for the third time in a row, in it being recognised at the *Luanda International Fair*, as the best transport and

«Já estamos a receber navios com mais de 300 metros» \\ «We are already receiving ships of more than 300 metres»

ALBERTO BENGUE, PCA PORTO DE LUANDA

e logística. Com o tema «Consolidando marcos que geram progressos», divulgou os serviços e as tecnologias de informação que têm melhorado o serviço portuário, onde passam 80% das cargas de Angola. Alberto Bengue, Presidente do Conselho de Administração, salienta: «O Porto de Luanda está na frente em relação aos outros vizinhos, porque estamos a aplicar já a Janela Única Portuária e isto é uma ferramenta bastante avançada mesmo a nível da Europa». Este instrumento veio criar condições para que as autoridades que operam no porto estejam interligadas e o levantamento de mercadorias seja mais célere. Ao mesmo tempo, é também possível combater as fraudes fiscais. «Somos uma empresa que faz parte da *Global Compact* das Nações Unidas e é fundamental que a nossa política seja alinhada com a transparência, o combate à corrupção, melhoria do meio ambiente, desenvolvimento social, entre outros aspetos», frisa o PCA. No caminho da modernização, está a ser estudada a alteração do *layout*, que já está fora dos padrões actuais. «Já estamos a receber navios com mais de 300 metros, mas precisamos de dragar para uma profundidade entre os 15/16 metros e isto está pensado no Plano Director que se pretende realizar», fundamenta Alberto Bengue. A trabalhar desde 2005, como Porto Senhorio ou *Landlord Port*, contabilizam-se terminais de carga geral, polivalente, contentores, apoio à actividade petrolífera, multiusos e de passageiros. Mas, em breve, tudo será mais eficaz e modernizado, já que o projecto de renovação do Porto de Luanda estará concluído em 2020 para que, no ano seguinte, se lancem os concursos para as novas concessões, onde não faltarão as tecnologias que vão tornar a infra-estrutura numa das mais modernas e eficientes do continente.

logistics company. Under the theme «Consolidating milestones that generate progress», the company revealed the services and information technologies that have improved the port service, through which 80% of Angola's cargo passes. Alberto Bengue, Chairman of the Board of Directors, points out that: «The Port of Luanda is ahead with relation to its neighbours, because we are already using the *Janela Única Portuária* [port management system] and this is a highly advanced tool even within Europe». This instrument has created the conditions that enable the authorities operating in the port to be interconnected and for goods to be released more quickly. At the same time it also helps combat tax fraud. «As a company we are part of the United Nations Global Compact and it is vital that our policy is aligned with transparency, combating corruption, improving the environment, social development, among other things», said the chairman. On the path to modernisation, changes to the layout, which is already outside current standards, are being studied. «We are already receiving ships of more than 300 metres, but we need to dredge to a depth of 15/16 metres and this is accounted for in the Master Plan intended to be undertaken», Alberto Bengue explains. Working since 2005 as a landlord port, it features general cargo, multipurpose, container, oil industry support, and passenger terminals. But soon, everything will become more efficient and modernised, as the Port of Luanda renovation project will be completed in 2020 so that, during the following year, calls for tender for the new concessions will be issued, in which there will be no shortage of technologies that will turn the facility into one of the most modern and efficient on the continent.

vidrul
VIDREIRA DE ANGOLA
SOMOS UM PRESENTE ACTIVO
DE ANGOLA PARA UM FUTURO QUE PROMETE
SER EXTRAORDINÁRIO.
vidrul
k14, Estrada de Cacuaco – Luanda – Angola
Phone: (+244) 923 746 360 · Email: adm.vidrul@vidrul-ao.com
www.vidrul-ao.com

CATARINO FONTES PEREIRA, DIRECTOR – GERAL DO CONSELHO NACIONAL DE CARREGADORES

CONSELHO NACIONAL DE CARREGADORES

Desenvolvimento económico
Economic development

TEXTO TEXT CRISTINA FREIRE \\ FOTOGRAFIA PHOTOGRAPHY PEDRO KIRILOS

Angola vai assistir, em breve, ao nascimento de espaços, de concentração de produtos e operações, situados em localidades estratégicas que vão dar reforço ao desenvolvimento do sector ferroviário. Esta é a oportunidade de colocar o país na rota do comércio internacional e de fazer a distribuição de mercadorias de forma organizada.

Criado em 1978, como Instituto Público, o Conselho Nacional de Carregadores tem como principais componentes o sector marítimo e terrestre. No que diz respeito à componente marítima, já houve benefícios nos custos portuários com a redução das comissões cobradas aos serviços prestados no sub-sector-marítimo-portuário, e a emissão de certificados de embarque, relativos a mercadorias destinadas à exportação, fica também isenta de qualquer pagamento. São pormenores vitais para a economia como explica o director-geral Catarino Fontes Pereira: «É muito importante porque Angola está a viver um período diferente e nós precisamos de criar incentivos para atrair o investidor privado tanto angolano como estrangeiro». No que diz respeito à componente terrestre, há, também, novidades, já que, de momento, está em curso a implantação de plataformas logísticas, definidas no Plano de Desenvolvimento,

«Angola está a viver um período diferente e nós precisamos de criar incentivos para atrair o investidor privado» \\ «Angola is going through a different period and we need to create incentives to attract private investors»

Angola will soon witness the creation of spaces, for the accumulation of products and operations, located in strategic locations that will bolster the development of the railway sector. This is the opportunity to place the country on the international trade route and to distribute goods in an organised manner.

Created in 1978 as a Public Institute, the National Council of Carriers has the maritime and land sector as its main components. As far as the maritime component is concerned, there have already been benefits to port costs with the reduction of fees charged for services provided in the maritime-port subsector, while the issuing of shipping certificates for export goods is also exempt from any payment. These are vital details for the economy, as Director-General Catarino Fontes Pereira explains: «It is very important because Angola is going through a different period and we need to create incentives to attract both Angolan and foreign private investors». With regard to the land component, there is also news, with the implementation of logistics platforms, as defined in the Development Plan, currently underway in the municipalities of Luau, Lombe, Soyo and Catuitui. These locations were considered strategic points

inseridas nos municípios de Luau, Lombe, Soyo e Catuitui. Estas localidades foram consideradas pontos estratégicos para viabilizar a troca de mercadorias com os países vizinhos, sendo que a plataforma do Soyo poderá ser inaugurada ainda este ano. «Estamos também, em conjunto com o Ministério da Agricultura, a desenvolver polos logísticos no interior para ajudar os agricultores a escoarem os produtos. Estes serão os elos de transporte para eventual exportação», frisa o director-geral. Estas plataformas que pretendem ser no regime de parceria público/privada têm como objectivo ajudar toda a cadeia produtiva e o escoamento dos produtos para os principais centros de indústria e de consumo no país. Catarino Fontes Pereira desvendou também uma iniciativa que pretende combater o abate ilegal de árvores: «Mais uma vez estamos, em conjunto com o Ministério da Agricultura, num projecto de pólos, para transformação da madeira. É bastante interessante porque o reflorestamento é a meta número um desta iniciativa». A instituição considera para Luanda uma plataforma grossista que poderá trazer mais qualidade de vida e menos desgaste nas estradas. «É um projecto implementado no município de Ícolo e Bengo, que terá como objectivo tirar os armazéns do centro da cidade. E toda a mercadoria, que chega via marítima, será transportada pela ferrovia», concluiu. As plataformas podem, por certo, melhorar o rendimento de muitas famílias já que serão criados centenas de postos de trabalho. «Eu como angolano, gostaria de ver o meu país com mais luz onde o sol venha para todos nós», concluiu o director-geral do Conselho Nacional de Carregadores.

to enable the exchange of goods with neighbouring countries, and the Soyo platform may well be opened this year. «Together with the Ministry of Agriculture, we are also developing inland logistics hubs to help farmers clear their produce. These will be the transport links for possible exports», says the Director-General. These platforms, intended to work under a public/private partnership regime, aim to help the entire production chain and product flow to the main centres of industry and consumption in the country. Catarino Fontes Pereira has also unveiled an initiative that aims to combat illegal logging, saying: «Once again, together with the Ministries of Agriculture, we are working on a hub project for timber processing. This is very interesting because reforestation is the number one goal of this initiative». The institution is considering a wholesale platform for Luanda, which could bring more quality of life and less wear and tear to roads. «It is a project implemented in the municipality of Ícolo e Bengo, the aim of which will be to remove warehouses from the centre of the city. And all goods that arrive by sea will be transported by rail», he explains. Platforms may certainly improve the income of many families as hundreds of jobs will be created. «I, as an Angolan, would like to see my country brighter, where the sun shines on us all», concludes the director general of the National Council of Carriers.

OS CANDUNGUEIROS

Os azuis e brancos de Luanda
The blues and whites of Luanda

TEXTO TEXT CRISTINA FREIRE \\ FOTOGRAFIA PHOTOGRAPHY 1 MANUEL TEIXEIRA; 2 PEDRO KIRILOS

Pelas estradas de Luanda circulam cerca de quarenta mil veículos que exercem actividade de táxi. São, na maioria, azuis e brancos e transportam milhares de pessoas todos os dias. Nestas viagens, profissionais e utentes enfrentam várias dificuldades, mas, em breve, haverá mudanças para o conforto e segurança de todos.

A Nova Aliança dos Taxistas de Angola foi criada em Janeiro, de 2014, e legalizada em 2016, por um grupo de taxistas que sentia falta de uma voz activa, sem propósitos

Around forty thousand vehicles operating as taxis drive around the streets of Luanda. For the most part they are blue and white and they give rides to thousands of people every day. On these rides, drivers and passengers face several difficulties, but, soon, changes will be made for the comfort and safety of everyone.

The New Alliance of Taxi Drivers of Angola was created in January 2014 (legalised in 2016) by a group of taxi drivers, who felt they lacked an active voice, with no partisan

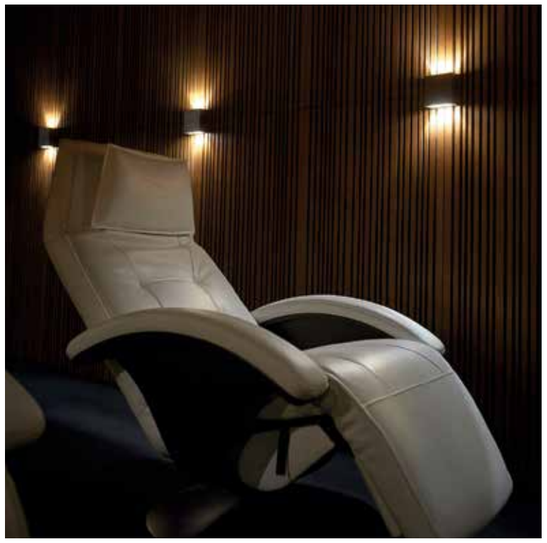
GERALDO WANGA, PRESIDENTE DA ASSOCIAÇÃO DOS TAXISTAS

«Acreditamos qua há uma vontade grande do Executivo em melhorar as condições para nós e para todos os que usam o serviço» \\ «We believe that there is a great willingness on the part of the government to improve the conditions for us and for anyone using the service»

partidários. Perto de vinte cinco mil associados depois, há ainda muito caminho a percorrer, o que levou Geraldo Wanga, presidente da instituição, e outros colegas a estarem junto dos condutores e utentes para ouvir o que mais os afectava e saber quais as alternativas para melhorar o serviço. As conclusões foram apresentadas à tutela de onde veio uma promessa da resolução dos maiores problemas, como relata o jovem presidente: «acreditamos qua há uma vontade grande do Executivo em melhorar as condições para nós e para todos os que usam o serviço. A associação propôs alterações aos modelos dos veículos que circulam em determinadas zona de Luanda e nas capitais provinciais, para que o utente sinta mais segurança e conforto, e Geraldo Wanga fundamenta, sorrindo: «ficamos felizes por saber que a implementação do PIM (Programa Integrado de Intervenção aos Municípios) vai beneficiar o sector rodoviário, havendo melhorias nas vias de comunicação secundárias com a proposta de serem alargadas». Às duas faixas de circulação, em cada via, serão acrescentadas mais duas e uma terceira para berma, havendo um espaço para o transbordo de passageiros. Haverá também acções de informação para que a população espere pelo transporte rodoviário no local da paragem onde estarão afixados horários e percursos para chegar ao destino. A Nova Aliança dos Taxistas de Angola foi também consultada acerca dos veículos, para algumas províncias, que se pretende importar como incentivo ao sector privado: «O Executivo tem trabalhado para criar normas legais e legislação para assegurar o investimento no sector, o que vai trazer mais dinamismo e maior bem-estar para quem viaja», explica o dirigente associativo, que defende a necessidade de um novo cadastro para os taxistas, já que ainda há trabalhadores no sector que não estão legalizados.

purposes. Close to twenty five thousand members later, there is still a long way to go, which has led Geraldo Wanga, the institution's president, and other colleagues to reach out to drivers and passengers to ascertain what affected them the most and to know what alternatives there might be to improve the service. The conclusions have been presented, and have led to a promise to solve the major problems, as the young president explains: «We believe that there is a great willingness on the part of the government to improve the conditions for us and for anyone using the service. The association proposed changes to the models of vehicles that operate in certain areas of Luanda and the provincial capitals, so that passengers can feel greater safety and comfort. Geraldo Wanga adds, smiling: «We are happy to know that the implementation of the PIM (Integrated Intervention Programme to Municipalities) will benefit the road sector, with improvements to secondary roads with the proposal to widen them». Two more lanes and a third, hard shoulder, will be added to the two lanes in each direction, with a space for passenger drop-off, pick-up. There will also be awareness campaigns so that people can wait for road transport at stops, at which timetables and route to reach the destination will be posted. The New Alliance of Taxi Drivers of Angola has also been consulted about vehicles, for some provinces, to be imported as an incentive to the private sector: «The government has been working to create legal provisions and legislation to ensure investment in the sector, which will bring about more dynamism and greater well being for anyone travelling», the association leader explains, who defends the need for a new registration for taxi drivers, as there are still workers in the sector who are not legalised.

-DINIS-COELHO-



- Electrical Projects
- Home Cinema & HiFi
- Light Design & Control
- Perimeter Security
- Blinds and Curtains
- Domotics and IT

Av. da Gondra, Quinta do Lago, 8135-037 Almancil
Rua 3, 523, 4500-298 Espinho, Portugal

T: 351 917309400 ; geral@diniscoelho.pt ; diniscoelho.pt

TAAG

Abrir novos caminhos na rota do turismo
Breaking new ground in tourism

TEXTO TEXT CRISTINA FREIRE \\ FOTOGRAFIA PHOTOGRAPHY 1 PEDRO KIRILOS; 2 DIREITOS RESEVADOS

A companhia aérea de bandeira nacional está em renovação para modernizar as aeronaves, assim como os serviços associados, e ser também financeiramente sustentável. Apostando em novas rotas e consolidando as que já estão no seu mapa, promove a imagem de Angola, para captar o turismo de lazer.

Fundada em 1938 como DTA – Divisão de Transportes Aéreos, adopta, em 1973, o nome de TAAG – Transportes Aéreos de Angola. Para trás fica uma história que se conta a par com muitos momentos do país. Agora, o caminho é rumo à excelência, segurança e diversidade, como nos define o Presidente do Conselho Executivo, Rui Carreira: «Estamos a renovar a nossa frota para voos domésticos, regionais e intercontinentais. Daqui a alguns anos, parte das nossas aeronaves estarão em fim de linha, a aviação tem enormes desafios quanto à segurança e isso implica grandes investimentos». Apesar de dúvidas quanto à empresa que fornecerá os novos aviões para voos internacionais, é certo que a TAAG irá adquirir, no próximo ano, para voos domésticos, seis aeronaves *Haviland Q-400*, deixando os *Boeing 737 – 700* para os voos regionais. Haverá também mais destinos: Lagos, na Nigéria; Akra, no Gana; Abidjan, na Costa do Marfim e Durban, na África do Sul. «Queremos aderir ao Mercado Único de Transporte Aéreo Africano. Angola ainda não está na linha da frente, mas estaremos em breve.

«Estamos a renovar a nossa frota para voos domésticos, regionais e intercontinentais» \\ «We are renewing our fleet for domestic, regional and intercontinental flights»

The national flag carrier is undergoing renovations, to modernise its aircraft, as well as associated services, and to become financially sustainable. Focusing on new routes and consolidating those already on its map, the airline is promoting Angola's image to capture leisure tourism.

Founded in 1938 under the title DTA – Divisão de Transportes Aéreos, in 1973 it adopted the name TAAG - Transportes Aéreos de Angola. In its wake lies a past that flew hand in hand with many moments in the country. Now, the path it has plotted is one towards excellence, safety and diversity, as the Chairman of the Executive Board, Rui Carreira, explains to us: «We are renewing our fleet for domestic, regional and intercontinental flights. In a few years from now, some of our aircraft will come to the end of the line. Aviation has huge safety challenges and that means huge investments». Despite doubts as to which company will supply the new aircraft for international flights, it is certain that TAAG will purchase six *Havilland Q-400* aircraft for domestic flights next year, leaving the *Boeing 737 – 700s* for regional flights. There will also be more destinations: Lagos, in Nigeria; Accra, in Ghana; Abidjan, in Ivory Coast and Durban, in South Africa. «We want to join the Single African Air Transport Market. Angola is not at the forefront yet, but we will be soon. Connectivity within Africa is urgently needed. Often you have to go to Europe to travel around the continent»,

RUI CARREIRA, PCE DA TAAG

A conectividade dentro de África é urgente. Muitas vezes, para se viajar no continente é preciso ir à Europa», justifica o PCE. A nível intercontinental a transportadora apontou para Paris e, em breve, voará para Londres e outros destinos em estudo. Há também a retoma do voo para a Ilha do Sal em Cabo-Verde. E Rui Carreira defende: «O novo aeroporto de Luanda leva-nos a aumentar os padrões para que este *hub* seja nosso. A TAAG representa 72% do tráfego no Aeroporto 4 de Fevereiro e, para mantermos este patamar no novo aeroporto, temos de ter mais destinos e aeronaves. Não queremos que outra companhia venha a ter mais tráfego que nós». Abrindo caminho às mudanças, surge o projecto *Stopover*, uma parceria entre a TAAG e o Instituto Fomento Turístico, que permite ao turista, em trânsito nos aeroportos, sair e conhecer outras localidades. Acredita-se que a iniciativa aumente a receita turística e o número de passageiros em 50%, além do consumo de bens. E, em breve, será lançada uma campanha para captar o turismo internacional onde se inclui o *Stopover*. «Quem enche os aviões são os turistas, o passageiro de mochila às costas é quem viaja mais e é deste mercado que queremos ir à procura», remata Rui Carreira. Ao longo de oitenta anos, a TAGG atravessou maus e bons momentos. Agora, projecta-se para um serviço que orgulhe os angolanos. E, em breve, os estrangeiros vão escolher a companhia aérea nacional, não só pelo conforto e simpatia da tripulação, como também pela imensidão de paisagens naturais que o país tem para mostrar.

explains the chairman. In terms of intercontinental flights the airline has targeted Paris and will soon fly to London and other destinations under consideration. Also, flights will resume to Ilha do Sal, in Cape Verde. And Rui Carreira defends: «Luanda's new airport is making us raise our standards to ensure this is our hub. TAAG represents 72% of traffic at Quatro de Fevereiro Airport and, in order to maintain this level at the new airport we must have more destinations and aircraft. We don't want another company to have more traffic than us». Opening the way for change is the *Stopover* project, a partnership between TAAG and the Instituto Fomento Turístico that allows tourists, while transiting through airports, to go out and see other places. The initiative is believed to increase tourist revenue and passenger numbers by 50%, in addition to the consumption of goods. And soon, a campaign will be launched to capture international tourism, including *Stopover*. «It's tourists that fill planes; backpackers travel the most and this is the market that we hope to tap», Rui Carreira adds. Over eighty years, TAGG has gone through bad times and good times. Now it is aiming for a service that makes Angolans proud. And soon, foreigners will choose the national airline, not only for its comfort and friendliness of the crew, but also for the huge variety of natural landscapes that the country has to offer.

SISTEMA DE ASSENTOS **GRANVILLE** | DESIGN CHRISTOPHE DELCOURT
POLTRONAS **TAPE** | DESIGN NENDO

Minotti
WWW.MINOTTI.COM

A+ CONTEMPORARY DESIGN CENTRE
AVENIDA DA FONTE SANTA
8125-023 QUARTEIRA, PORTUGAL

ARQUI+
arquitectura e design

JAIME MORAIS

«Estamos presentes nos sectores chave de desenvolvimento do país» \\ «We are present in the key development sectors of the country»

Em Angola há 60 anos, a General Electric tem sido presença nos momentos mais marcantes do país. Desde o sector energético, passando pelos equipamentos hospitalares, até aos motores da TAAG que levam os seus motores e andam a rasgar os céus do mundo. Jaime Morais, Director-Geral da multinacional em Angola, falou à ***Villas&Golfe*** do trabalho que tem sido realizado e sobre o investimento em treinamento e os esforços de 'angolanização'.

In Angola for 60 years, General Electric has been present at the country's most remarkable moments. From the energy sector, or hospital equipment to the engines powering TAAG airplanes cross the world's skies. Jaime Morais, General Manager of the multinational in Angola, told ***Villas&Golfe*** about the work that has been done and about the investment in training and efforts towards 'Angolanisation'.

TEXTO TEXT CRISTINA FREIRE \\ FOTOGRAFIA PHOTOGRAPHY EDSON AZEVEDO

JAIME MORAIS, DIRECTOR - GERAL DA GENERAL ELECTRIC

Se voltarmos atrás 60 anos, saberemos como foi implementada a empresa em Angola?

É verdade. A General Electric está em Angola desde 1968, na sequência de um contrato de prestação de serviços à Cabinda Gulf Oil Company, hoje Chevron. Os pontos mais simbólicos da nossa presença em Angola estão no sector do *Oil & Gas*, em que destaco o ano de 1966, quando houve a primeira descoberta de petróleo no *offshore* angolano a uma profundidade de 50 metros. Outro marco importante foi o fornecimento de locomotivas, com destaque para o caminho-de-ferro de Benguela, em 1967, onde algumas ainda operam.

Desde aí, até agora, a empresa, tal como o país, cresceu e há outras áreas de interesse...

O nosso portefólio passou por mudanças nos últimos anos, o que acaba por se traduzir em algum impacto na actividade que temos em Angola, mas estamos presentes nos sectores-chave de desenvolvimento do país, como o petróleo e gás, energia, aviação, saúde e energias renováveis. Contamos também com a GE Power a GE Healthcare que têm tido maior representatividade em Angola. A empresa tem também fornecido os motores dos aviões que equipam parte da frota da TAAG.

«A General Electric emprega 464 pessoas com uma taxa de 'angolanização' de 78%» \\ «General Electric employs 464 people with an 'Angolanization' rate of 78%»

Existe também o GE Kujenga, para a capacitação das comunidades!?

Sim e optámos por utilizar a palavra na língua suaíli porque é a mais falada onde estamos presentes e quer dizer em português «Construir». O Kujenga é a nossa marca para responsabilidade social corporativa em Africa e assenta em três pilares importantes: *empower, equip and elevate*. Ou seja, capacitamos a população com competências para melhorar o seu quotidiano. Aqui equipamos as localidades onde actuamos com ferramentas e tecnologias para as ajudar a ser mais pro-activas em seu benefício e dos outros. Trabalhamos com as pessoas para que haja uma combinação de valências que produza ideias para um bem comum. Hoje em dia, a General Electric emprega 464 pessoas com uma taxa de 'angolanização' de 78% e, entre 2012 e 2016, as nossas contribuições financeiras foram de um bilião de dólares.

If we were to go back 60 years, we would witness how the company made its first steps in Angola?

That's right. General Electric has been in Angola since 1958 following a service provision agreement with Cabinda Gulf Oil Company, now Chevron. The most symbolic points of our presence in Angola are in the Oil & Gas sector, where I would highlight the year 1966, when offshore oil was first discovered in Angola, at a depth of 50 metres. Another important milestone was the supply of locomotives, in particular for the Benguela railway, in 1967, where some are still in operation.

Since then, until now, the company, like the country, has grown and there are other areas of interest...

Our portfolio has undergone changes in recent years, which has resulted in impacting our activity in Angola to a certain extent, but we are present in key development sectors of the country, such as oil and gas, energy, aviation, health and renewable energies. We also have GE Power and GE HealthCare, which have had greater representation in Angola. The company has also supplied engines to aircraft that make up part of TAAG's fleet.

There is also GE Kujenga, for community empowerment, right?

Yes and we chose to use the word in the Swahili language because it is the most spoken where we are present. In English it means «Construction». Kujenga is our brand for corporate social responsibility in Africa and is based on three pillars: empower, equity and elevation. That is to say, we empower the population with skills to improve their daily lives. Here we equip the places where we operate with tools and technologies to help them be more proactive to their benefit and that of others. We work with people to bring about a combination of skill sets that produces ideas for a common good. Today, General Electric employs 464 people with an 'Angolanisation' rate of 78% and, between 2012 and 2016, our financial contributions were USD 1 billion.

OPINIÃO // OPINION

JOSEPH RIBEIRO

Banco Africano de Desenvolvimento
African Development Bank

Criado em 1964, o Banco Africano de Desenvolvimento é uma instituição financeira multilateral que tem como missão promover o desenvolvimento económico e social sustentável e a redução da pobreza no continente africano.

Angola tornou-se membro do BAD em 1980, tendo sido aprovados 45 empréstimos e donativos no valor de 2,27 mil milhões de dólares, para vários sectores, tais como: energia, água e saneamento, agricultura, ambiente, transporte, social, finanças e governação. O escritório de representação do BAD, em Angola, abriu em 2011 para uma maior proximidade com o país. A estratégia da instituição financeira para Angola, para o período 2017/202, reconhece a importância do desenvolvimento do sector privado como concretização dos objectivos da diversificação da economia. Assim, várias operações financiadas pelo BAD apoiam reformas que visam a melhoria do ambiente de negócios, e o desenvolvimento da iniciativa privada e inovação. Os instrumentos do BAD para o sector privado estão disponíveis para projectos com efeitos catalisadores na economia e que gerem desenvolvimento inclusivo, compreendendo empréstimos, garantias, investimentos de capital e linhas de crédito a bancos comerciais para repasse, com particular enfâse às PME. Destacam-se também duas iniciativas do BAD para apoio ao desenvolvimento do sector privado, nas quais o Governo de Angola é participante activo, o *Africa Investment Forum* e o Compacto Lusófono. O AIF é uma plataforma que reúne investidores globais e promotores de projectos para apoiar o desenvolvimento de iniciativas bancáveis, mobilização de capital e aceleração da concretização de negócios. Na primeira edição, foram apresentados 63 projectos num valor de 49,6 mil milhões de dólares, dos quais três deles eram de Angola, e incidiam no agronegócio e pescas, com um valor estimado de 400 milhões de dólares. O Compacto Lusófono tem por objectivo desenvolver o sector privado nos PALOP. A iniciativa é ancorada em três pilares: instrumentos de mitigação de risco para alavancar investimentos; mobilização de financiamento via plataformas como o AIF e assistência técnica. O Compacto prevê a capitalização dos laços históricos, culturais e linguísticos que unem os PALOP para estimular e fortalecer as relações económicas e aumentar o investimento privado. O Compacto inclui também uma garantia de 400 milhões de euros do Governo Português. No seguimento do Memorando de Entendimento Geral do Compacto, foram elaborados Compactos Específicos de País. O MdE de Angola foi assinado durante a *Feira Internacional de Luanda*, em Julho de 2019.

Created in 1964, the African Development Bank is a multilateral financial institution working to the mission of promoting sustainable economic and social development and reducing poverty on the African continent.

Angola became a member of the AfDB in 1980, with 45 loans and grants worth USD 2.27 billion approved for various sectors, such as: energy, water and sanitation, agriculture, environment, transportation, social, finance and governance. The AfDB's representative office in Angola opened in 2011, to bring the institution in closer contact with the country. The financial institution's strategy for Angola, for the 2017/202??? period, recognises the importance of private sector development as a means to achieve the goals of economic diversification. As such, several AfDB-funded operations support reforms aimed at improving the business environment, and the development of private enterprise and innovation. The AfDB's instruments for the private sector are available for projects with the potential to boost the economy and which engender inclusive development, including loans, guarantees, capital investment and lines of credit to commercial banks for on-lending, with a particular focus on SMEs. Standout elements also include two AfDB initiatives to support private sector development, in which the government of Angola is an active participant: the Africa Investment Forum (AIF) and the *Lusophone Compact*. The AIF is a platform that brings together global investors and project developers to support the development of bankable initiatives, capital mobilisation and speeding up business implementation. In the first edition, 63 projects worth USD 49.6 billion were presented, of which three were from Angola, and concerned agribusiness and fisheries, with an estimated value of USD 400 million. The *Lusophone Compact* aims to develop the private sector in Portuguese-speaking African countries. The initiative operates on three pillars: Risk mitigation instruments to leverage investments; mobilisation of financing via platforms such as the AIF and technical assistance. The *Compact* considers the capitalisation of historical, cultural and linguistic ties that unite Portuguese-speaking African countries to stimulate and strengthen economic relations and increase private investment. The *Compact* also includes a guarantee of 400 million Euros from the Portuguese government. Following the *Compact*'s General Memorandum of Understanding, *Country-Specific Compacts* have been drawn up. The Angolan MoU was signed during the *Luanda International Fair*, in July 2019.

NUNO BORGES

«Angola terá um crescimento económico e sustentável» \\ «Angola will enjoy economic and sustainable growth»

TEXTO TEXT CRISTINA FREIRE \\ FOTOGRAFIA PHOTOGRAPHY PEDRO KIRILOS

Fundador da Toyota Angola, Nuno Borges tem desenvolvido um trabalho que vai muito além de apresentar veículos ao mercado. Ao longo de vinte e oito anos, o *Chairman* tem mantido a empresa como um pilar importante no sector económico angolano, projectando e realizando iniciativas para o sector público e de responsabilidade social.

Como foi o processo de instalação da Toyota em Angola?

A Toyota Tsusho começou a exportar veículos para Angola em 1966, mas a delegação angolana só foi fundada em 1991, com 50% capital da Toyota Tsusho Corporation e 50% da Lonrho e, em 2001, a Lonrho assumiu o controlo total. A empresa foi criada num ambiente de perspectiva de paz e futuro promissor, mas, após as eleições de 1992, o país passou por incertezas com a nova ameaça de guerra, o que aconteceu em 1994, levando as empresas a passarem dificuldades até 2002, quando foi assinado o *Acordo de Luena*, estabelecendo a paz definitiva.

E, com a nova era, chegaram parcerias como o caso do Porto do Namibe.

Partindo da boa experiência com a implementação da Toyota de Angola, e com base num estudo de viabilidade da Japan External Trade, sobre o Porto do Namibe, apresentámos ao Governo, em 2014, uma proposta de expansão do cais e construção de um novo terminal de contentores. Mas a crise teve início em 2005 e obrigou ao adiamento. Contudo, foi aprovado, em Janeiro deste ano,

Nuno Borges, founder of Toyota Angola, has worked to a remit that goes far beyond presenting vehicles to the market. For twenty-eight years, the chairman has ensured the company remains an important pillar in the Angolan economic sector, designing and implementing initiatives for the public sector and of social responsibility.

How did Toyota first set up in Angola?

Toyota Tsusho started exporting vehicles to Angola in 1966, but the Angolan delegation was only founded in 1991, with 50% capital from the Toyota Tsusho Corporation and 50% from Lonrho, and in 2001 Lonrho took full control. The company was founded in an environment of peace and a promising future, but after the 1992 elections, the country went through uncertainties with a new threat of war, which broke out in 1994, leading companies to struggle until 2002, when the *Luena Agreement* was signed, establishing peace definitively.

And with the new era came partnerships, as in the case of the Port of Namibe.

Based on the good experience with the establishment of Toyota in Angola, and based on a feasibility study by Japan External Trade, on the Port of Namibe, in 2014 we presented a proposal to the government to expand the quay and build a new container terminal. But in 2005 the crisis set in and forced its postponement. However, it was approved in January this year, and also includes the Saco-mar mining

«Angola terá um crescimento sustentável e equilibrado. Temos muita esperança» \\ «Angola will have sustainable and balanced growth. We have a lot of hope»

integrando também o porto mineiro Saco-mar, passando a designar-se Projecto Integrado de Desenvolvimento da Baia do Namibe. As obras terão início até ao final deste ano.

Podemos considerar outros projectos como contributo para o desenvolvimento de Angola?

Temos outras áreas identificadas que têm que ver com o conhecimento, a experiência e as capacidades que a Toyota Angola desenvolveu, ao longo da sua existência. Essas áreas são as de águas, energia, incluindo energias renováveis, portos, transportes e formação profissional. Outras áreas serão estudadas, dependendo das prioridades da direcção política do país.

No que diz respeito à responsabilidade social, também têm várias iniciativas?

Sim, apoiámos, durante vários anos, a empresa japonesa JMAS na desminagem no Bengo. Também suportámos financeiramente um projecto de expansão das urgências do Hospital Josina Machel e a construção de uma nova área de diagnóstico e tratamento na Pediatria de Luanda, bem como fomos responsáveis pelo abastecimento de medicamentos às crianças durante alguns anos. Apoiámos, ao mesmo tempo, o projecto de protecção da Palanca Negra.

Na sua opinião, como projecta Angola?

A dependência do petróleo teve riscos para a economia angolana. Agora estamos a fazer um enorme e exemplar esforço de diversificação dessa dependência, que trará resultados a médio prazo. Acredito que os vários programas de apoio à produção nacional e o apoio ao crédito, e a revitalização de alguns fundos de apoio ao desenvolvimento, assim como a reforma administrativa do Estado e do seu sistema fiscal, entre outras medidas de reestruturação económica em curso, vão dar resultado. Angola terá um crescimento sustentável e equilibrado. Temos muita esperança.

port, and now goes under a new name: the Namibe Bay Integrated Development Project. Construction will begin by the end of this year.

Can we consider other projects as a contribution to Angola's development?

We have identified other areas that have to do with the knowledge, experience and capabilities that Toyota Angola has developed throughout its existence. These areas are water, energy including renewable energy, ports, transport and vocational training. Other areas will be studied, depending on the priorities of the country's political direction.

You also have several initiatives with regard to social responsibility, right?

Yes, for several years we have supported the Japanese company JMAS in the demining of Bengo. We have also given financial support to a project to expand the casualty department of Josina Machel Hospital and to the construction of a new diagnosis and treatment area in Luanda's Paediatric Hospital, as well as having been responsible for supplying medicines to children for some years. At the same time, we have supported the sable antelope protection project.

In your opinion, what are Angola's prospects?

The dependence on oil posed risks for the Angolan economy. We are now making a huge and exemplary effort to diversify this dependency, which will bring results in the medium term. I believe that the various support programmes for national production and credit support, and the revitalisation of some development support funds, as well as the administrative reform of the state and its tax system, among other ongoing economic restructuring measures, will bear fruit. Angola will have sustainable and balanced growth. We have a lot of hope.

PRIDE OF AFRICA ROVOS RAIL

O comboio passou por Angola
Train passes through Angola

TEXTO TEXT CRISTINA FREIRE FOTOGRAFIA PHOTOGRAPHY PEDRO KIRILOS

O comboio turístico de luxo, que liga o Oceano Atlântico ao Oceano Índico, passou por Angola e a festa chegou às ruas das cidades onde parou. Os turistas foram recebidos com danças tradicionais, aplausos, muitos sorrisos e muita vontade de, num futuro próximo, serem destacadas reservas naturais e outros locais de interesse para que a visita traga retorno financeiro ao país de África que mais oportunidades oferece.

A viagem teve início em Cape Town, na África do Sul, com o comboio de luxo Pride of Africa da empresa Rovos Rail, e seguiu caminho para Botswana, Zimbabué, Zâmbia e Tanzânia. Aí, em Dar-Es-Salaam, voltou pela Zâmbia, República Democrática do Congo e, por fim, Angola. Foram sete semanas de percurso, com turistas de várias nacionalidades, em que foram desvendadas paisagens e locais únicos, que a mãe natureza ofereceu a África. A jornada, aguardada desde 2015, chegava finalmente, mas nada fazia prever, a quem visitava o continente pela primeira vez, que tudo o que iria acontecer seria uma experiência única para o resto da vida. O mundo que vivia no imaginário de cada um, construído em cima do que estava escrito nos livros ou era visto nos filmes, ficou pequeno e insignificante, perante tamanha beleza e genuínos sorrisos. O comboio rasgou a savana e um cheiro inebriante, doce e quente invadiu cada uma das suas muitas carruagens. A 'passo' lento, pelo carril africano, que em muitos locais teve de ser renovado, o comboio seguia numa espécie de sussurro da natureza e, ao longe, milhares de flamingos cor-de-rosa e outros pássaros levantavam voo à sua majestosa passagem. Por vezes, ao entardecer, quando os tons dourados transformam África num conto de fadas, uma manada de elefantes aparecia ao longe para se mostrar aos aventureiros, enquanto o sol flamejante e 'veloz' alterava o céu para um vermelho intenso, único no mundo, para que, no olhar dos viajantes, ficasse uma sagrada memória. Durante a viagem houve *safaris*, passeios de barco por rios e mais animais para ver e fotografar. No fim de dias tão intensos, estava preparado um jantar, cheio de iguarias, divinamente confeccionadas numa carruagem ao estilo vitoriano, a lembrar o *Expresso do Oriente*, com os passageiros

Foram desvendadas paisagens e locais únicos, que a mãe natureza ofereceu a África. \\ The journey revealed a host of unique landscapes and places, given to Africa by Mother Nature.

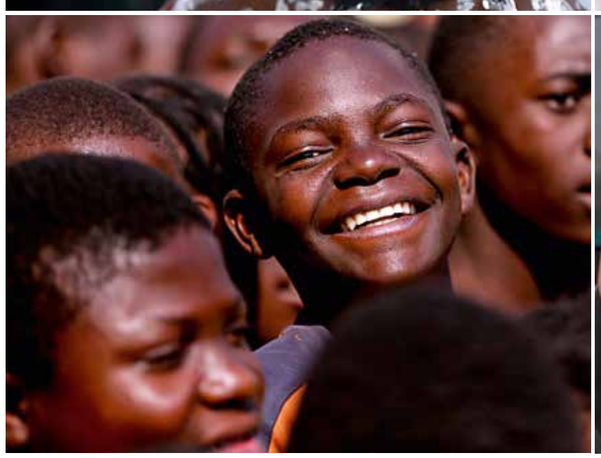
The luxury tourist train, connecting the Atlantic Ocean to the Indian Ocean, passed through Angola and the celebrations reached the streets of the cities where it stopped. Tourists were welcomed with traditional dances, applause, many smiles and the great desire, in the near future, for nature reserves and other places of interest to be highlighted, to ensure the visit brings financial return to the country of Africa that offers more opportunities.

The trip began in Cape Town, South Africa, aboard the *Pride of Africa* luxury train, owned by the company Rovos Rail, and continued on to Botswana, Zimbabwe, Zambia and Tanzania. Then, in Dar es Salaam, it returned through Zambia, the Democratic Republic of the Congo, and finally Angola. Lasting seven weeks, and enjoyed by tourists of various nationalities, the journey revealed a host of unique landscapes and places, given to Africa by Mother Nature. Awaited since 2015, the train journey finally took place, but none of the passengers visiting the continent for the first time could have predicted the measure of this unique experience that would stay with them for the rest of their life. The world that existed in each of the passengers' imagination, formed from what they had read in books or seen in films, paled into insignificance in the face of such beauty and genuine smiles. The train cut through the savannah and a heady, sweet, warm scent invaded each of its many carriages. The train moved at a slow pace along the African railway, which in many places had to be renewed, as if whispering to nature, and in the distance thousands of pink flamingos and other birds took flight as it passed by majestically. Sometimes, at dusk, when the golden hues turn Africa into a fairy tale, a herd of elephants would appear in the distance, revealing themselves to the adventurers, while the 'fast' flaming sun changed the sky to a deep red, unique in the world, imprinting a truly divine memory in the eyes of the travellers. During the trip there were safaris, river boat trips and more animals to see and photograph. At the close of days spent so intensely, dinner would be prepared, overflowing with delicacies, divinely cooked in a Victorian-style carriage, reminiscent of the *Orient Express*, with its

vestidos de gala. No Rovos Rail, todas as refeições e pequenos lanches são *gourmet*, o que resulta em obras de arte sobre pratos. A selecção de vinhos sul-africanos é criteriosamente escolhida e há sempre um ideal para o momento. Foi com o *glamour* de uma viagem cheia de aventuras ímpares, com passagem por aldeias de casas de adobe e colmo, locais onde havia leões, zebras, girafas, rinocerontes, hipopótamos e outros animais da selva africana, que os turistas chegaram a Angola. Neste país de oportunidades, a primeira paragem foi em Luau e, depois, Luane, na província do Moxico. A recepção foi calorosa. Centenas de sorrisos, danças típicas, exposição de produtos locais e uma banda filarmónica esperavam a comitiva. Muito tempo antes, os Caminhos-de-Ferro de Benguela, em conjunto com a Benguela Turismo, Alive Travel, acertaram todos os pormenores, desde estadia, vistos e segurança na linha férrea, para que, ao grupo de turistas, onde havia investidores com interesses em África, nada faltasse. E assim aconteceu! A imprensa internacional e angolana fez uma cobertura nunca antes imaginada para um comboio, e Angola saltou para as páginas dos jornais em papel e *online*, televisões e *sites*, pelas melhores razões. O resto do mundo percebeu que o país está a movimentar-se para abraçar o turismo com segurança e mostrar paisagens, gastronomia, arte, cultura e muitas histórias para contar. Contudo, há ainda muito trabalho para realizar, no que diz respeito à preparação dos pontos de interesse turísticos, com roteiros específicos. Mas este foi, sem dúvida, o empurrão que faltava dentro e fora do país, porque tudo o resto está lá, e Angola pode vir a ser um destino de interesse mundial. O proprietário do comboio e CEO da Rovos Rail, Rohan Vos, mostrou interesse em investir em Angola e sugeriu às entidades governamentais a rápida recuperação do Parque da Cameia, na província do Moxico, isto porque o turista que viaja a África quer ver de perto os animais. Angola vai estar no roteiro do Pride of Africa por mais dois anos, o tempo em que estão programadas e reservadas mais quatro viagens de luxo pelos caminhos-de-ferro de África, colocando o país na rota do turismo internacional.

passengers dressed in all their finery. On Rovos Rail trips, all meals and light snacks are *gourmet*, resulting in artwork served on dishes. The selection of South African wines is carefully chosen and there is always an ideal wine for any given moment. Travelling on this glamorous journey, full of unique adventures, passing through villages of mud houses with thatched roofs, through places where there were lions, zebras, giraffes, rhinos, hippos and other animals from the African jungle, the tourists arrived in Angola. In this country of opportunity, the first stop was in Luau and then Luane, in the province of Moxico. The welcome was warm. Hundreds of smiles, traditional dancing, exhibitions of local produce and a brass band awaited the convoy. Long before the train's arrival, Benguela Railways, in conjunction with Benguela Turismo and Alive Travel, had carefully prepared every detail, from accommodation to visas and railway safety, ensuring that everything was in place for the group of tourists, among which were investors with interests in Africa. And that's just how it turned out! The international and Angolan press covered the event as you could never imagine for a train, and Angola hit the pages of newspapers, print and online, televisions and websites for all the right reasons. The rest of the world has realised that the country is moving towards embracing tourism safely and showcasing landscapes, cuisine, art, culture and many stories to tell. However, there is still much work to be done with regard to preparing tourism points of interest, with specific itineraries. But this was undoubtedly the push that was needed, inside and outside the country, because everything else is there, and Angola can become a destination of world interest. CEO and owner of Rovos Rail, Rohan Vos, showed interest in investing in Angola and to government bodies he suggested the quick renovation of Cameia National Park, in the province of Moxico, given that tourists travelling to Africa want to see the animals up close. Angola will be on the *Pride of Africa* itinerary for another two years, during which time four more luxury trips are scheduled along Africa's railways, putting the country on the international tourism route.

«Angola vai estar no roteiro do Pride of Africa por mais dois anos» \\
«Angola will be on the Pride of Africa itinerary for another two years»



PAULO FLORES

«É nas minhas canções que encontro forma de me consolar» \\ «I find a way to console myself in my songs»

TEXTO TEXT CRISTINA FREIRE \\ FOTOGRAFIA PHOTOGRAPHY DIREITOS RESERVADOS

Três anos antes da independência de Angola, nascia, no bairro do Cazenga, Paulo Flores. No ADN transportava ritmos lusófonos. Sempre a viver entre dois continentes, o músico, que já conta com 30 anos de carreira, foi acumulando sons que fizeram nascer o *Kizomba* e reinventou as letras do *Semba*. As suas músicas falam de amor e muitas estão carregadas de intervenção social.

É verdade que o Paulo é um misto de culturas?

Posso dizer que sim. O meu pai e a família são de Benguela, a família da minha mãe é do norte de Luanda e o meu avô de Macedo de Cavaleiros, região de Trás-os-Montes em Portugal. Com três anos, vim com a minha mãe, avós e mais família para Lisboa. O meu pai ficou em Luanda e eu ia todos os anos lá passar férias. Sempre estive entre estes dois continentes. Parte da minha vida foi passada no Atlântico.

Paulo Flores was born in the neighbourhood of Cazenga three years prior to Angola's independence. His DNA carried Portuguese rhythms. Spending his life between two continents, the musician, who can look back over 30 years of career, was accumulating sounds that gave rise to *Kizomba* and reinvented the lyrics of *Semba*. His songs are about love and many of them are rich with social intervention.

Is it true to say that you are a blend of cultures?

It is, yes. My father and family are from Benguela; my mother's family is from north of Luanda and my grandfather from Macedo de Cavaleiros, in the Trás-os-Montes region of Portugal. At the age of three, I came with my mother, grandparents and more family to Lisbon. My father stayed in Luanda and I would go on holiday there every year. I have always moved between these two continents. Part of my life was spent in the Atlantic.

Isso teve influência na sua música?

Em casa, as minhas avós ouviam músicas em Quimbundo e, assim, conheci a música antiga de Angola e, em Lisboa, ouvia a poesia de Ary dos Santos e fados de Amália Rodrigues. O meu pai era *DJ*, por isso eu ouvia música do mundo inteiro e isso acabou por fazer a minha formação musical.

Devido à influência do seu pai começou a compor muito jovem...

O meu pai veio para Lisboa em 1986, e, dois anos depois, criámos um grupo de música, acompanhámos a moçambicana Teresa Maiuko, entre outros artistas, e comecei a compor as minhas músicas, tudo em Lá Menor, que era o que sabia, e fiz dois discos que ainda hoje são ouvidos e dançados.

A música foi uma forma de vencer a timidez?

Pode parecer estranho, mas é verdade, era muito tímido e a música serviu para ultrapassar isso, pois em cima do palco era onde me sentia bem. O meu pai era muito entusiasta, dizia sempre que eu ia ser o maior do mundo de Angola. Houve músicas que fiz, com dezassete anos, de que só quando tinha trinta é que percebi o contexto.

Não percebeu que estava a fazer intervenção social?

Naquele tempo, as letras eram sobre feitiço e traições conjugais. Comecei a falar do normal da vida, podia ser de uma festa, falta de água e luz, como podia ser sobre a primeira namorada. E há uma imagem que nunca vou esquecer – estávamos em 1988 –, tínhamos acabado de gravar um disco, em Angola, e lembro-me de ver o contraste entre a festa, onde tínhamos tudo para comer e beber, e lá fora, onde uns miúdos estavam a beber água de uma poça. Houve outras situações que me chocaram e nunca consegui falar, podia parecer especulação. Para mim, era imperativo falar dessas situações, era um desabafo e foi assim durante muito tempo, funcionou como um bálsamo. É nas minhas canções que encontro forma de me consolar. Nunca tive intenções políticas.

Entre as contestações aparece o *Kizomba*...

Comecei em 1988 com aquele movimento que hoje chamam *Kizomba*. Foi com arranjos do Eduardo Paim e do Ruca Van-dúnem. Depois o Dr. Ricardo Abreu, hoje Ministro dos Transportes, também fez parte, num disco que se chamava *Sem Kigila* e que deu origem a três *Sem Kigila*, e aquela musicalidade já tinha as cadências do *Kizomba*. Eram outras formas de intervir, porque, no fundo, esse *Sem Kigila* já dizia que, apesar dos problemas, estava tudo bem.

Mais tarde reinventou o *Semba*.

O *Semba* aparece para mim em 1992, quando conheci o Carlitos Viera Dias. E também percebi que já ninguém gravava *Semba*, estavam todos à procura de ser global. Senti necessidade de fazer esse investimento e fui à procura das músicas que as minhas avós ouviam. Fui aprendendo a linguagem e, trinta anos depois, tenho mais de vinte *Sembas* gravados e muitos deles já são clássicos.

E depois de 17 álbuns e muitas viagens pelo mundo, o que sente quando volta a Angola?

Sinto que as pessoas têm uma enorme vontade de dar a volta por cima. Não podemos estar sempre a cobrar o Governo, todos juntos temos de fazer Angola. Tenho muita esperança na juventude, a vida de uma pessoa pode mudar o mundo e sinto isso em Angola. E sinto isso na música, na arte e em tudo o que fazemos. Está nas nossas mãos a mudança, é isso que nos motiva a continuar e a fazer sempre melhor.

Did that influence your music?

At home my grandparents would listen to songs in Quimbundo, so I got to know the old music of Angola and, in Lisbon, I listened to the poetry of Ary dos Santos and fado music by Amália Rodrigues. My father was a DJ, so I listened to music from all over the world and this ended up being my music training.

Thanks to your father's influence you started composing at a very young age...

My father came to Lisbon in 1986 and two years later we formed a music group. We accompanied Mozambican artist Teresa Maiuko, among other artists, and I started composing my songs, all in A-minor, which was what I knew. I made two records that are still listened and danced to today.

Was music a way to get over your shyness?

It may seem strange but it's true, I was very shy and the music helped me overcome that, because I felt good when I was up on stage. My father was very enthusiastic. He was always saying that I was going to be the biggest in the world from Angola. There were songs I made at the age of seventeen, for which I only understood the context when I was thirty.

Were you unaware that you were doing social intervention?

At that time, the lyrics were about sorcery and marital betrayals. I started talking about normal life; it could be just as much about a party, lack of water and electricity, as it could about your first girlfriend. And there's an image that I'll never forget – the year was 1988 – we had just recorded a record, in Angola, and I remember seeing the contrast, at the party where we had all we wanted to eat and drink, and outside some kids were drinking water from a puddle. There were other situations that shocked me and I never managed to speak about, it might seem like speculation. As I saw it, it was imperative to talk about these situations, to unburden myself and it was like that for a long time. It worked like a balm. I find a way to console myself in my songs. I never had political intentions.

And then *Kizomba* appeared among these protests...

I started that movement they now call *Kizomba* in 1988. It was with arrangements by Eduardo Paim and Ruca Van-dúnem. Then Dr Ricardo Abreu, now Angola's Transport Minister, also took part, on a record called *Sem Kigila* and which gave rise to three *Sem Kigila*, and that musicality already had the rhythms of *Kizomba*. They were other ways of intervening, because basically, this *Sem Kigila* was already saying that, despite the problems, everything was fine.

Later on you reinvented *Semba*.

For me *Semba* first appeared in 1992, when I met Carlitos Viera Dias. And I also realised that no one was recording *Semba* anymore; they were all looking to be global. I felt the need to make this investment and went looking for the songs my grandparents listened to. I learned the language and, thirty years on, I have recorded more than twenty *Sembas* and many of them are already classics.

And after 17 albums and many trips around the world, how do you feel when you return to Angola?

I feel that people have a huge desire to turn things around. We cannot always be demanding solutions from the government; we must all make Angola together. I have a lot of hope in the youth; a person's life can change the world and I feel this in Angola. And I feel this in music, in art and in everything we do. Change is in our hands, this is what motivates us to continue and to always do better.

«Eu ouvia música do mundo inteiro e isso acabou por fazer a minha formação musical» \\ «I listened to music from all over the world and this ended up being my music training»

«Tenho mais de vinte *Sembas* gravados e muitos deles já são clássicos» \\ «I have recorded more than twenty *Sembas* and many of them are already classics»

C4 PEDRO

«Eu faço cultura» \\ «I make culture »

TEXTO TEXT CRISTINA FREIRE \\ FOTOGRAFIA PHOTOGRAPHY DIREITOS RESERVADOS

Nasceu em Luanda, no Sambizanga, em 1983. No dia de baptismo recebeu o nome de Pedro Henrique Lisboa Santos. Anos mais tarde, subia aos palcos como C4 Pedro. Numa conversa intimista, revelou à ***Villas&Golfe*** alguns pormenores ainda desconhecidos da sigla que o tornou conhecido mundo afora. Também falou de Angola e do seu último trabalho que é um misto de emoções encadeadas em músicas.

Como nasce o C4 Pedro?

Ao longo da minha vida, passei por vários processos e, nos finais dos anos 90, vi um filme que era o *Rush Hour* e eles falavam de um explosivo C4 e achei engraçado [e ficou o meu nome]. Eu seria um explosivo. Mas, depois, troquei o significado desse C4, devido a situações menos boas que vivi, pois fui afastado da religiosidade que sempre pratiquei. Foi dos momentos mais duros da minha vida. Deixei crescer a barba, como sinal de luto, e quis mostrar que era uma pessoa diferente, adoptei ao Cê, *Cry for Pedro*. Na verdade, C4 Pedro vem daí. A maioria das pessoas não sabe o está por detrás desta inicial.

E foi ao chorar por Pedro que nasce o 'Lágrimas'?

Sim, foi por isso. Ninguém lança um primeiro álbum com um título destes, o primeiro álbum deve ser comercial. Foi um desabafo, precisava de cantar o que sentia. Não foi um sucesso, mas vender não era a minha intenção, precisava que as músicas fossem ouvidas com um grito, até poderia

He was born in Luanda, in Sambizanga, in 1983. On the day of his baptism he was given the name Pedro Henrique Lisboa Santos. Years later, he took on the stage name C4 Pedro. In an intimate conversation, he reveals to ***Villas&Golfe*** some unknown details about the acronym that made him famous around the world. He also talks about Angola and his latest work, which is a blend of emotions strung together in songs.

How did C4 Pedro come about?

Throughout my life, I have gone through a series of processes, and in the late 1990s I saw the film *Rush Hour* in which they were talking about a C4 explosive and I thought it was funny [and it became my name]. I would be an explosive. But then I changed the meaning of this 'C4', as a result of not-so-good situations that I went through, because I had become detached from the religiosity that I had always practiced. It was one of the hardest moments of my life. I grew a beard, as a sign of mourning, and wanted to show that I was a different person. I changed the C to represent 'Cry', leading to *Cry for Pedro*. That's actually what lies behind C4 Pedro. Most people don't know what this initial actually stands for.

And was it while crying for Pedro that *Lágrimas* came into being?

Yes, that's why. No one releases their first album with such a title [meaning *Tears* in English]. Your first album

ajudar alguém, algures no mundo, que estivesse a passar pelo mesmo. Editei duas mil cópias e levei quase um ano e meio para as vender e não as vendi todas, muitas ofereci. Eu queria mesmo que as pessoas ouvissem as músicas, foi um processo muito longo para me voltar a encontrar.

Algum tema desse álbum é mesmo especial para si?

São todos. Anos mais tarde, as pessoas diziam-me que foi o meu melhor álbum. Acredito que, em 2007, não era isso que queriam ouvir. O meu álbum não se parecia com nada e quando me perguntavam qual era o estilo, respondia: estilo C4 Pedro.

Já editou três álbuns e está outro a sair...

Sim, o novo álbum saiu em Outubro, foram cinco anos a preparar, o «The Gentleman 4», por ser o meu quarto álbum. Acho que os meus álbuns são fragmentos da minha vida. O primeiro foi «Lágrimas», muito intimista, o segundo «Calor e Frio», muito romântico, e, depois, o «King Ckwa», que foi o momento de conquista e de afirmação da minha carreira a dizer: «estou aqui para valer com todas as lutas possíveis». O «Gentleman 4», que está mais maduro, é uma forma diferente de olhar ao redor.

has to be commercial. I was venting, I needed to sing what I felt. It wasn't a success, but selling was not my intention. I needed the songs to be heard like a scream, like I might even be able to help someone, somewhere in the world, who was going through the same thing. I released two thousand copies and it took me almost a year and a half to sell them and I didn't sell them all, I gave many away. I really wanted people to hear the songs; it was a very long process to find myself again.

Is any song on this album really special for you?

They all are. Years later, people have told me it was my best album. I believe that in 2007 it wasn't what people wanted to hear. My album wasn't similar to anything else and when I was asked what the style was, I would reply: C4 Pedro style.

You have already released three albums and another is coming out...

Yes, the new album come out in October. «The Gentleman 4», so called as it's my fourth album, took five years to get ready. I think my albums are fragments of my life. The first, «Lágrimas», was very intimate, the second, *Calor*

«É muito bom sentir que coloco o público na minha frequência» \\
«It's great to feel that I bring the audience to my frequency»

Para mim é o melhor e é o mais completo, tem músicas muito bonitas. A melhor música que fiz está neste álbum, e é uma música que fala de amor, mas a forma como o abordo é muito poética, porque falo de algo impossível, mas que são histórias que as pessoas vivem. Ao ouvir é como um encadear de sentimentos, é como contar uma história.

E quando sobe ao palco qual é a sensação?

É um sentimento de imensa gratidão, de ansiedade também, sinto sempre aquele frio na barriga. Dou graças a Deus, e eu não tomo nada para estar em palco, assim consigo viver as emoções todas e é bom sentir que o público está a acompanhar-me. É muito bom sentir que coloco o público na minha frequência e todos vibram.

E, hoje em dia, como vê Angola?

Não estou a criar expectativas, vou observando. Sou politicamente neutro. Não acredito que a política, em qualquer parte do mundo, consiga resolver os problemas do povo. Um dia perguntaram-me se recebo apoio da cultura e eu disse que não. Não recebo qualquer apoio da cultura, eu faço cultura. Eu cresci com a educação que a minha mãe me deu e ela dizia sempre: «Tu não podes ser um pedinte, se queres algo tens de ir buscar, tu és capaz, nasceste bem saudável» e, até hoje, sigo o que ela me disse.

e Frio, very romantic and, then, *King Ckwa*, which was the moment of conquest and affirmation of my career saying: «I'm here, ready to fight whatever you throw at me». *The Gentleman 4*, which is more mature, is a different way of looking around. For me it is the best and the most complete [of the four]. It has some very beautiful songs. The best song I have ever made is on this album, and it's a song about love, but the way I approach it is very poetic, because I talk about something impossible, but these are stories that people live. When you hear it it's like stringing together feelings, it's like telling a story.

And when you go on stage what does it feel like?

It is a feeling of immense gratitude and of anxiety too. I always feel a chill in my tummy. I thank God, and I don't take anything to be on stage; that way I am able to experience all the emotions and it's good to feel that the audience is accompanying me. It's great to feel that I bring the audience to my frequency and everyone buzzes.

And today, how do you see Angola?

I'm not getting my hopes up, I'm watching. Politically, I'm neutral. I do not believe that politics, anywhere in the world, can solve the problems of the people. I was once asked if I get support from culture and I said no. I don't get any support from culture, I make culture. I grew up with the education my mother gave me and she always said: «You can't be a beggar. If you want something you have to go out and get it. You have it in you. You were born healthy enough». And, to this day, I follow what she said to me.

FRANCISCO VIDAL

Os batentes da harmonia
The road to harmony

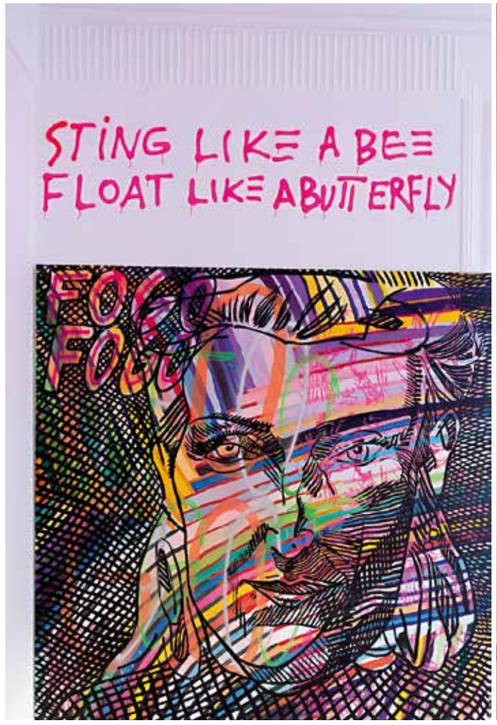
TEXTO TEXT CRISTINA FREIRE \\ FOTOGRAFIA PHOTOGRAPHY @NHADIMPHOTOGRAPHY

Dos caminhos cruzados entre múltiplos países e com uma identidade africana, e vivências europeias, nascem as obras do artista Francisco Vidal. A sua arte toma forma entre desenhos, instalações e esculturas, onde vemos uma mistura de materiais, numa simbiose crua e sufocante, que depois se abre em luz. Conhecer as origens foi o impulso que originou a obra.

Três anos depois de Angola ser um país independente, nascia em Lisboa, Francisco Vidal, consigo chegava uma metade cabo-verdiana e outra angolana. Durante a infância, absorveu os códigos desses recentes países, obtidos no passado. A primeira manifestação artística surgiu numa parede de casa sendo, mais tarde, aperfeiçoada numa escola de artes nas Caldas da Rainha. Esteve em Berlim, onde já não havia Muro.

The works of artist Francisco Vidal come about from paths crossed between multiple countries, where an African identity meets European experiences. His art comes in the form of drawings, installations and sculptures, where we see a blend of materials, in a crude and suffocating symbiosis, which then opens in light. Discovering his origins provided the impetus that gave rise to the work.

Half Cape Verdean and half Angolan, Francisco Vidal was born in Lisbon three years after Angola became an independent country. During childhood, he absorbed the codes of these new countries, obtained from the past. His first artistic manifestation appeared on a house wall, and was later perfected in art school in Caldas da Rainha. He was in Berlin, where the wall had already gone.



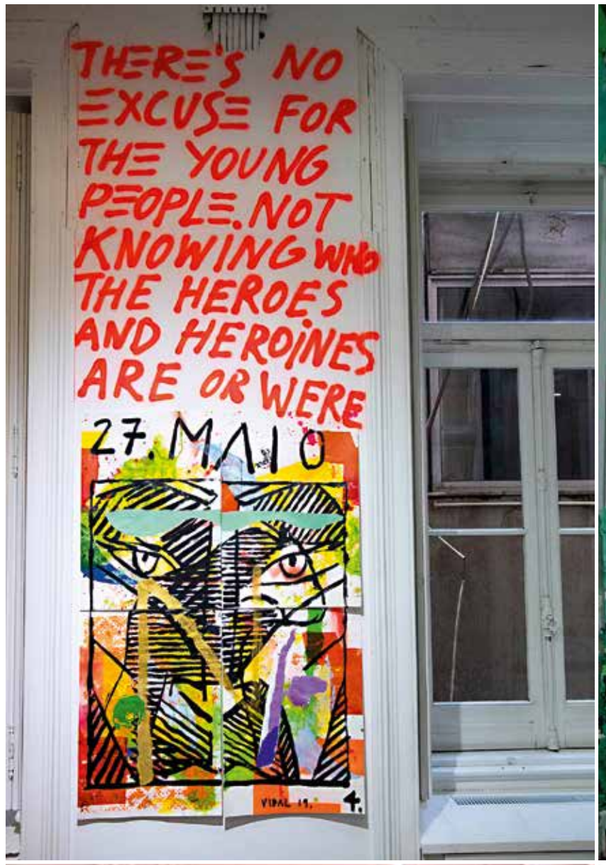
Em Nova Iorque faz um mestrado e, em 2012, conhece Angola. As vivências entre culturas não retiraram a sua identidade e podemos observar, nas suas obras, a herança, onde se projecta o futuro. São composições onde a leveza das flores de algodão acalma as preces da catana. Onde há uma estética afro-futurista que fala de uma nova Angola e de uma nova Lisboa, e de novos outros locais. Francisco Vidal assume que tem uma relação intimista quando inicia uma obra: «o processo criativo é intuitivo, parte de uma emoção, ou imagem, a história da pintura acontece e, nesse momento de criação, existe intimidade, quando acabo sou espectador». Há, depois, a cor, muita cor colocada, de forma harmoniosa, mas grita e torna-se um objecto de revolta, com frases de Kurt Cobain, Pablo Picasso entre poetas e activistas, que o artista explica: «Gostava muito de fazer pinturas só com triângulos, quadrados e estudar a estética e a história da pintura, mas quando a pintura é uma arma que pode trabalhar valores, como a paz, tem de ser usada».

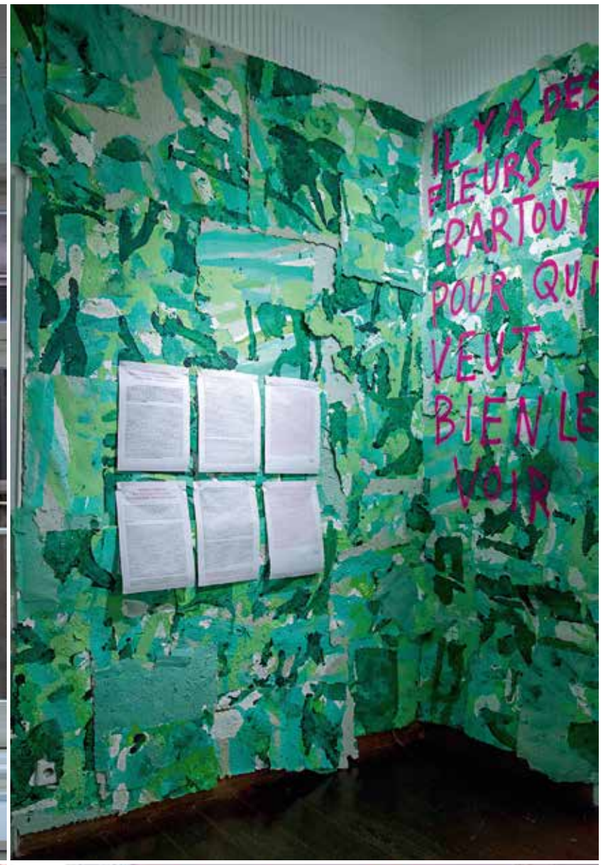
Francisco Vidal colhe inspiração na beleza, na poesia, no caos e nos erros, e sorrindo diz: «tristeza não tem fim, felicidade sim, nós precisamos deste balanço, precisamos do Fado, precisamos da tristeza para absorvemos a felicidade». É isto que vemos nas suas obras, a cor brinca, com materiais e frases, num balanceamento que se transforma em harmonia.

He gained a master's degree in New York and in 2012 he got to know Angola. His experiences between cultures did not take away his identity and in his works we can see this heritage, in which the future is projected. They are compositions where the lightness of cotton flowers calms the prayers of the machete. Where there is an afro-futurist aesthetic that talks of a new Angola and a new Lisbon, and of other new places. Francisco Vidal assumes that he has an intimate relationship when he begins a work: «the creative process is intuitive, it begins with an emotion, or image, the history of painting happens and, at that moment of creation, there is intimacy, when I stop, I become a viewer». Then there is colour, a lot of colour, placed harmoniously, but which screams and becomes an object of revolt, with phrases from Kurt Cobain, Pablo Picasso among poets and activists, which the artist explains: «I very much liked doing paintings with nothing but triangles, squares and studying the aesthetics and history of painting, but when painting is a weapon that can have an effect on values, like peace, it has to be used».

Francisco Vidal finds inspiration in beauty, in poetry, in chaos and in mistakes, and with a smile on his face says: «sadness has no end, happiness does, we need this balance, we need fate, we need sadness to absorb happiness». This is what we see in his works, colour interacts with materials and phrases, in a balancing that turns into harmony.

«A leveza da flor do algodão acalma as preces da catana» \\ «The lightness of the cotton flower calms the prayers of the machete»





MANUEL SANTOS

Vamos descobrir Angola
Let's discover Angola

TEXTO TEXT CRISTINA FREIRE \\ FOTOGRAFIA PHOTOGRAPHY DIREITOS RESERVADOS

A frase «Vamos Descobrir Angola» foi dita, pela primeira vez, em 1948, por um grupo de jovens que deu início a um movimento cultural protagonizado por Agostinho Neto, Viriato da Cruz e António Jacinto. Embora o movimento fosse literário, nos dias de hoje vai ao encontro de jovens artistas plásticos contemporâneos, que mostram um novo olhar sobre o país que está à sua volta.

O movimento contemporâneo africano tem sido exposto pelo mundo por muitos artistas plásticos angolanos. Em Maio de 2019, Lisboa encheu-se de arte africana, sendo a maioria angolana. Ver Angola pelos olhos dos filhos da terra fez perceber que existe um movimento que deixou o colonialismo e as utopias da década de 1970 e seguiu o percurso do país. Francisco Vidal, com as suas «Fronteiras Invisíveis», colocou-nos a divagar por flores de algodão pintadas a óleo sobre catanas. António Ole, a comemorar 50 anos de carreira, expôs em Luanda «Passado, Presente e Futuro», construindo uma ligação umbilical entre as suas obras, numa narrativa visual que evolui ao longo dos anos. Antes, em 2016, a instalação de Yonamine, «Pão Nosso de Cada Dia», onde colocou o rosto do antigo presidente, José Eduardo dos Santos, gravado em três mil torradas, foi também um arquétipo deste movimento. A acompanhar este pensamento está Manuel dos Santos, sociólogo,

The phrase «Let's Discover Angola» was first said in 1948 by a group of youngsters, who started a cultural movement led by Agostinho Neto, Viriato da Cruz and António Jacinto. Although the movement was a literary one, it now addresses young contemporary artists, who reveal a fresh look at the country surrounding them.

The contemporary African movement has been showcased around the world by many Angolan artists. In May 2019, Lisbon was filled with African art, most of it Angolan. Seeing Angola through the eyes of the nation's sons and daughters showed that there is a movement that has left colonialism and the utopias of the 1970s behind and followed the journey of the country. With his «Fronteiras Invisíveis [Invisible Borders]», Francisco Vidal transported us into a world of cotton flowers painted in oil on machetes. António Ole, celebrating 50 years of career, exhibited «Passado, Presente e Futuro [Past, Present and Future]» in Luanda, creating an umbilical connection between his works, in a visual narrative that has evolved over the years. Previously, in 2016, Yonamine's installation «Pão Nosso de Cada Dia [Our Daily Bread]», in which he depicted the face of former president José Eduardo dos Santos toasted on three thousand slices of bread, also represented an archetype of this movement. Sociologist, historian of African art

ANTÓNIO OLE EXPOSIÇÃO NO MUSEU CALOUSTE GULBENKIAN, EM 2018

historiador de artes africanas e curador, que menciona alguns artistas: «António Gonga é uma referência, onde o traço africano, em muitas das suas obras, nos conduz a este movimento, e mesmo Eleutério Sanche, que já faleceu, é marcadamente contemporâneo». Celebrar relações humanas e participar na vida com responsabilidade é uma linha de pensamento encontrada na obra mundialmente conhecida de Nastio Mosquito, nascido em 1981, no Huambo, que utiliza instalações de vídeo e música nas suas exposições. «Muitas pessoas dizem que os trabalhos destes artistas não têm muito de angolano, mas é preciso perceber que a nossa realidade tem um nível de contemporaneidade que pode ser adaptada às experiências e vivências dos autores nos lugares onde estão, e a ideia da visão sobre a corrente da arte africana mudou», ressalva o curador. A cotação dos artistas plásticos angolanos está a subir a nível mundial, como sublinha Manuel dos Santos «há uma força criadora muito grande e desafiadora, que chega aos espaços e deslumbra quem lá está e isso faz com que haja uma maior valorização». Para que as obras angolanas perdurem no tempo, o curador deixa um alerta: «a arte tem poder educativo, pode construir memórias, provocar desafios e estimular o pensamento, mas cabe aos artistas manterem o sonho vivo e lutarem pela independência intelectual que lhes permite ter asas para voar».

and curator Manuel dos Santos follows this line of thought, mentioning some artists: «António Gonga is an important name, in which the African trait, in many of his works, leads us to this movement and even Eleutério Sanche, who is now no longer with us, is markedly contemporary». Celebrating human relationships and participating in life responsibly is a line of thought found in the world-famous work of Nastio Mosquito, born in 1981 in Huambo, who uses video installations and music in his exhibitions. «A lot of people say that the works of these artists don't have much of Angola in them, but you need to understand that our reality has a level of contemporaneity that can be adapted to the experiences of the artists in the places where they are and the idea of the view on the flow of African art has changed», says the curator. The prices paid for works by Angolan artists are rising worldwide, as Manuel dos Santos points out: «There is a very large and challenging creative force that reaches the venues and dazzles those who are there and this creates an increase in value». In order for Angolan works to stand the test of time, the curator leaves a warning: «art has the power to educate, it can create memories, provoke challenges and stimulate thought, but it is up to the artists to keep the dream alive and to fight for the intellectual independence that allows them to have wings to fly».

EXPOSIÇÃO ÁFRICA DIVERSIDADE COMUM

INSPIRING PLACES

GRUPO COSAL

Na rota do turismo
On the tourism route

TEXTO TEXT CRISTINA FREIRE \\ FOTOGRAFIA PHOTOGRAPHY DIREITOS RESERVADOS

PULULUKWA RESORT

PULULUKWA, RESORT

A introdução do pedido de visto de turismo *online*, o fim do conflito e a abertura de mais aeroportos internos são boas notícias. Mas, apesar de haver ainda muito caminho a percorrer, para colocar o turismo de Angola no patamar que merece, o Grupo Cosal já deu os primeiros passos.

Angola tem todas as condições para ser uma potência turística. A costa imensa, virada ao Atlântico, o interior rico em fauna bravia, a que se juntam florestas imaculadas e gentes afáveis, que a todos recebem com um sorriso, são atractivos para que as receitas turísticas sejam reflectidas no Produto Interno Bruto (PIB). O Grupo Cosal está a apostar no sector tendo alargado o seu negócio para *resorts* que espelham o melhor que o país tem para oferecer, como nos releva o Director de Hotelaria, José António Torres: «As nossas primeiras unidades direccionadas para o turismo foram adquiridas no Mussulo, onde temos um *resort* e um restaurante, depois, quase em simultâneo, erguemos outro *resort* no Lubango e um hotel em Luanda e também chegámos à Namíbia onde temos uma propriedade com características únicas, porque temos água à nossa volta».

No mítico Mussulo, a trinta minutos de Luanda, encontramos o *resort* Roça das Mangueiras, que termina numa das praias do vasto banco de areia. Aqui só há espreguiçadeiras, debaixo de chapéus de colmo, viradas para as águas do Atlântico, que convidam a relaxar do bulício da cidade, quer seja de férias, ou só para uma escapadinha durante a semana ou de fim-de-semana. Lá dentro, escondidos, entre o aglomerado de palmeiras, encontram-se dois restaurantes e várias casas de diferentes tipologias, onde o conforto é o denominador comum. O espaço foi idealizado para não alterar o que a natureza ofereceu e todas as construções e a decoração foram pensadas para serem ecológicas, usando materiais da terra. O *resort*, que tem capacidade para mais de cem pessoas, serve também para iniciativas empresariais e institucionais, com salas para conferências. Mas é igualmente perfeito para quem sonha ter um casamento

O silêncio vive em harmonia com os sons da savana. \\ Silence lives in harmony with the sounds of the savannah.

The introduction of the online tourist visa application, the end of the conflict and the opening of more domestic airports are good news. But while there is still a long way to go to bring Angola's tourism to the level it deserves, Grupo Cosal has already taken the first steps.

Angola has all the conditions it needs to become a tourism power. Its immense coastline facing the Atlantic, its inland areas full of wildlife, coupled with unspoiled forests and friendly people, who welcome everyone with a smile, are attractions that should lead to tourist revenues being reflected in the Gross Domestic Product (GDP). Grupo Cosal is investing in the sector and has expanded its business to resorts that reflect the best the country has to offer, as Hotel Director José António Torres points out: «Our first tourism-focused hotels were acquired in Mussulo, where we have a resort and a restaurant, then, almost at the same time, we built another resort in Lubango and a hotel in Luanda and we also came to Namibia where we have a property with unique characteristics, because we are surrounded by water».

In mythical Mussulo, thirty minutes from Luanda, we find the Roça das Mangueiras resort, which ends on one of the beaches of the vast sandbank. Here there is nothing but sun loungers, under thatched umbrellas, facing the waters of the Atlantic, inviting you to relax away from the hustle and bustle of the city, whether on holiday, or just for a getaway during the week or at the weekend. Inside, hidden within the cluster of palm trees, are two restaurants and several houses of varying configurations, where comfort is the common denominator. The space was designed so as not to change what nature had endowed it with and all the buildings and decoration were designed to be ecological, using local materials. The resort, which can accommodate more than 100 people, also caters for corporate and institutional initiatives, with rooms for conferences. But it is equally perfect for those who dream of having a seaside wedding, as this place adds

PULULUKWA, RESORT

LA ROCHELLE, LODGE

à beira-mar, já que este sítio oferece magia ao ritual. Do outro lado do Mussulo, no famoso Kapossoka, o Grupo transformou o restaurante Embarcad'ouro, vestindo-o de elegância africana, onde a sofisticação está nos pratos de grelhados e no famoso *arroz de cherne* que já corre mundo, tal é o sabor distinto. A carta de vinhos mereceu uma apurada selecção para valorizar ainda mais os paladares mais exigentes. As sobremesas são obrigatórias para finalizar a refeição. A par com um café ou um *conhaque*, esta doce forma de terminar o repasto leva-nos ao mundo das experiências *gourmet* mais exigentes.

Mas há mais. Para quem gosta de viajar pelo país tem à sua espera no Lubango, província de Huíla, o Pululukwa, que em dialecto Umbundu significa literalmente «Descansa o Corpo». São cerca de trezentos hectares que nos recebem de braços abertos e nos convidam a celebrar a natureza em estado puro. O *resort* teve início com uma antiga fazenda agrícola, num verdejante território, onde

magic to the ritual. On the other side of Mussulo, in the famous Kapossoka, the group has transformed the Embarcad'ouro restaurant, dressing it in African elegance, where sophistication can be found in the dishes of grilled meats and in the *arroz de cherne* (sea bass rice), which is now world-famous, such is its distinctive flavour. The wine list offers a refined selection to further please the most discerning of palates. Desserts are obligatory to end the meal. Along with a coffee or cognac, this sweet way to end the meal takes us into the world of the most exquisite gourmet experiences.

But there is more. In Lubango, in the province of Huíla, Pululukwa, which in the Umbundu dialect literally means «Rest the Body», is waiting for anyone who likes to travel around the country. Some three hundred hectares welcome you with open arms and invite you to celebrate nature in its purest state. The resort started out on an old agricultural estate in a lush territory with zebras,

circulam zebras, impalas, avestruzes e muitos outros animais selvagens, mas simpáticos para com os visitantes. Os *bungalows*, que nos acolhem, foram inspirados em casas típicas que enaltecem a multiculturalidade e são recheados de conforto. É possível escolher a aldeia Kimbo Muholo, que representa a etnia Nhaneca Humbi de Huíla; ou a Aldeia Madeirense, que mostra um pouco da portuguesa Ilha da Madeira; ou a aldeia Zulu, que enaltece a origem de Nelson Mandela. Acreditamos que o melhor é ir ao Pululukwa várias vezes e assim ficar em todas, sendo garantida uma lição de História acerca destes povos. Em vez de praias de areia branca e água cristalina, há lagos transparentes e quedas de água provenientes do leito do rio Ngolo que se transforma em praias fluviais, por onde passam patos bravos, gansos e outras aves. Ao redor há árvores de frutos locais, como o Mirangolo, que oferecem os seus ramos para sombra e deixam no ar o aroma de África. O resto é paisagem para encher os sentidos. E, para que nada falte neste *resort* idílico que serve para famílias,

impalas, ostriches and many other wild animals roaming around, but which are friendly to visitors. The bungalows that welcome you are inspired by traditional houses that pay tribute to multiculturalism, and which are packed with comfort. You can choose the Kimbo Muholo village, which represents the Nhaneca Humbi, the ethnic group of Huíla; or the Madeiran Village that reveals a little of the Portuguese island of Madeira; or the Zulu village, which pays tribute to the origin of Nelson Mandela. We believe the best thing is to go to Pululukwa several times and stay in every one of them, with a guaranteed history lesson about these peoples. Instead of white sandy beaches and crystal clear water, there are clear lakes and waterfalls coming from the riverbed of the Ngolo River, which are transformed into river beaches, where wild ducks, geese and other birds pass. In the surrounding landscape there are local fruit trees, such as the Mirangolo (*carrisa spinarum*), which offer their branches for shade and leave the scent of Africa in the air. The rest is countryside to fill

grupos de amigos ou para quem gosta de viajar sozinho, há um restaurante que oferece uma carta onde se podem experimentar as maravilhas mais elaboradas da cozinha nacional e internacional e tudo confeccionado com produtos da terra, onde os legumes nascem numa horta sustentável que ajuda a comunidade local. Após alguns dias de descanso neste paraíso no interior de Angola, sentimos que somos filhos da terra e que ali sempre pertencemos. A esta sensação alia-se outra: a de gratidão por uma equipa cheia de sorrisos que realiza todos os desejos.

O Grupo Cosal quis ir mais longe, oferecendo aos angolanos e aos turistas internacionais uma experiência de África genuína, e partiu para a Namíbia fazendo, assim, nascer o *lodge* La Rochelle, que «é um local com características muito próprias, uma vez que está rodeado de nascentes, e serve dois públicos distintos: há vários *bungalows* e temos também *villas*, todos com piscina privada», revela José António Torres. Acrescentando ainda: «O entardecer é, sem dúvida, o maior atractivo do local, uma vez que os animais selvagens vão aos lagos beber água». Aqui, onde as girafas se entrelaçam e onde

the senses. And, to ensure that nothing is missing in this idyllic resort that caters to families, groups of friends or anyone who likes to travel alone, there is a restaurant with a menu from which you can experience the most elaborate wonders of national and international cuisine and everything is made from local produce. The vegetables used are grown in a sustainable garden that helps the local community. After a few days of rest in this paradise in the interior of Angola, you begin to feel that you are children of the earth and that you always belonged there. This is combined with another feeling: gratitude for a team full of smiles that fulfils your every wish.

Grupo Cosal wanted to go further, offering Angolans and international tourists a genuine African experience, and so headed to Namibia, where it created the La Rochelle lodge, which «is a place with its own unique characteristics, as it is surrounded by springs, and serves two distinct markets: there are several bungalows and we also have villas, all with private pool», reveals José António Torres. Adding further: «Dusk is, without a doubt, the biggest attraction of this place, as this when the wild animals go to the lakes to drink water». Here, where the giraffes entwine and where

LA ROCHELLE, LODGE

LA ROCHELLE, LODGE

ROÇA DAS MANGUEIRAS

África se apresenta em estado puro, o Grupo Cosal manteve a tradição que o caracteriza nos espaços de turismo e lazer. A natureza impõe a sua vontade e tudo foi pensado e construído sem que se sinta que ali existem pessoas e construções. E, enquanto fazemos um *safari* pelos mais de dez mil hectares da propriedade, onde vivem animais selvagens, sentimos que o silêncio vive em harmonia com os sons da savana. Nesta pureza única construída no meio da Namíbia, também existe um restaurante onde nada falta para aconchegar os paladares mais rigorosos. Mas o mais interessante é poder fazer uma refeição ao ar livre, no meio de África, onde à noite se acedem fogueiras e ouvimos o crepitar da lenha que nos envolve num sereno e doce aroma. Na partida ou na chegada, para que tudo se conjugue na perfeição, está garantido o *transfer* de Luanda para a Roça das Mangueiras e para o Pululukwa, e o mesmo acontece do aeroporto de Vinduque para o La Rochelle. Mas, se optar por visitar Luanda em negócios, ou antes de partir para conhecer melhor as maravilhas de Angola, pode pernoitar no Executive Hotel Samba que o Grupo Cosal reaproveitou, dando-lhe uma decoração moderna e descomprometida, onde um ginásio e uma piscina dão o toque de sofisticação. Boa viagem!

Africa presents itself in its pure state, Grupo Cosal keeps up the tradition that characterises it in tourism and leisure spaces. Nature imposes its will and everything has been designed and built without giving the feeling that there are any people and buildings here. And as you head out on a safari across the more than 10,000 hectares of the property, where wild animals live, you feel that silence lives in harmony with the sounds of the savannah. In this unique purity built in the middle of Namibia, there is also a restaurant, easily able to cater for the most discerning palates. But the most interesting thing is being able to enjoy an outdoor meal in the middle of Africa, where bonfires are lit at night and you can hear the crackling of the firewood that wraps you in its serene and sweet scent. On departure or on arrival, to ensure everything runs perfectly, transfer is guaranteed from Luanda to Roça das Mangueiras and to Pululukwa, and the same goes for Vinduque airport to La Rochelle. But, if you visit Luanda on a business trip, or want to learn more about the wonders of Angola before leaving, you can spend the night at the Executive Hotel Samba, which Grupo Cosal has refurbished, giving it a modern and uncompromising décor, where a gym and a swimming pool add a touch of sophistication. Have a good trip!

Está garantido o transfer de Luanda para a Roça das Mangueiras, o Pululukwa e o La Rochelle. \\
Transfer is guaranteed from Luanda to Roça das Mangueiras, to Pululukwa and to La Rochelle.

ROÇA DAS MANGUEIRAS

A história do caminho do Grupo Cosal na rota do turismo tem para a fundadora e *partnership*, Elizabeth Isidoro, uma razão de existir, como revela à ***Villas&Golfe*** numa breve e exclusiva entrevista.

Depois de restruturar a Cosal no Huambo, em 1982, percebe que o turismo é uma aposta de futuro?

Nos finais da década de 90 do século passado, tínhamos um espaço no Samba que era já de hotelaria no tempo colonial. Muito mais tarde, refizemos tudo para edificarmos um hotel novo e pensámos fazer a diversificação. Evoluímos na linha do turismo ou, como costumo dizer, «fui empurrada». Um dia fomos ao Lubango ver um espaço, onde havia interesse em trocar o terreno por uns camiões. Era muito familiar e achámos bonito e interessante. Como viajamos muito para a Namíbia e África do Sul, acreditámos que poderíamos fazer ali algo semelhante, como o que víamos naqueles países, fazendo um *resort* acolhedor, e assim foi.

E como qualifica os locais que já fez nascer?

É tudo muito bonito, muito sereno. São óptimos para as pessoas estarem sozinhas, com a família, ou com amigos

For Elizabeth Isidoro, founder and partner, the story of Grupo Cosal's journey along the tourism route is a reason for existing, as she reveals to ***Villas&Golfe*** in a brief and exclusive interview.

Did you realise that tourism was something with a good future after restructuring Cosal in Huambo in 1982?

In the late 90's of the last century, we had a space in Samba that was already a hotel in the colonial era. Much later, we reworked everything in order to build a new hotel and thought about diversifying. We evolved towards tourism or, as I tend to say, «I was pushed». One day we went to Lubango to see a space where there was an interest in swapping the land for some lorries. It was very familiar and we found it beautiful and interesting. As we travelled to Namibia and South Africa a lot, we believed we could do something similar there, to what we had seen in those countries, making a cosy resort, and so that's what we did.

And how would you describe the places that you have already created?

They're all very beautiful, very serene. They are great

e, para quem goste de escrever, são o sítio ideal. Nasci no interior, no Bié, em Camacupa, e sempre tive animais selvagens por perto, e isto agora é uma continuação daquilo que já estava habituada a ter. Na Namíbia temos cerca de três mil animais selvagens que ali vivem livres na natureza.

Como vê o sector do turismo? Perspectivas?

Tenho a perfeita noção de que o país ainda está muito cru nesse sector. Faltam infra-estruturas e qualificação do capital humano. O turista quando chega quer-se sentir à vontade e em segurança, pois isso é importante para que volte, fale do que viu e sentiu e para que com isso traga mais pessoas. Os nossos espaços foram decorados com ideias minhas e do José António, um pouco sem pensarmos, mas hoje olhamos para o que fizemos e sentimos que existe harmonia, os espaços respeitam e preservam a natureza. O Pululukwa foi construído respeitando as árvores e as pedras que já lá estavam.

Sente que está no caminho certo?

São vinte anos de trabalho, é quase uma renda de bilros, vamos fazendo. Era muito bom que Angola conseguisse consolidar o sector do turismo. Há muito trabalho a fazer e um caminho grande pela frente, mas acredito que havemos de conseguir. Temos de criar condições para receber turistas, desde quem trabalha na hotelaria e restauração, até aos guias turísticos. O nosso sector é o automóvel, o turismo veio como algo interessante que podemos fazer e gerar mais postos de trabalho.

for people being alone, with family, or with friends, and for anyone who likes to write, they are the ideal place. I was born in the interior, in Bié, in Camacupa, and always had wild animals nearby, and this now is a continuation of what I was already used to having. In Namibia, we have around 3,000 wild animals that live freely in nature there.

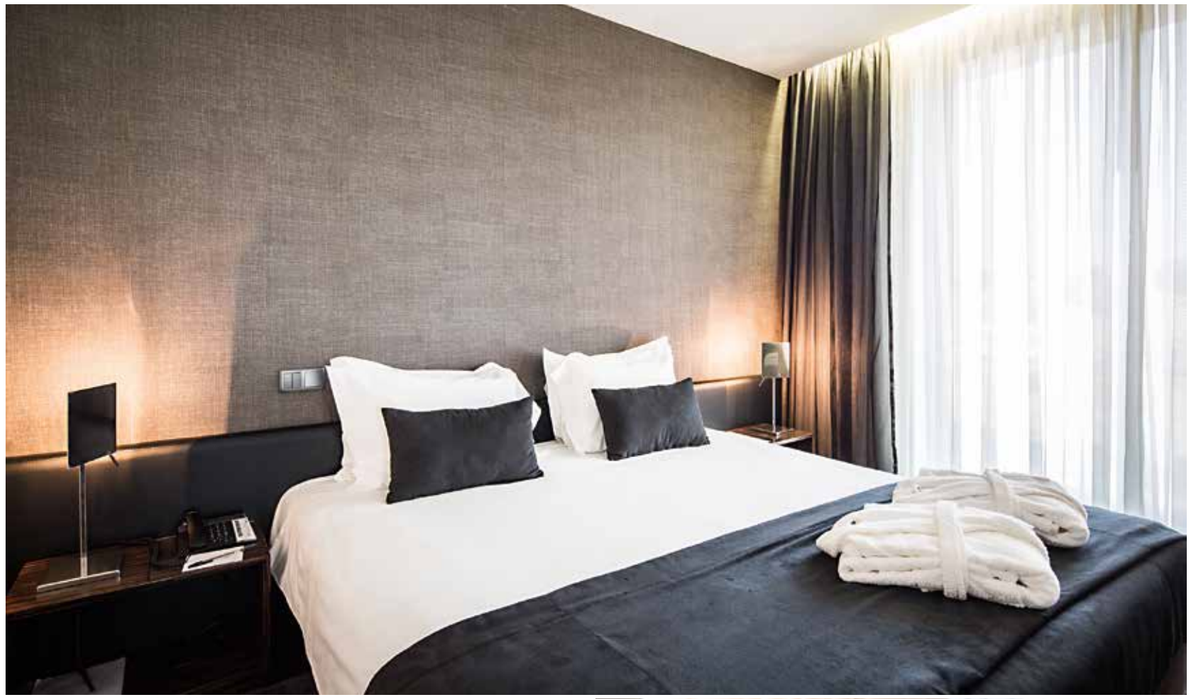
What is your view of the tourism sector? Its outlook?

I have the perfect notion that the country is still very undeveloped in this sector. There is a lack of infrastructure and a lack of training in human resources. When tourists arrive, they want to feel comfortable and safe, indeed this is important for them to come back, talk about what they saw and felt and bring more people through doing so. Our spaces have been decorated with ideas from me and José António, without thinking too much about what we were doing, but today we look at what we have done and feel that there is harmony, the spaces respect and preserve nature. Pululukwa was built respecting the trees and the rocks that were already there.

Do you feel you are on the right path?

We've been working at it for 20 years; it's almost like creating a delicate piece of lacework. It was very good that Angola has managed to reinforce the tourism sector. There is a lot of work to do and a long way to go, but I believe we will get there. We have to create conditions to welcome tourists, from those who work in the hotels and restaurants, to tourist guides. We work in the car industry, tourism came along as something interesting that we can do and create more jobs.

ROÇA DAS MANGUEIRAS



HOTEL SAMBA

«Era muito bom que Angola conseguisse consolidar o sector do turismo» \\ «It was very good that Angola has managed to reinforce the tourism sector»

MANGAIS GOLF RESORT

Turismo de excelência em harmonia com a Natureza // First-rate tourism in harmony with nature

TEXTO TEXT CRISTINA FREIRE \\ FOTOGRAFIA PHOTOGRAPHY 1-7, 9 PEDRO KIRILOS; 8 JOAO BESSONE

Quando o rio Cuanza está quase a chegar ao Oceano Atlântico, mesmo às portas de Luanda, encontramos, na sua foz, uma revelação única na natureza. Água, plantas e animais compõem uma afinada orquestra que liberta sons relaxantes e envolve quem visita o Mangais Golf Resort.

Na margem direita do rio Cuanza, em frente ao Parque Nacional da Quiçama e a pouco mais de uma hora de Luanda, por estrada de alcatrão, encontramos uma tranquilidade absoluta, num espaço de lazer polivalente, onde se pode aprender ou jogar golfe; conhecer melhor o pólo equestre; navegar pelo rio em barcos ecológicos e passear a cavalo pelo areal imenso, numa praia onde o mar se mistura com o sol e mostra os tons mais bonitos que Angola usa ao fim do dia. Por entre a variada vegetação

When the Cuanza River is just about to reach the Atlantic Ocean, right at the gates of Luanda, there stands, at its mouth, a unique revelation in nature. Water, plants and animals compose a finely tuned orchestra that releases soothing sounds and embraces visitors to Mangais Golf Resort.

On the right bank of the Cuanza River, in front of Quiçama National Park and just over an hour from Luanda, by tarmac road, we find absolute tranquillity in a multipurpose leisure venue, where you can learn or play golf; get to grips with polo; sail down the river in eco-friendly boats or ride a horse along the immense beach, where the sea blends with the sun and reveals the most beautiful hues worn by Angola at the end of the day. Amidst the varied

2

2

O campo de golfe, que surgiu em 2009, contou com múltiplos melhoramentos, sendo, agora, o único em Angola com características internacionais. \\ The golf course, which came about in 2009, has enjoyed multiple improvements, and is now the only one in Angola with international characteristics.

e simpáticos animais, há *bungalows*, ao estilo tradicional africano, casas, restaurante, piscina e muitos outros mimos para um fim-de-semana ou férias.

O projecto foi idealizado há trinta e dois anos por Francisco Faísca, nascido no Kikuxi, perto de Luanda, que juntou o gosto pela arte equestre ao reconhecimento internacional de construtor de campos de golfe. Os cerca de quarenta cavalos, que já tinha, viajaram até à foz do Cuanza e ali vivem em harmonia com a natureza, onde muitos já se reproduziram, com os poldros a fazer o encanto de crianças e adultos. O campo de golfe, que surgiu em 2009, contou com múltiplos melhoramentos, sendo, agora, o único em Angola com características internacionais, onde podemos encontrar 18 buracos com uma distância máxima de cerca de sete mil metros e seis marcas de saída, o que proporciona ao jogador escolher um percurso, mais ou menos longo, de acordo com o seu nível ou vontade. Recebeu o parecer positivo de *European Tour de Golf* para a realização do *Angola Open*, que levou ao local os melhores praticantes de golfe do mundo e teve também honras de Estado com a participação do Presidente João Lourenço, no *Presidential Golf Day* – uma iniciativa que também contou com jogadores internacionais e serviu para promover o turismo e eventuais parcerias que o Executivo pretende para diversificação da economia. E, a juntar às magníficas características naturais do complexo turístico,

vegetation and friendly animals, there are traditional African-style bungalows, houses, a restaurant, a swimming pool and many other treats for a weekend break or holiday.

The project was dreamed up thirty-two years ago by Francisco Faísca, born in Kikuxi, near Luanda, who combined a taste for equestrian art with international recognition as a golf course builder. The forty-or-so horses he already owned travelled to the mouth of the Cuanza and now live there in harmony with nature, where many have already reproduced, with the foals enchanting children and adults alike. The golf course, which came about in 2009, has enjoyed multiple improvements, and is now the only one in Angola with international characteristics, on which you can find 18 holes with a maximum distance of about 7,000 metres and six tees, which allows the player to choose a longer or shorter course according to their level or desire. It was given the thumbs-up by the European Golf Tour when it held the Angola Open, which attracted some of the best golfers in the world to the venue and was also given state honours with the participation of President João Lourenço at *Presidential Golf Day* – an event that also welcomed international players and served to promote tourism and possible partnerships, intended by the government to diversify the economy. And, in addition to the magnificent natural features of the tourist complex,

surgiu, em 2015, o Mangais Pólo Club, presidido por Eduardo Vieira, um aficionado e praticante deste desporto. O objectivo é levar ao país o charme da modalidade equestre e representar Angola em competições internacionais, como aconteceu recentemente no África Cup, na África do Sul, e no *Genghis Khan Cup*, na Mongólia. O campo principal, com duzentos e cinquenta metros de comprimento por cento e cinquenta de largura, comporta as dimensões oficiais, havendo um mais pequeno para treinos. Mas, para conseguir a equipa angolana, foi preciso treinar, pelo menos, quatro jovens, sendo que alguns nunca tinham chegado perto de um cavalo. Quatro anos e muita vontade depois, o Mangais Pólo Club conta com oito cavalos treinados especificamente para a modalidade, estando mais dez a caminho, oriundos da África do Sul, e duas equipas activas, compostas por jovens locais, onde alguns chegaram por curiosidade ou para trabalhar, mas conseguiram mostrar talento natural e, hoje, vestem a camisola com a bandeira angolana ao peito. Nas lides equestres há também ensino de *dressage*, que conjuga a união entre cavalo e cavaleiro, transformando a modalidade num harmonioso de *pas de deux*. E, para que nada falte, também se ensina a levar o cavalo a saltar obstáculos. Daqui a uns tempos, poderemos ter Angola a participar nas principais modalidades equestres internacionais. Para quem não quiser entrar em competições, pode optar só por ter aulas para dominar o cavalo, e para quem já se aventura com as rédeas na mão pode passear pela praia, que fica ali mesmo ao lado, com a família ou amigos. Se a vontade for mesmo não fazer nada e só descansar, pode mergulhar numa imensa piscina rodeada por palmeiras e outras árvores nativas ou dar um passeio a pé na paz do silêncio, às vezes interrompido pelo cantar da passarada, ou seguir até à praia, estender a toalha e banhar-se nas águas cálidas e tranquilas do Atlântico. Para aconchegar o corpo, há um restaurante onde as iguarias nacionais e internacionais instalam dúvida do que escolher. O *lounge* interior e exterior convidam a desfrutar de uma bebida na companhia das personagens de um livro, ou das próximas tendências numa revista. Se o objectivo é ter uma casa no campo, pode optar por comprar ou alugar um dos dezoito apartamentos, inseridos num espaço de 472 hectares, onde o principal objectivo é o lazer, a promoção do bem-estar e a preservação da natureza.

2015 saw the opening of the Mangais Polo Club, headed by Eduardo Vieira, a fan and player of this sport. The aim is to bring the charm of equestrian sport to the country and to represent Angola in international competitions, as happened recently at the Africa Cup, in South Africa, and the Genghis Khan Cup, in Mongolia. The main field, two hundred and fifty metres long and one hundred and fifty metres wide, meets official dimensions, and there is a smaller one for training. But to form the Angolan team, at least four young people had to be trained, some of which had never been anywhere near a horse. Four years and a great deal of determination later, the Mangais Polo Club now has eight horses specifically trained for the sport, with ten more on the way, from South Africa, and two active teams, made up of young locals, some of whom arrived out of curiosity or to work, but who ended up revealing a natural talent and today wear the shirt featuring the Angolan flag on their chest. Equestrian matters continue with dressage teaching, forming the union between horse and rider, transforming the sport into a harmonious *pas de deux*. And to ensure nothing is missing, horse jumping is also taught. In the not-too-distant future we might well see Angola participating in the main international equestrian sports. For anyone not eyeing a place in competitions, you can choose to simply take horse riding lessons, and for those who are already used to having reins in their hands, can go for a ride along the beach, which is located right next to the resort, with family or friends. If your plan is really to do nothing at all, and just rest, you can take a dip in a huge swimming pool surrounded by palm trees and other native trees or take a stroll in the peace of silence, at times interrupted by birdsong, or continue on to the beach, lay out your towel and bathe in the warm, tranquil waters of the Atlantic. To treat the body, there is a restaurant where national and international delicacies make choosing the taxing chore. The indoor and outdoor lounges invite you to enjoy a drink in the company of a good book, or catching up on the latest trends in a magazine. If your plan is to have a country retreat, you can choose to buy or rent one of the eighteen apartments, located within a 472-hectare setting, where the main goal is leisure, the promotion of well-being and the preservation of nature.

Daqui a uns tempos, poderemos ter Angola a participar nas principais modalidades equestres internacionais. \\ In the not-too-distant future we might well see Angola participating in the main international equestrian sports.

2019, SURF

ANGOLA WAVES

Angola de prancha na mão
Angola with your board under your arm

TEXTO TEXT CRISTINA FREIRE \\ FOTOGRAFIA PHOTOGRAPHY DIREITOS RESERVADOS

Virada para o Atlântico, a costa de Angola poderá, em breve, ser um atractivo para os apaixonados e praticantes de *surf* e também para todos que gostam de um estilo de vida recheado de emoções infinitas. Aqui dominam os *point breaks* de esquerda, que têm cada vez mais fama, devido a uma onda que correu mundo e ficou conhecida como perfeita.

Situada no ocidente do continente africano e com 1650 quilómetros de costa, Angola será um paraíso do *surf* internacional. Até agora foram descobertos três pontos: Cabo Ledo, Sumbe e Namibe, que deixam os entendidos da modalidade desportiva e de lazer maravilhados. Este éden inexplorado tem sido procurado, na maioria, por israelitas, norte-americanos, portugueses e alguns angolanos. A Angola Waves está atenta ao mercado, oferecendo produtos integrados que provocam experiências singulares, como nos relata o gerente Bizuka Barros: «Temos dois tipos de serviços: os pacotes de Cabo Ledo com três tipologias de *resorts* e duas *Surf Trips*. Para mim o mais interessante do negócio é a viagem de dez dias, que é um misto de Cabo Ledo e uma praia perto do Sumbe, e outra de 14 dias, que vai até ao Namibe com regresso, e vamos acampando por todas as praias que têm boas ondas». A empresa que promove o turismo, através do *surf*, organiza tudo, desde o *transfer* do aeroporto de Luanda até à logística de acomodação, transporte e montagem das tendas com

Facing the Atlantic, the Angolan coast may soon become an attraction for surf enthusiasts and surfers, and also for anyone who enjoys a lifestyle filled with endless emotions. This is the home of left-hand point breaks, which are becoming more and more famous, due to a wave that swept the world and became known as perfect.

Located on the west side of the African continent and with 1650 kilometres of coastline, Angola is set to become an international surfing paradise. So far three points have been discovered that amaze sports and leisure experts: Cabo Ledo, Sumbe and Namibe. This unexplored Eden has been sought out mostly by Israelis, North-Americans, Portuguese and some Angolans. Angola Waves is attentive to the market, offering integrated products that offer unique experiences, as manager Bizuka Barros tells us: «We have two types of services: Cabo Ledo packages with three resort types and two *Surf Trips*. For me the most interesting is the 10-day trip, which is a mix of Cabo Ledo and a beach near Sumbe, and a 14-day return trip to Namibe, on which we go camping on all beaches that have good waves». The company that promotes tourism through surfing organises everything from transfers from Luanda airport to the logistics of accommodation, transportation and setting up tents, with meals provided throughout the trip. Angola's waves are putting the country on the world surf map. According to recent figures, there

2018, NAMIBE SURF TRIP

serviço de refeições ao longo da viagem. As ondas angolanas estão a colocar o país no mapa mundial do *surf*, havendo, segundo números recentes, cerca de 23 milhões de surfistas entre profissionais e praticantes, e Angola pode ir aqui buscar uma boa fatia. Há cerca de seis anos, dois surfistas estrangeiros andavam à descoberta das ondas de Angola, quando viram à sua frente uma esquerda perfeita, com quase três quilómetros de extensão, sendo uma onda fácil e cilíndrica. E, se a qualidade das ondas já é conhecida além-fronteiras, o acolhimento, por parte do povo que vive nas aldeias perto das praias, tem sido também muito importante já que muitos surfistas gostam de passear pelas localidades para aí privar mais de perto com a cultura local, através das histórias que ouvem contar e da gastronomia típica que ficam a conhecer.

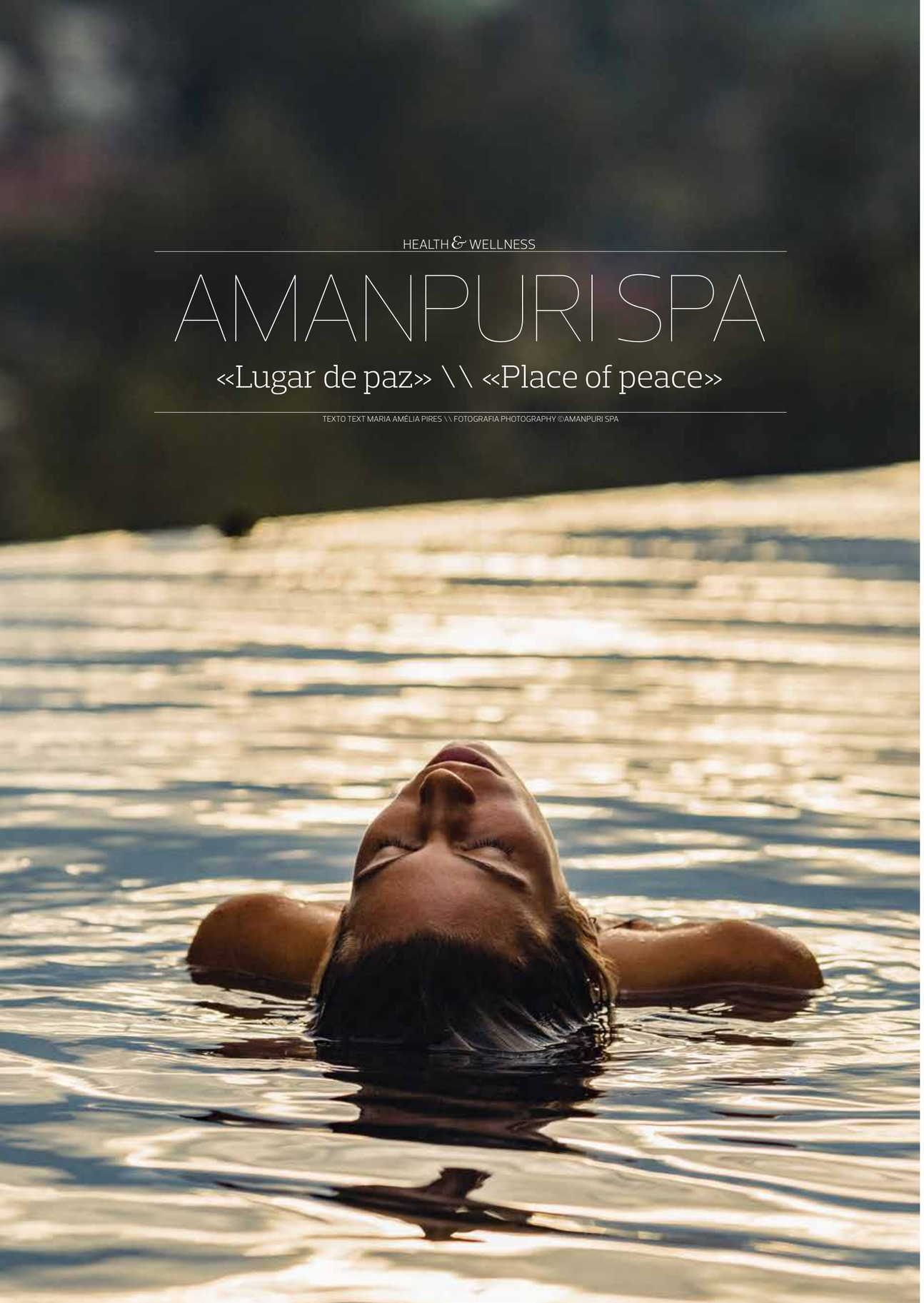
Por isso, a filosofia do *surf* em Angola não é só no mar que acontece. E a Angola Waves não deixa nada ao acaso, como acontece com a viagem de Luanda ao Namibe. Pelas estradas, vão carros 4x4 que levam a tribo e toda a logística de tendas, uma cozinha e material de apoio. É aqui que, depois de algumas horas de caminho, se avista uma praia sem fim. E à noite acendem-se fogueiras sob o céu estrelado que anima as conversas. Bizuka Barros reconhece que há ainda muito trabalho para ser feito, depois de seis anos de actividade «nunca tivemos problemas de assaltos e o risco de malária nas praias é muito reduzido. Os mitos têm de ser desmistificados. Acredito que 'o passa a palavra' é o mais eficaz. Nos dias de hoje ainda temos poucos surfistas e há espaço para muitos mais, o turismo só tem a ganhar agora que o *surf* está tão na moda pelo mundo todo». O *surf* em Angola pode ser praticado durante o ano todo, embora a época do Cacimbo ou Inverno, que vai de Maio a Outubro, seja a melhor.

are about 23 million professional and leisure surfers, and Angola can try to get a good slice of this market. About six years ago, two foreign surfers were out exploring Angola's waves, when they came across a perfect left-hand point break, almost three kilometre long, producing an easy and cylindrical wave. And with the quality of the waves already known abroad, the welcome given by people who live in the villages near the beaches has also proved very important as many surfers like to wander around the villages to get into closer contact with the local culture, through the stories they hear and the traditional cuisine they get to try.

The surf philosophy is not confined therefore solely to the sea. And Angola Waves leaves nothing to chance, as with the trip from Luanda to Namibe. 4x4 cars carry the tribe, along with the tents, a kitchen, and support material along the roads. After a few hours' drive, an endless beach comes into view. At night campfires are lit under the starry sky, driving the conversations. Bizuka Barros acknowledges that there is still a lot of work to be done. After six years of activity, «we have never had a problem with robbery and the malaria risk is very low on the beaches. The myths need to be demystified. I believe that word of mouth is the most effective way. At the moment we still only have few surfers and there is room for many more. Tourism has everything to gain now that surfing is so fashionable all over the world». You can surf all year round in Angola, although the Cacimbo or winter season from May to October is the best.

2018, SALINAS

2018, NAMIBE SURF TRIP CATANAS



HEALTH & WELLNESS

AMANPURI SPA

«Lugar de paz» \\ «Place of peace»

TEXTO TEXT MARIA AMÉLIA PIRES \\ FOTOGRAFIA PHOTOGRAPHY ©AMANPURI SPA

Situado na costa oeste de Phuket, na Tailândia, Amanpuri é um *resort* do Grupo Aman, cuja localização privilegiada é um dos principais factores que convida os viajantes a descobrirem este paraíso com praias privadas. As 40 *villas* estão rodeadas por uma plantação de coqueiros e implantadas numa península. Das varandas, o privilégio é acordar a espreitar o mar.

Amanpuri significa, em português, «lugar de paz» e nenhum outro nome poderia ser mais adequado. De facto, o primeiro *resort* do Grupo e um dos mais luxuosos do mundo é um lugar de paisagens arrebatadoras, de serviços excepcionais e de silêncio. A paz é ainda mais sublimada no Amanpuri Spa que, tal como todos os do Grupo, sempre proporcionou uma experiência de bem-estar holística e transformadora, cuidando da mente, do corpo e do espírito. Mas o Amanpuri Spa vai agora mais além, com a introdução de serviços médicos integrados e imersões de bem-estar intensivo no seu novo e revolucionário Centro de Bem-Estar Holístico. Amanpuri é o primeiro *resort* da marca a fornecer serviços médicos, através de uma equipa médica altamente credenciada, divididos em três categorias: Medicina antienvelhecimento e preventiva, Estética e Desempenho desportivo. Tratamentos de ponta e que se servem da mais alta tecnologia são complementados com antigas técnicas de cura e terapias alternativas. Depois de exames de diagnóstico, os tratamentos

Stood on the west coast of Phuket, in Thailand, Amanpuri is an Aman Group resort, the prime location of which is one of the main factors enticing travellers to discover this paradise with private beaches. Its 40 villas are surrounded by a coconut plantation and built on a peninsula. From their verandas, guests enjoy the privilege of waking up with the sea in view.

In English Amanpuri means «place of peace» and no other name could be more appropriate. In fact, the Group's first resort and one of the most luxurious in the world is a place of stunning landscapes, exceptional services and silence. Peace is even further refined in the Amanpuri Spa, which, like each spa in the Group, has always provided a holistic and transformative experience of wellness, caring for the mind, body and spirit care. But the Amanpuri Spa now goes beyond this, with the introduction of integrated medical services and intensive wellness immersions in its revolutionary new Holistic Wellness Centre. Amanpuri is the brand's first resort to provide medical services, through a highly accredited medical team, divided into three categories: anti-ageing and preventive medicine; aesthetics; and sports performance. State-of-the-art treatments using the height in technology are complemented by ancient healing techniques and alternative therapies. After diagnostic examinations, medical treatments are overseen by director Dr Narinthorn Surasinthorn

médicos são supervisionados pelo director Dr. Narinthorn Surasinthorn e a sua equipa de médicos especialistas, fisioterapeutas, quiropráticos, nutricionista, médicos de Medicina Tradicional Chinesa e médicos ayurvédicos.

Mas o Amanpuri Spa também é o primeiro Aman a fornecer imersões de bem-estar intensivo: programas individuais com tratamentos médicos, adaptados às necessidades de cada indivíduo. Estes planos mínimos de cinco noites aprofundam e expandem as três imersões de bem-estar originais do resort, que foram lançadas em 2016: *Mindfulness & Stress Management*, *Weight Management & Transformation and Detox & Cleansing* e, por último, *Sports Recovery & Rehabilitation and Rejuvenation & Optimal Wellbeing*.

Todas as imersões incluem tratamentos diários de spa, aulas privadas, terapias especializadas e planos nutricionais abrangentes. Para os que não têm tempo para se dedicarem a uma imersão profunda, o Amanpuri Spa também oferece duas experiências mais curtas.

Além dos serviços médicos, o Centro de Bem-Estar Holístico Amanpuri continuará a oferecer tratamentos especializados de saúde e beleza, além de cura energética. Seja para uma terapia médica ou para um relaxante tratamento de spa, os hóspedes estarão sempre rodeados de águas azul-turquesa, de praias de areia branca... Estarão em paz, neste «lugar de paz».

and his team of specialist doctors, physiotherapists, chiropractors, nutritionists, Traditional Chinese Medicine doctors and Ayurvedic doctors.

But the Amanpuri Spa is also the first Aman to provide intensive wellness immersions: individual programmes with medical treatments tailored to the needs of each individual. These plans, lasting a minimum of five nights, deepen and expand the resort's three original wellness immersions, which were launched in 2016: *Mindfulness & Stress Management*, *Weight Management & Transformation and Detox & Cleansing* and, finally, *Sports Recovery & Rehabilitation and Rejuvenation & Optimal Wellbeing*. Each immersion includes daily spa treatments, private lessons, specialised therapies and comprehensive nutritional plans. For those who do not have the time to dedicate to a deep immersion, the Amanpuri Spa also offers two shorter experiences.

In addition to medical services, the Amanpuri Holistic Wellness Centre will continue to offer specialised health and beauty treatments, in addition to energy healing. Whether for medical therapy or a relaxing spa treatment, guests will always be surrounded by turquoise waters, white sandy beaches... They will be at peace in this «place of peace».

CASIMIRO PIRES

RESTAURANTE PIMM'S

Portugal à mesa de Luanda
Portugal on a plate in Luanda

TEXTO TEXT CRISTINA FREIRE \\ FOTOGRAFIA PHOTOGRAPHY 1 MANUEL TEIXEIRA; 2–4 PEDRO KIRILOS

Um sonho de infância, que tinha como protagonista um restaurante, levou Casimiro Quintas a investir em Luanda. O enredo contava com produtos de excelência que iriam produzir experiências gastronómicas ímpares. Um dia, conheceu a *chef* Eugénia Esteves e tudo aconteceu. O sonho foi realizado e, após outros restaurantes, nasceu o Pimm's que, a par com pessoas comuns, serve chefes de Estado e outras individualidades.

Casimiro Pires nasceu em Portugal, na vila de Lanheses, em Viana do Castelo, e, desde criança, imaginava-se a gerir um restaurante com produtos de elevada qualidade que provocariam, a quem o visitasse, uma experiência memorável. Depois de estar à frente de restaurantes reconhecidos a nível internacional, como o Twin's, na cidade do Porto, partiu para Angola, nos anos noventa. Nesse tempo, encontrar produtos que satisfizessem a sua exigência era impossível. Mesmo assim arriscou. E pensou ficar uns quatro anos. Não aconteceu. A resiliência e a força de vontade que Casimiro e a sua companheira Eugénia impuseram ao negócio levou-os a conseguir importar produtos de Portugal para Angola, já que o objectivo era uma gastronomia lusa com produtos genuínos. Foi também durante esse tempo que colheram respeito e apreço por quem os

A childhood dream, in which a restaurant played a prominent role, led Casimiro Quintas to invest in Luanda. The plotline featured first-rate products that would produce unique gastronomic experiences. One day, he met chef Eugénia Esteves and the rest is history. The dream came true and, after other restaurants, Pimm's came into being, which, along with ordinary diners, serves heads of state and other personalities.

Casimiro Pires was born in Portugal, in the village of Lanheses, in Viana do Castelo, and ever since he was a child, he would imagine himself running a restaurant with high-quality products that would provide its guests with a memorable experience. After fronting internationally recognised restaurants, such as Twin's, in the city of Oporto, he left for Angola in the nineties. At that time, finding products that met his high demands was impossible. Nevertheless, he took the risk, thinking that he would stick around for four years or so. This isn't how it turned out. The resilience and willpower that Casimiro and his partner Eugénia brought to the business meant they were somehow able to import products from Portugal to Angola, since the aim was Portuguese cuisine with genuine products. During this same period they also earned the respect and appreciation

visitava, sendo o Tambarino um restaurante famoso, no fim dos anos noventa, não só pelo acolhimento e pelo que lá se comia, como pelo convívio gerado em torno da música da Banda Maravilha, que fazia deste espaço uma referência na capital. As noites de Luanda começavam a animar e o casal de empresários decide avançar para outro restaurante. E assim, perto da viragem de século, o Pimm's, que quer dizer Produção e Iguarias de Martins dos Santos, é adquirido e são realizadas obras para se tornar um restaurante de aconchego. A ideia de levar um pouco de Portugal para Angola foi mantida, e a carta preparada pela *chef* Eugénia Esteves seguiu o ritual de pratos portugueses.

of their guests. Their restaurant, Tambarino, was famous in the late nineties, not only for the hospitality and the food that was served there, but also for the convivial atmosphere created thanks to performances by Banda Maravilha, which made this venue a highlight in the capital. Nightlife in Luanda was starting to pick up and the business couple decided to open another restaurant. And so, around the turn of the century, Pimm's, which stands for *Produção e Iguarias de Martins dos Santos*, was acquired and work was begun to turn it into a cosy restaurant. The idea of bringing a little of Portugal to Angola was maintained, and the menu prepared by chef Eugénia Esteves followed the

Mas, agora, já conseguia alguns produtos em Luanda e assim aventurou-se na fusão de paladares e nasceram pratos únicos, onde a presença da gastronomia angola não foi esquecida em conjunto com a de outras nacionalidades. O espaço tem muitos motivos portugueses. Ali estão presentes granitos, uma mini adega do Douro, e até referência às casas alentejanas podemos encontrar. No chão da primeira sala vemos uma rosa-dos-ventos, em calçada portuguesa, e, nas paredes da segunda sala, mais intimista, estão expostos quadros de artistas angolanos. É nesta saudável mistura de culturas que Casimiro e Eugénia continuam a presentear quem chega ao Pimm's, onde já se sentaram e degustaram refeições com sabor sublime chefes de estado e outras individualidades. Para acompanhar a excelência da carta, estão os vinhos, a grande maioria portugueses, escolhidos, muitas vezes, a pensar em clientes especiais. A rematar a refeição, para os mais corajosos, há um carro de sobremesas, onde apetece provar de tudo, sem deixar de lado a tábua de queijos que pode ser apreciada a meio da tarde com um vinho próprio para o momento.

ritual of Portuguese dishes. But now, you could actually procure some products in Luanda and so she ventured into the fusion of palates and unique dishes were created, where the presence of Angolan cuisine was not forgotten, together with those of other nationalities. The space has many nods to Portugal. There are granites, a mini winery from the Douro, and you can even find references to Alentejo houses. The floor of the first room features a wind rose, fashioned from Portuguese cobble stones, and on the walls of the second, cosier room, paintings by Angolan artists are on display. In this healthy mix of cultures, Casimiro and Eugénia continue to accommodate anyone arriving at Pimm's, where heads of state and other personalities have already sat down and enjoyed sublimely flavoured meals. Wines accompany the excellence of the menu, the vast majority Portuguese, often chosen with special customers in mind. To finish the meal, for the more courageous of diners, there is a dessert trolley, laden with treats each as irresistible as the next, without forgetting the cheese board that can be enjoyed mid-afternoon with a wine ideally paired for the moment.

É nesta saudável mistura de culturas que Casimiro e Eugénia continuam a presentear quem chega ao Pimm's.
\\ In this healthy mix of cultures, Casimiro and Eugénia continue to accommodate anyone arriving at Pimm's.

SUPREME FLAVOURS

SABORES DO MOXICO

Os truques gastronómicos que vêm da floresta // The gastronomic tricks that come from the forest

TEXTO TEXT CRISTINA FREIRE \\ FOTOGRAFIA PHOTOGRAPHY PEDRO KIRILOS

No Moxico, a maior província de Angola, o empreendedorismo começa a despertar, motivo que levou Angélica Rafael a procurar, na floresta, produtos silvestres, para dar vida nova às suas receitas culinárias. Da sua longa lista, onde podemos encontrar compotas e sumos de fruta, há também pratos típicos reinventados com sabores antigos.

Depois de passar uns anos em Luanda, devido à instabilidade vivida em Luena, a capital da província do Moxico, Angélica Rafael regressa à terra e aventura-se nas lides gastronómicas começando por servir refeições e dando assim os primeiros passos na sua empresa de *catering*: «Em Luanda não tinha emprego e aqui percebi que podia avançar com os meus cozinhados, porque não havia quase ninguém a servir refeições às individualidades que aqui estavam e a outras que viessem em serviço. Os meus primeiros clientes foram o Governador Ernesto Liberdade e o delegado da Sonagol, foram eles que me aconselharam a abrir uma empresa». E assim foi!

Angélica Rafael regressa à terra e aventura-se nas lides gastronómicas. \\ Angélica Rafael returned home, to venture into the world of cooking.

Entre 2005 e 2012, o jardim da cidade teve um restaurante gerido por Angélica, que ali percebeu o seu talento para a cozinha. Mas, antes, aproximou-se das Mais Velhas do Moxico – termos carinhosos e de respeito pelas avós –, para descobrir os seus segredos e aprender a língua Chócue. «Aprendi a cozinhar as comidas típicas da província e juntei o útil ao agradável, dando a conhecer a quem cá vinha a nossa gastronomia, e fui aperfeiçoando a técnica e ganhando mais clientes», confessa a empreendedora.

In Moxico, Angola's largest province, entrepreneurial spirit is starting to show itself, causing Angélica Rafael to go foraging for wild products in the forest, to bring new life to her culinary recipes. Her long list of recipes features jams and fruit juices, and at the same time traditional dishes, reinvented with ancient flavours.

After spending a few years in Luanda, due to the instability experienced in Luena, the capital of the province of Moxico, Angélica Rafael returned home, to venture into the world of cooking, starting out by serving meals and thus taking the first steps in her catering business: «In Luanda I didn't have a job and here I realised that I could go ahead with my cooking, because there was almost no one serving meals to important figures, who were here and others who came as part of their work. My first clients were Governor Ernesto Liberdade and the Sonagol delegate. They advised me to start a business». And that's just what she did!

Between 2005 and 2012, the city's garden had a restaurant run by Angélica, and it was here that she discovered her talent for cooking. But first, she approached *Moxico's Eldest Women* – an affectionate and respectful terms for grandmothers –, to discover their secrets and to learn the Chokwe language. «I learned to cook the traditional foods of the province and mixed business with pleasure, revealing our gastronomy to the people who come here, while perfecting my technique and gaining more clients», confesses the entrepreneur.

Angélica, depois de aprender a língua local, partiu pela província à descoberta da essência dos pratos típicos. \\ Angélica, after learning the local language, she headed off into the province to discover the essence of traditional dishes.

Por entre os ensinamentos, passados de boca por várias gerações, Angélica descobre os produtos silvestres que nascem na floresta e começa a fazer doces e sumos naturais. Deixa o restaurante e dedica-se à sua empresa, que serve *catering* para eventos particulares e institucionais, fazendo, ao mesmo tempo, o embelezamento dos espaços onde vai servir. «Descobri muitos produtos silvestre que podem acompanhar os pratos típicos e outros servem para fazer geleias e sumos, como a ginguenga, por exemplo, que é um fruto silvestre que colhemos na mata e dá um sumo muito refrescante», salienta Angélica. Às inovações gastronómicas juntou-se o maboc, que parece um maracujá encarnado, e o luengo, muito parecido com a ameixa, que, depois de estarem um bom tempo na panela com açúcar ou mel, resultam em deliciosas compotas ou geleias. Angélica não ficou pelos ensinamentos das «Mais Velhas». Depois de aprender a língua local partiu pela província à descoberta da essência dos pratos típicos e, em breve, poderá lançar um livro sobre a gastronomia do Leste de Angola, ficando assim documentado para que não se perca mais. Ao mesmo tempo, todos os sábados pela manhã chega à rádio local para ensinar, no *Espaço Mulher*, todos os seus truques de cozinha e deixar sugestões de refeições económicas com produtos locais.

Quanto ao futuro, diz-nos que «tudo vai depender dos angolanos, de mim. Estou a dar o meu melhor, cada um de nós deve passar o seu testemunho da melhor forma possível para que os nossos jovens tenham conhecimentos, por isso, também dou aulas de culinária». Angélica é uma empreendedora de sucesso numa localidade histórica e descobriu na floresta a sua matéria-prima, que já lá estava e era utilizada muito antes de nascer.

Among the teachings, passed on orally over many generations, Angélica discovered wild products that grow in the forest and she began to make jams and juices. She left the restaurant and dedicated herself to her company, which does catering for private and institutional events, while decorating the venues where she is going to serve her food. «I discovered many wild products that can accompany traditional dishes and others serve to make jams and juices, such as *ginguenga*, for example, which is a wild fruit that we harvest in the forest and makes a very refreshing juice», says Angélica. Her culinary innovations have been joined by *maboc*, which looks like a red passion fruit, and *luengo*, very similar to plum, which, after a long time in the saucepan with sugar or honey, result in delicious compotes or jams. Angélica has gone even further that the teachings of the «Eldest Women». After learning the local language, she headed off into the province to discover the essence of traditional dishes and soon she will be able to launch a book about the cuisine of Eastern Angola, ensuring its documentation and that it doesn't get forgotten with time. At the same time, every Saturday morning, she arrives at the local radio station to teach all her cooking tricks on *Espaço Mulher*, while also making suggestions for inexpensive meals with local products.

As for the future, she tells us: «Everything will depend on Angolans, on me. I am doing my best. Each of us should pass on the baton as best we can so that our young people have knowledge. That's why I also teach cooking». Angélica is a successful entrepreneur in a historic location and she has discovered in the forest her raw material, which was already there and used long before she walked this planet.

Villas&Golfe

GRANADO
— PHARMÁCIAS —
DESDE 1870

Subscreva já e receba este kit especial Verbena da **Granado&C.ª**
Subscribe now and receive this special Verbena kit from **Granado&C.ª**

Oferta de: 1 Colónia Verbena (300ml), 1 Mini Colónia Verbena (25ml), 1 Sabonete Barra Verbena (90g).
De origem mediterrânea, a Verbena é um clássico da perfumaria, sem ingredientes de origem animal.

Offer contains: *1 Verbena Colony (300ml), 1 Mini-colony (25ml) and a Bar Soup (90g).*
From Mediterranean origin, Verbena is a classic of the perfumery, free of animal-derived ingredients

Assine a **Villas&Golfe**
Subscribe to Villas&Golfe

O valor da assinatura anual é de 15€ x 4 edições = 60€

Annual Subscription Costs 15€ x 4 issues = 60€

Envie email para
Send your email to:
villasegolfe@villasegolfe.com

Siga-nos em / *Follow us on:*

www.villasegolfe.com

MEL DO MOXICO

Mel que sabe a flores da floresta
Honey that tastes of forest flowers

TEXTO TEXT CRISTINA FREIRE \\ FOTOGRAFIA PHOTOGRAPHY 1 PEDRO KIRILOS ; 2-4 DIREITOS RESERVADOS

Quando milhares de abelhas obreiras colectam o doce néctar produzido pelas flores, acontece a magia do mel. O alimento mais puro e nutritivo que a natureza oferece. O mais saboroso é aquele que vem das matas ou florestas, e não passa por decomposição. É isto o que acontece em Angola, na província do Moxico.

Dizem os fósseis que as abelhas, há mais de vinte milhões de anos, já transportavam mel nas suas pequenas bolsas e na boca. Muitos anos mais tarde, foram descobertos recipientes redondos horizontais feitos com pedaços de erva e folhas, com um buraco ao centro, que serviam como colmeias, colocados, muitas vezes, em cima das árvores. Cedo o homem conseguiu perceber que as abelhas fugiam com o fumo e assim podia colher o mel, mesmo sofrendo algumas picadas.

Na província do Moxico, situada no leste de Angola, muitos apicultores ainda usam este método ancestral para fazerem as suas colmeias e, assim, terem um negócio que pode ser a principal fonte de renda, ou um extra sempre bem-vindo à família. E Dinis Kupatia, que já conhecia a fama do mel do Moxico, aventurou-se numa nova profissão, como revela: «Já há muitos anos que pensava tornar-me apicultor, mas tinha receio das minas. Depois, descobri que a área que me interessava não tinha esse problema e fiz a proposta à administração local e recebi três hectares para colocar as colmeias que ainda são à moda antiga». Este tipo de colmeias é colocado em cima das árvores que dão flores.

A retoma da produção de mel, na província, que em tempos competia com os maiores produtores mundiais, teve início em 2014, onde foram contabilizadas vinte toneladas e, hoje em dia, Dinis Kupatia ajuda, com os seus quase quinhentos litros de mel, a província a chegar perto

When thousands of worker bees collect the sweet nectar produced by the flowers, the magic of honey happens. The purest and most nutritious food offered by nature. The most delicious honey comes from woods or forests, and does not naturally decompose. This is what happens in Angola, in the province of Moxico.

Fossils show us that as early as twenty million years ago, bees have been carrying honey in their small pouches and in their mouths. Many years later discoveries were made of round horizontal containers, made of pieces of grass and leaves, with a hole in the centre, which served as hives, and were often placed on the top of trees. Man was quick to understand that bees would flee with the arrival of smoke and so they were able to harvest the honey, despite suffering some stings.

In the province of Moxico, in the east of Angola, many beekeepers still use this ancestral method to make their hives, thus having a business that can either provide their main source of income, or simply an added bonus, always welcome in the family. Dinis Kupatia, who was already aware of the reputation of honey from Moxico, chose beekeeping as a new profession, as he reveals: «I had been thinking about becoming a beekeeper for many years, but I was afraid of the landmines. Then I discovered that the area I was interested in didn't have this problem, and so I made the proposal to the local administration and was given three acres on which to set up my old-style hives». This type of hive is placed on top of flowering trees.

The resumption of honey production in the province, which once competed with the world's major producers, began in 2014, with twenty tonnes produced. Today, with Dinis Kupatia adding his nigh-on 500 litres of honey to the tally, the province produces close to seventy tonnes

das setenta toneladas produzidas anualmente, embora de forma sazonal. «Aqui, no Leste, chove muito em Junho e há muita produção de mel, e, em Julho, baixa por causa do frio e da humidade. As abelhas não resistem e, por isso, só temos produção farta do final de Agosto ao princípio de Novembro – época em que as flores deixam as árvores para dar lugar ao fruto».

O recente apicultor, que estudou agronomia antes de se alistar nas Forças Armadas Populares de Libertação de Angola, chegando a capitão, reconhece que a produção de mel veio ajudar a aumentar a renda familiar. «Tenho o meu vencimento como antigo combatente, mas vejo aqui uma oportunidade e quero expandir, pois o meu mel é um produto de alta qualidade e genuíno e não leva água para render mais», salienta o apicultor. Aqui, o mel é colhido de forma natural, o que é hoje chamado de «ecológico»; a árvore, onde está a colmeia, é encostada a uma escada, por onde sobem duas pessoas, em que uma leva um molho de capim e flores secas a fumegar e a outra sacode a colmeia para saírem as abelhas que levam a rainha junto. Dentro da colmeia, está uma madeira com dois metros, onde se encontram os favos, que fica a escorrer para um recipiente e o mel está pronto a ser consumido. Embora, na maioria das vezes, seja peneirado para não conter cera nem alguma abelha perdida.

annually, albeit seasonally. «Here, in the east, it rains a lot in June and there is a lot of honey production and, in July, it goes down, due to cold and humidity and the bees can't cope, so we only have full production from late August to early November – when flowering ends and fruit forms».

The newbie beekeeper, who studied agronomy before joining the People's Armed Forces for the Liberation of Angola, rising to the rank of captain, acknowledges that honey production has helped increase his family's income. «I have my salary as a former serviceman, but I see an opportunity here and I want to expand, because my honey is an authentic, high-quality product, and not watered down», says the beekeeper. Here honey is harvested naturally or «ecologically», as we would call it today. A ladder is lent against the tree holding the hive. Two people climb up; one holds a bunch of smoking grass and dried flowers and the other shakes the hive to make the bees come out, taking the queen with them. Inside the hive a two-metre piece of wood holds the honeycombs, from which the honey drains into a container. The honey is ready to consume, although most of the time it is strained so as to remove any possible wax or stray bees.

"Vencer é o que importa.
O resto é a consequência."
Ayrton Senna

PMmedia
CORPORATE

PORTUGAL • ANGOLA • MOÇAMBIQUE
www.pmmediacorporate.com • info@pmmediacorporate.com

IDEALDRINKS

Vinhas abençoadas por Baco
Vineyards blessed by Bacchus

TEXTO TEXT CRISTINA FREIRE \\ FOTOGRAFIA PHOTOGRAPHY PEDRO KIRILOS

Muito antes de Portugal nascer, o primeiro povo ibérico cultivou vinha em terras perto do Rio Tejo. Faltavam dois mil anos para o nascimento de Cristo. Desde aí, a memória colectiva criou uma identidade à volta do vinho e de tudo o que por ele vagueia, servindo para celebrar missas e dádivas da vida.

Carlos Dias passou de relojoeiro na Suíça a criador de vinhos em Portugal. O gosto pela excelência levou o empresário a conceber vinhos *premium*, vestidos de garrafas e rótulos que mostram a alma de um líquido abençoando por Baco. E nasceu a IdealDrinks, que partiu Atlântico abaixo e se instalou há seis anos em Luanda.

Os resultados práticos chegaram com jantares, oferecidos a *opinion makers* e outros consumidores, como nos descreve um dos sucessores da empresa e gerente da loja de Luanda, Diogo Silva: «A nossa maior dificuldade foi a falta de conhecedores de vinho. As pessoas iam pelo rótulo e não tanto pela qualidade, mas, aos poucos, aprenderam a saborear». Assim se ganhou mercado e prestígio num país que desconhecia *Dom Bella*, *Principal Grande Reserva* e *Milagres*, entre outros, saídos das vinhas plantadas em terras do Dão e da Bairrada. A empresa é distribuidora dos seus produtos e assim consegue preços que servem a todos os apreciadores: «temos três gamas, um vinho de entrada com um preço agradável, a gama média/alta e alta. Sabemos que não temos preços baixos, mas a relação preço/qualidade é o nosso grande atractivo», salienta o jovem gerente.

Em relação ao mercado angolano: «Acredito em Angola, sei que a desvalorização da moeda e a perda de poder de compra nos traz dificuldades, mas ser empresário é saber lidar com as transformações e o nosso segmento não é fácil. Mas estamos aqui e poderemos abrir mais uma unidade noutra província».

Long before Portugal was born, the first Iberian people grew vines on land close to the River Tagus. This was two thousand years before Christ was born. Since then, collective memory has created an identity around wine and everything to do with it. It now serves everything from celebrating mass to marking the blessings life brings us.

Carlos Dias went from being a watchmaker in Switzerland to a winemaker in Portugal. His taste for excellence led the businessman to create premium wines within bottles and labels that reveal the soul of a liquid blessed by Bacchus. And then IdealDrinks came into being, heading down the Atlantic before settling in Luanda six years ago.

Results were achieved through dinners, given to opinion makers and other consumers, as one of the company's representatives and Luanda store manager Diogo Silva describes: «Our main difficulty was the lack of wine connoisseurs. People were more focused on the label and not so much on quality, but gradually they learned how to taste it». Thus market and prestige have been gained in a country that didn't know about *Dom Bella*, *Principal Grande Reserva* and *Milagres*, among others, from the vineyards planted in the Dão and Bairrada regions. The company distributes its own products and can therefore offer prices to suit all connoisseurs: «We have three ranges, an entry-level wine with a pleasant price; the mid/upper and the upper range. We know that our prices are not low, but value for money is our great attraction», stresses the young manager.

Who remains confident about the Angolan market: «I believe in Angola. I know that the devaluation of the currency and loss of purchasing power bring us difficulties, but being an entrepreneur means knowing how to deal with transformations and our segment isn't easy. But we are here and we can open another unit in another province».

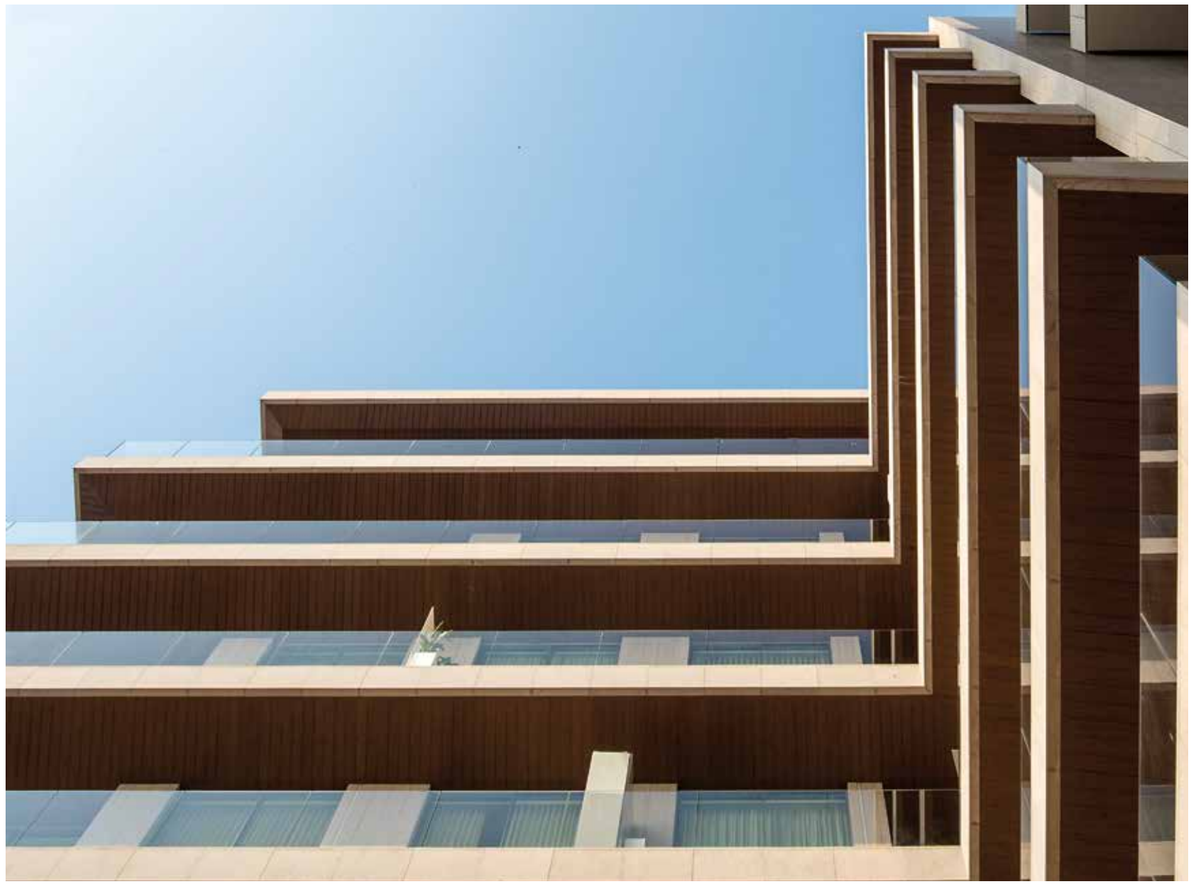
TEXTO NA ÍNTEGRA EM // FULL TEXT AT
www.villasegolfe.com

CHICALAMAR

Uma jóia em cima do mar
A jewel above the se

TEXTO TEXT CRISTINA FREIRE \\ FOTOGRAFIA PHOTOGRAPHY EDSON AZEVEDO

A entrada do edifício está em comunhão com a natureza. \\ The building's entrance is in communion with nature.



Nasceu perto da Baía de Luanda um edifício que parece uma jóia, criado peça a peça para que perdure no tempo como uma obra de arte. A contemporaneidade e a beleza do Chicalamar levam-nos a pensar que ali foi colocada uma peça realizada por experientes joalheiros, mas, na verdade, foi a audácia dos pormenores que se juntaram à configuração base e resultou em algo ímpar. Há cerca de dez anos, havia um espaço perto da Baía de Lunda à espera de que ali nascesse algo que dignificasse o local.

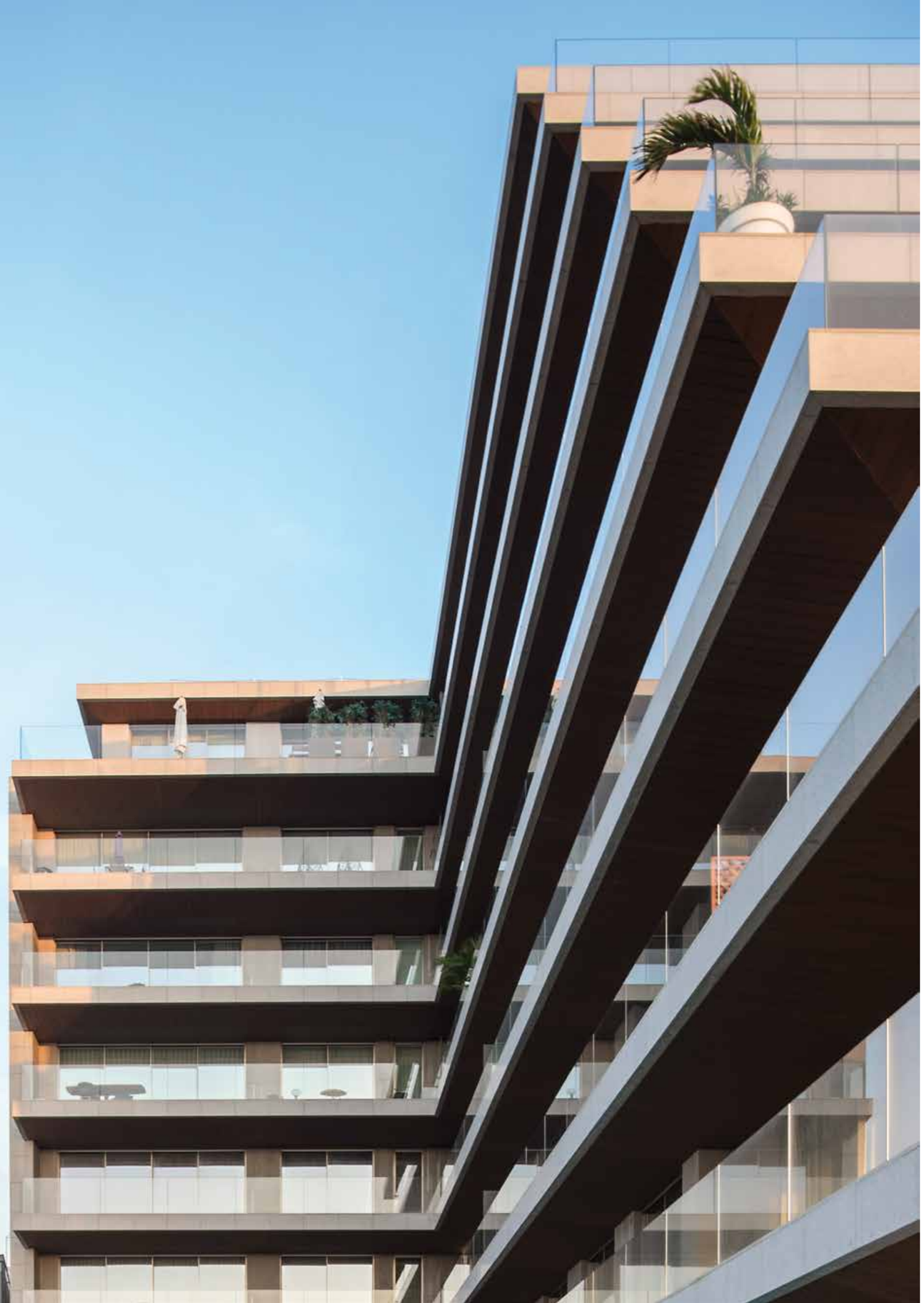
Foi quando três sócios, Sebastião Martins, Carlos Serralheiro e Rogério Leonardo, acreditaram que, numa das zonas mais nobres da cidade, poderiam edificar um empreendimento de luxo que fizesse parte do postal de boas-vindas. Antes de chegar ao conceito de casas com famílias dentro, passou pela ideia um hotel e aparthotel, sendo estas duas últimas configurações abandonadas em benefício do conforto servido de pequenos luxos, onde a modernidade teria de ser o foco mais importante.

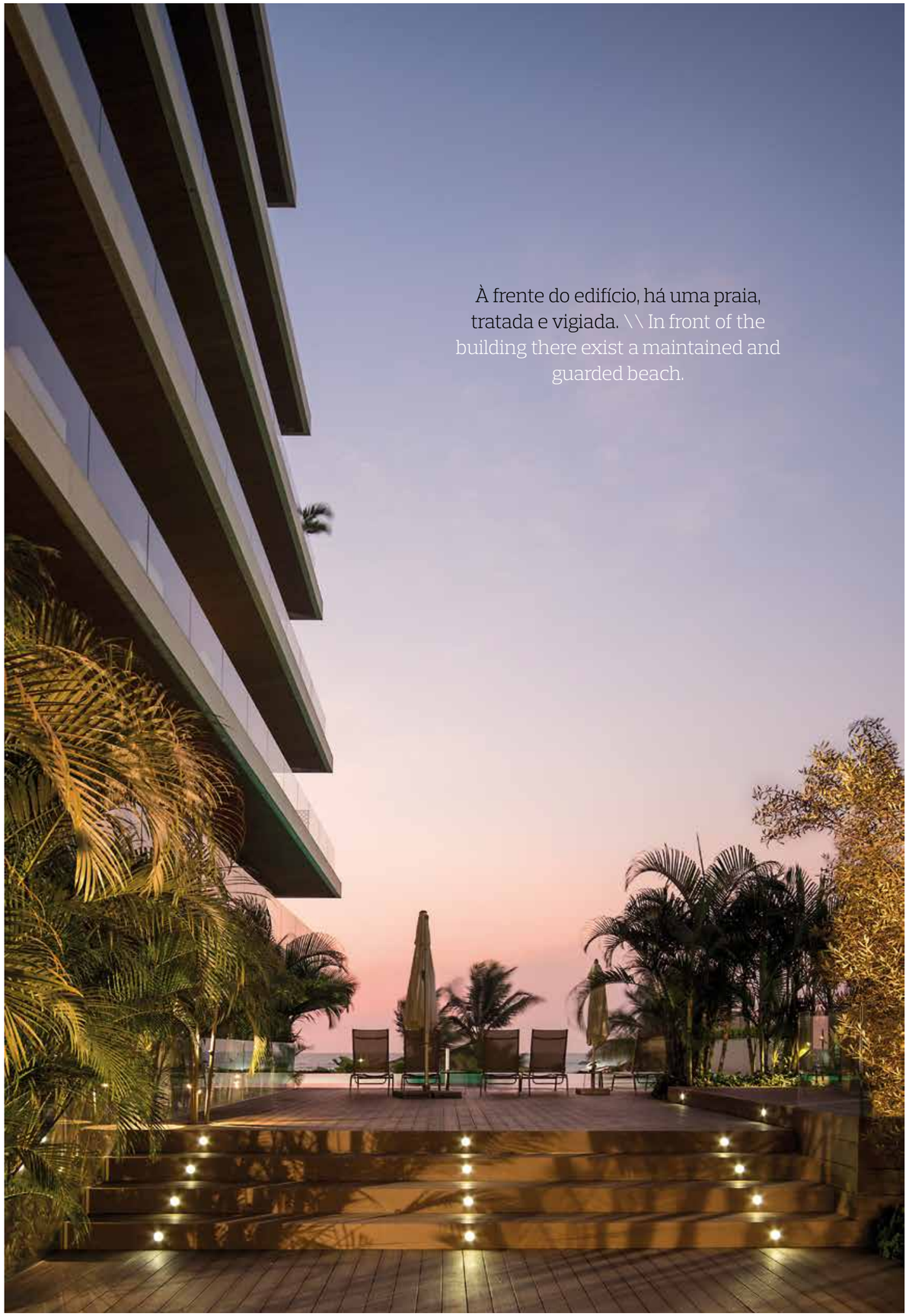
A ideia original que se manteve, apesar da mudança de segmento, foi construir uma base em forma de «T» para que todos os habitantes tivessem o privilégio de olhar o mar e, ao fim do dia, usufruíssem das cores únicas do pôr-do-sol africano. E assim nasceu o Chicalamar! Um conjunto de apartamentos de várias tipologias, com varandas imensas rodeadas de vidro – que nem se sente – e que

A building that looks like a jewel has risen up near the Bay of Luanda, created piece by piece so that it will stand the test of time like a work of art. The contemporary flair and beauty of the Chicalamar makes you think that a piece made by expert jewellers has been placed there, but, in fact, it was the daring of the details that have been joined to the original configuration and have resulted in something unique. About ten years ago, there was a place near the Bay of Luanda just waiting for something that would dignify the site to be created.

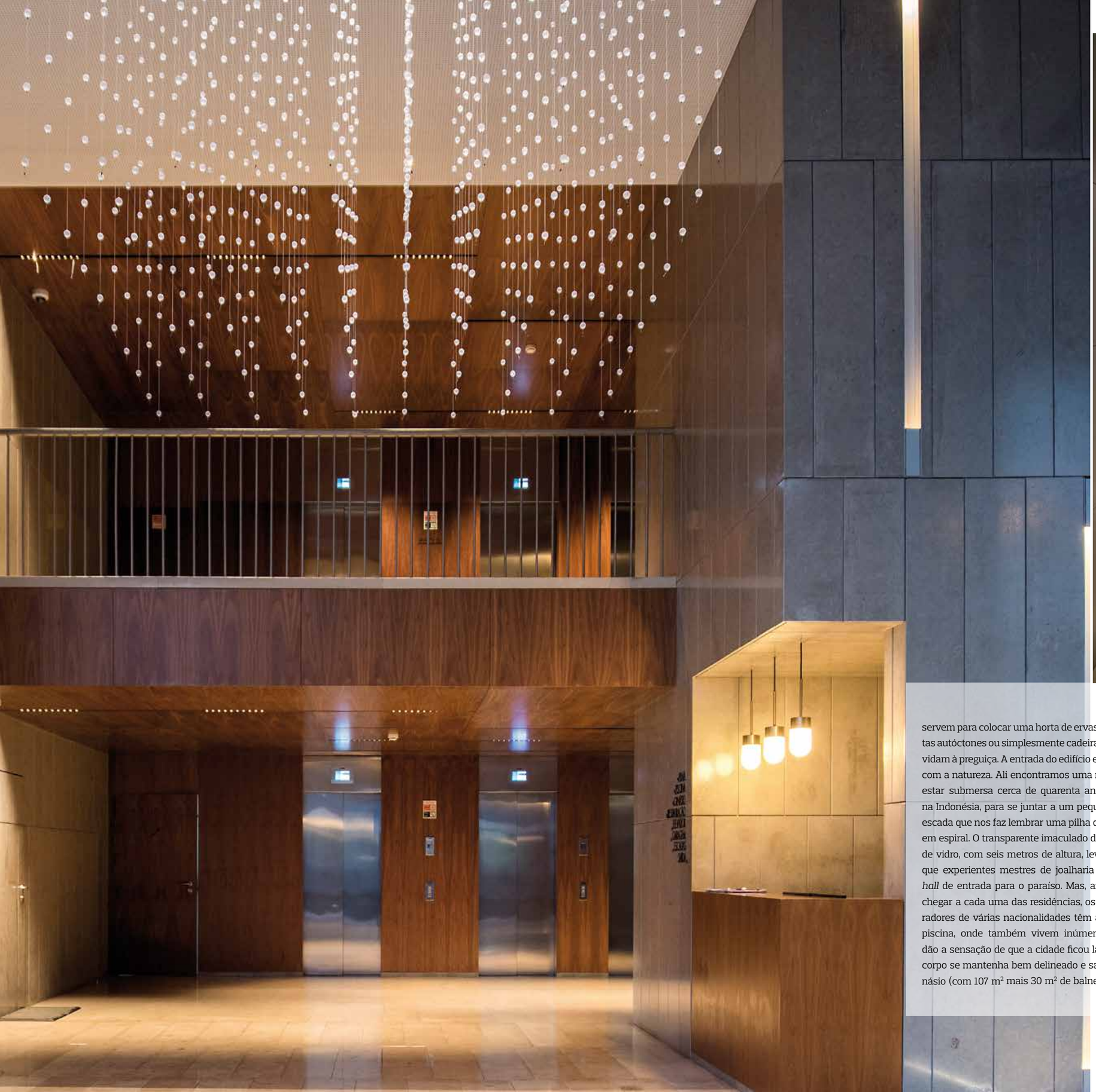
That was when three partners, Sebastião Martins, Carlos Serralheiro and Rogério Leonardo, harboured the belief, that in one of most prime areas of the city, they could build a luxury development that would provide a resounding welcome for Luanda. Before reaching the concept of family homes, previous incarnations included a hotel and an aparthotel. But these two configurations were bypassed for the comfort of small luxuries, where modernity would have to be the most important focus.

The original idea that was kept, despite the change of segment, was to build a T-shaped base so that every inhabitant would have the privilege of looking at the sea and, at the end of the day, enjoy the unique colours of the African sunset. And so the Chicalamar came to life!





À frente do edifício, há uma praia, tratada e vigiada. \\ In front of the building there exist a maintained and guarded beach.



servem para colocar uma horta de ervas aromáticas, plantas autóctones ou simplesmente cadeiras longas, que convidam à preguiça. A entrada do edifício está em comunhão com a natureza. Ali encontramos uma raiz que, depois de estar submersa cerca de quarenta anos, viajou de Bali, na Indonésia, para se juntar a um pequeno lago e a uma escada que nos faz lembrar uma pilha de livros desviados em espiral. O transparente imaculado das placas imensas de vidro, com seis metros de altura, leva-nos a acreditar que experientes mestres de joalharia conceberam este *hall* de entrada para o paraíso. Mas, antes ou depois de chegar a cada uma das residências, os privilegiados moradores de várias nacionalidades têm à sua espera uma piscina, onde também vivem inúmeras palmeiras que dão a sensação de que a cidade ficou lá atrás. Para que o corpo se mantenha bem delineado e saudável, há um ginásio (com 107 m² mais 30 m² de balneários), totalmente

A series of apartments of varying configurations, with huge balconies surrounded by glass – that you barely notice – and which serve as home to herb gardens, native plants or simply comfortable seating, for chilling out. The building's entrance is in communion with nature. There we find a root that, after being in the ground for about forty years, has travelled from Bali, Indonesia, to join a pond and a stairway that reminds you of a pile of twisted books. The immaculate transparency of the immense six-metre-high glass sheets makes you think that expert jewellers have designed this entrance hall for paradise. But, before or after arriving at each of the residences, the privileged residents of various nationalities, including Angolan families, have a swimming pool waiting for them, where there are also a host of palm trees that give you the feeling that you've left the city far behind you. To keep your body in fine form and healthy, there is a gym

equipado com tecnologia de última geração, que fazem quase tudo pela saúde de cada um, tendo também disponível um *personal trainer* a dar as indicações para melhores resultados.

Os exteriores são ainda mais apetecíveis, já que à frente do edifício há uma praia, tratada e vigiada, e um restaurante para celebrações, ou simplesmente para saborear algo mais *gourmet* que não apeteça fazer em casa. Voltando ao 'nosso' luxuoso «T», nos sete pisos acima do solo encontramos sessenta e cinco apartamentos de várias tipologias, estando algumas tipologias ainda disponíveis. O projecto de arquitectura foi idealizado pela arquitecta Bruna Serralheiro do atelier TEKSTUDIO, para que cada pessoa que lá viva sinta um luxo confortável, onde predominam os tons terra e quentes, para que o decorador que há em cada morador dê asas à imaginação. Todas as madeiras, de cada um dos espaços, são de nogueira, e as portas que terminam no tecto dão uma sensação de amplitude ao espaço já por si só imenso, onde todos os quartos são suítes, com *closets* com capacidade para guardar uma infindável colecção de sapatos e peças de vestuário. A cozinha é, por norma, o centro onde a família e amigos se juntam para confeccionar petiscos, suculentos assados ou só uma salada orgânica rápida. No Chicalamar, este espaço é especial, permitindo uma rápida e fluida passagem à sala onde, por certo, estará uma mesa sempre pronta para receber mais um. A *open kitchen* é equipada com electrodomésticos Gaggenau, marca alemã que se dedica à evolução de fornos eficientes e equipamentos para cozinhas desde 1683. Aqui, também se pode guardar os vinhos para o dia-a-dia, outros

A open kitchen é equipada com electrodomésticos Gaggenau. \\
The open kitchen is equipped with Gaggenau appliances.

(with 107 square meters and 30 meters of balneary), fully equipped with high-tech tecnology that can do almost everything to keep you in fine fettle. A personal trainer is also available to ensure the best results.

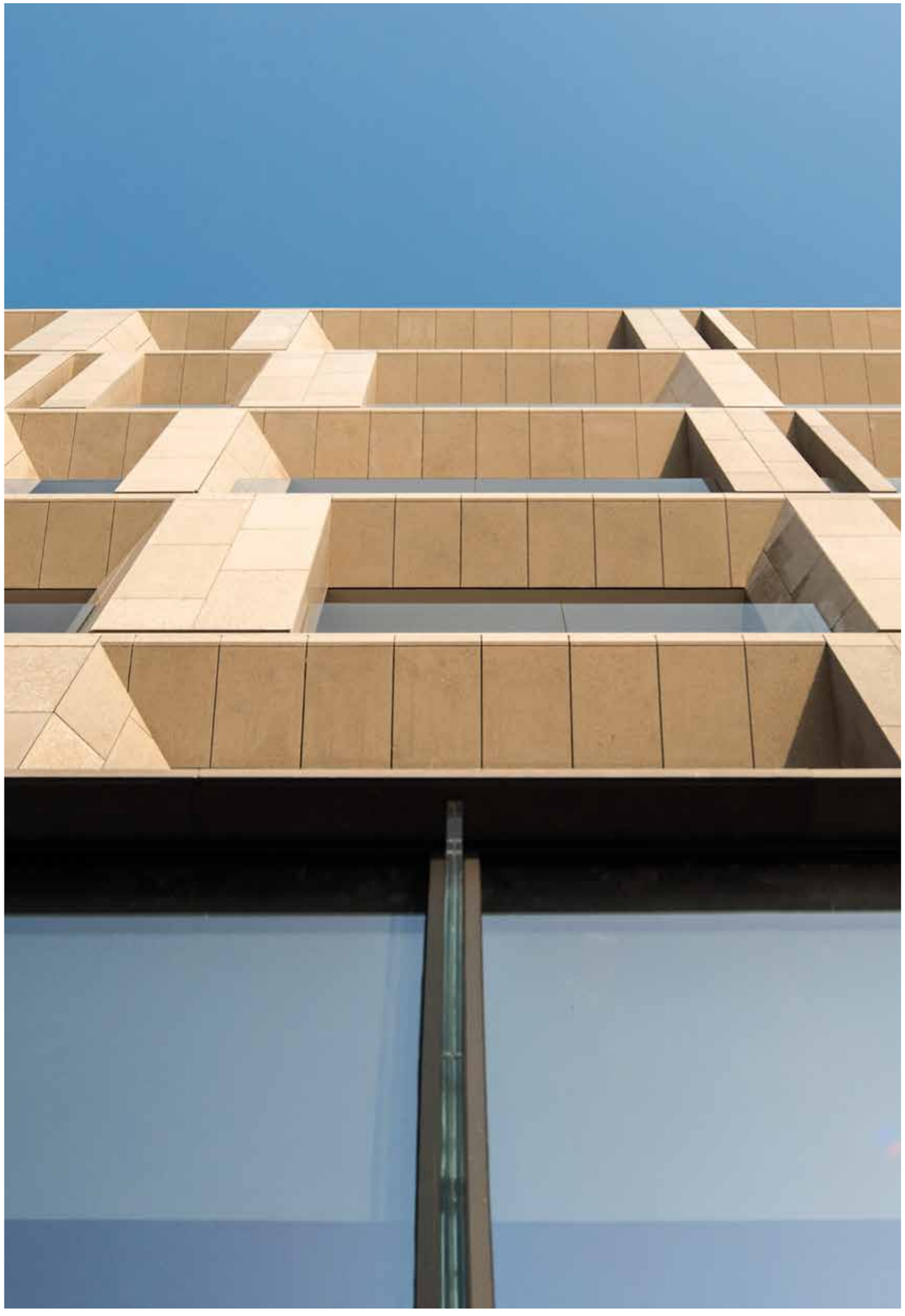
The outdoor areas are more attractive, as in front of the building there exist a maintained and guarded beach exclusively for resident use, and a restaurant for celebrations, or simply to enjoy something more gourmet when you don't feel like cooking at home. Returning to the luxurious 'T', on the seven floors above ground there are sixty-five apartments of various configurations, of which some residences are still available. The architectural project has been designed by architect Bruna Serralheiro of TEKSTUDIO, to ensure that every person who lives there feels comfortable luxury, where earthy and warm tones predominate, so that the decorator within each resident can give free rein to their imagination. The wood used in each of the spaces is walnut, and the doors that end in the ceiling give a feeling of spaciousness to the already huge space, where every bedroom is a suite, with closets capable of storing an endless collection of shoes and clothes. As a rule the kitchen is a hub for family and friends to come together to rustle up some snacks, a succulent roast or just a quick organic salad. In the Chicalamar, this space is special, flowing effortlessly into the living room where there will surely be a table always ready to welcome one more guest. The open kitchen is equipped with appliances by Gaggenau, a German brand that has been dedicated to the evolution of efficient ovens and kitchen equipment since 1683. You can also store your wine here, whether for everyday use, for

para quando há amigos e ainda outros só para saborear sozinho ou a dois, isto porque a garrafeira, incluída em cada cozinha, tem vários espaços climatizados conforme a exigência do néctar de Baco, onde também cabem *champanhes* e espumantes. A sala comum é espaçosa e, ao mesmo tempo, acolhedora. Se o tempo não permitir saídas demoradas, ou mesmo momentos nas largas varandas, lá dentro há confortáveis sofás ou *chaise longue* para desfrutar do descanso merecido, enquanto o mar entra em todos os olhares – é que todos os vidros que envolvem a casa são de um pureza extrema que parece não existir nada. Todo este confortável luxo contempla pedras quase preciosas, como a Pedra Azul Algarve, que é uma pedra calcária cinzenta, azulada e quente que lembra betão à vista.

O Chicalamar tem mesmo ao lado um outro edifico: o Galeria, que nasceu no local onde antes se vendia arte e vai agora proporcionar a todos os que gostam de viver na primeira linha junto à praia uma experiência de *Lifestyle* luxuosa e descomprometida, onde se fica com a ideia de viver dentro de uma obra desenhada por um artista de artes plásticas ou por um exigente joalheiro.

friends or others, to enjoy on your own or as a couple, this is because a wine fridge is included in each kitchen, featuring several temperature controlled spaces, according to the requirement of each wine, including champagne and sparkling wine. The living space is spacious and at the same time cosy. If the weather isn't right for prolonged periods or even bare moments on the large balconies, indoors there are comfortable sofas or chaises longues to enjoy some well earned rest, while the sea floods your vision – given that that all the windows that surround the house are so clear that you would think that there is nothing there. All this comfortable luxury also includes stones that are almost precious in quality, such as *Pedra Azul Algarve*, which is a warm and bluish gray limestone that reminds us concrete in sight.

The Chicalamar have another building right next door: the Gallery, that comes to life on the site where art was once sold and will now provide anyone who likes to live right on the beachfront with a luxurious and uncompromising lifestyle experience, where you are left with the feeling of living inside a work designed by a fine artist or by an exacting jeweller.



ARQUITECTURA DE ANGOLA

Projectar cidades acessíveis
Designing accessible cities

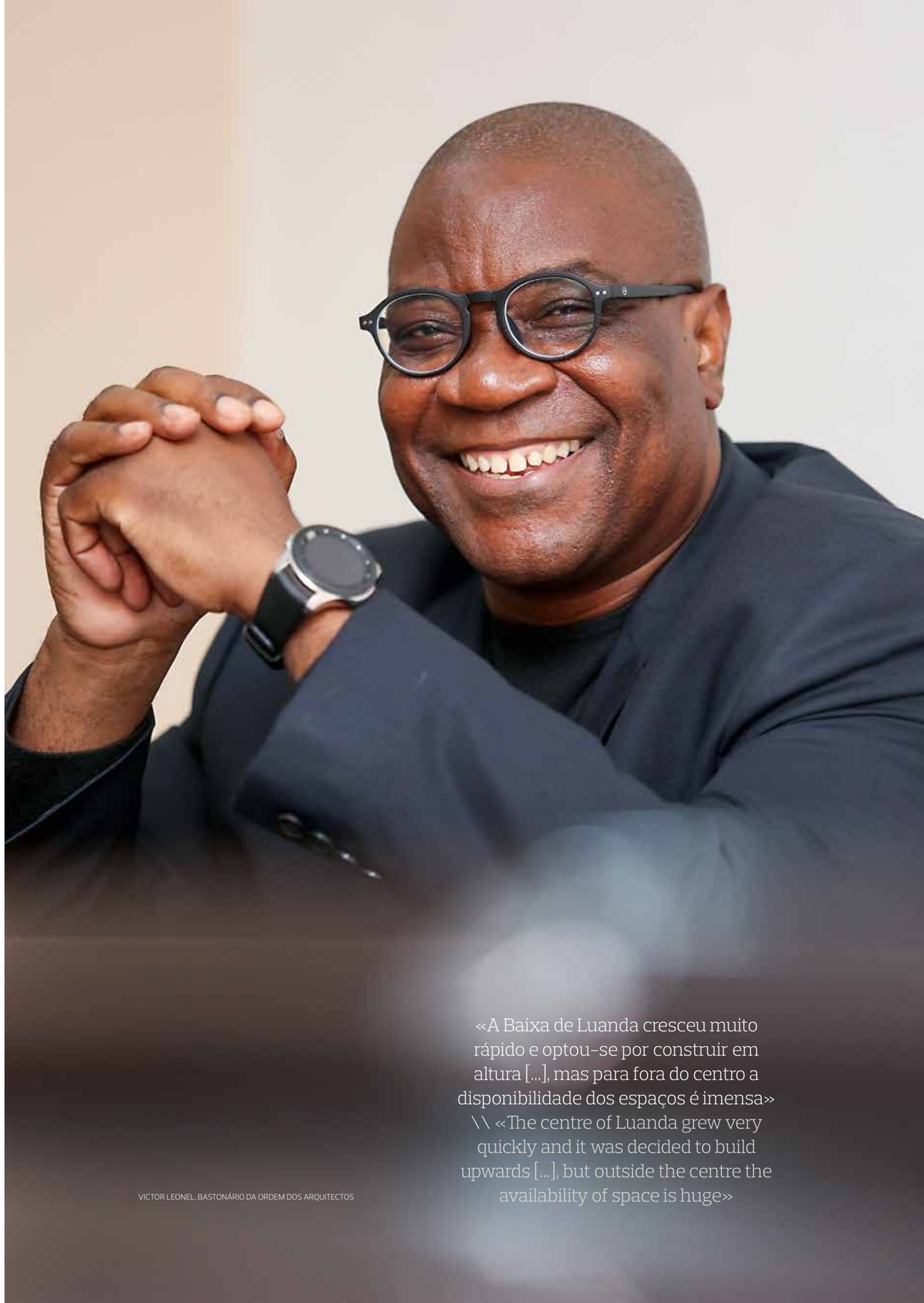
TEXTO TEXT CRISTINA FREIRE \\ FOTOGRAFIA PHOTOGRAPHY PEDRO KIRILOS

Como consequência do seu passado histórico, Angola, e principalmente Luanda, foram erguidas sobre os planos da arquitectura modernista. Muitos jovens arquitectos saíram de Portugal para, em África, darem asas à imaginação, e, mais ou menos bem, projectaram edifícios e estruturas, sendo que muitos perduraram e ainda são objecto de estudo. O país cresceu, em densidade populacional, e Luanda viu nascer centenas de novos edifícios na senda do movimento contemporâneo, que teve início nos anos oitenta. Na capital nasceram dezenas de bairros periféricos, mas se uns são de luxo, outros carregam graves problemas de saneamento, e a Ordem dos Arquitectos, na pessoa do Bastonário, Victor Leonel, está atenta, pois «houve crescimento dos bairros informais em volta da cidade e não houve cuidado, mas, por outro lado, há zonas da capital que surgiram sem projecto definido, como o caso do Morro Bento, e acabaram por ficar bem enquadrados naquilo que é a malha urbana. Já Talatona teve um projecto definido e estruturado».

Junto à Baía de Luanda, os edifícios foram pensados em altura, acrescentando à beleza do local o desenvolvimento cosmopolita que a cidade continua a absorver. Contudo, a tendência, num futuro próximo, poderá passar pelo crescimento longitudinal, como refere Victor Leonel: «A Baixa de Luanda cresceu muito rápido e optou-se por construir em altura, porque não havia, naquele local, outra forma, mas para fora do centro a disponibilidade dos espaços é imensa e a ideia é termos bairros térreos ou estruturas com poucos andares». Há muitos desafios a vencer em Luanda e no país, sendo a questão das acessibilidades a mais importante e o objectivo da Ordem dos Arquitetos é criar uma competição entre as capitais provinciais, para que todos os anos uma cidade ganhe o Selo de Cidade Acessível. Ainda que seja simbólico, é um incentivo à criatividade dos arquitectos.

As a consequence of its historical past, Angola, and Luanda in particular, has been built upon the plans of modernist architecture. Many young architects left Portugal to give free rein to their imagination in Africa, and with varying success, they designed buildings and structures, many of which have lasted and are still being studied. The country grew, in terms of population density, and Luanda saw hundreds of new buildings rise as part of a contemporary movement, which began in the 1980s. In the capital, dozens of peripheral neighbourhoods were formed, but if some are luxurious, others have serious sanitation problems, and the Angolan Architects' Association, and in particular its president, Victor Leonel, is aware that «there has been growth of informal neighbourhoods around the city and no care has been taken, but, on the other hand, there are areas of the capital that emerged with no defined project, such as the case of Morro Bento, and ended up fitting well into the urban network. Talatona already had a defined and structured project».

Next to the Bay of Luanda, the buildings were designed with height in mind, adding the cosmopolitan development that the city continues to soak up to the beauty of the place. However, the trend, in the near future, may involve longitudinal growth, as Victor Leonel points out: «The centre of Luanda grew very quickly and it was decided to build upwards, because there was no other option for that location, but outside the centre the availability of space is huge and the idea is to have single-storey neighbourhoods or structures with few floors». There are many challenges to be faced in Luanda and in the country, with accessibility being the most important and the aim of the Angolan Architects' Association is to create a competition between the provincial capitals, so that every year a city wins the Accessible City Seal. Although symbolic, it encourages the creativity of architects.



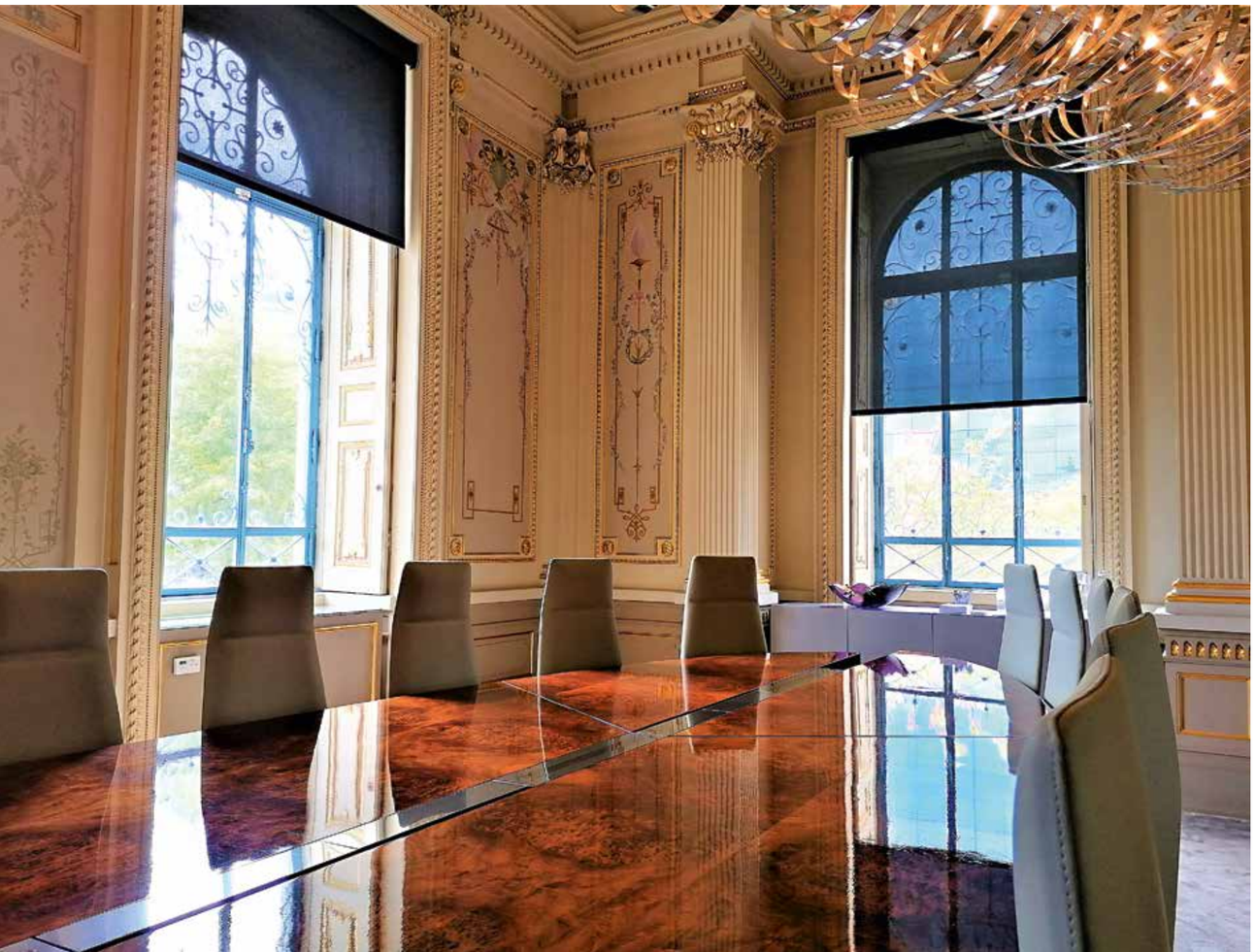
VICTOR LEONEL, BASTONÁRIO DA ORDEM DOS ARQUITECTOS

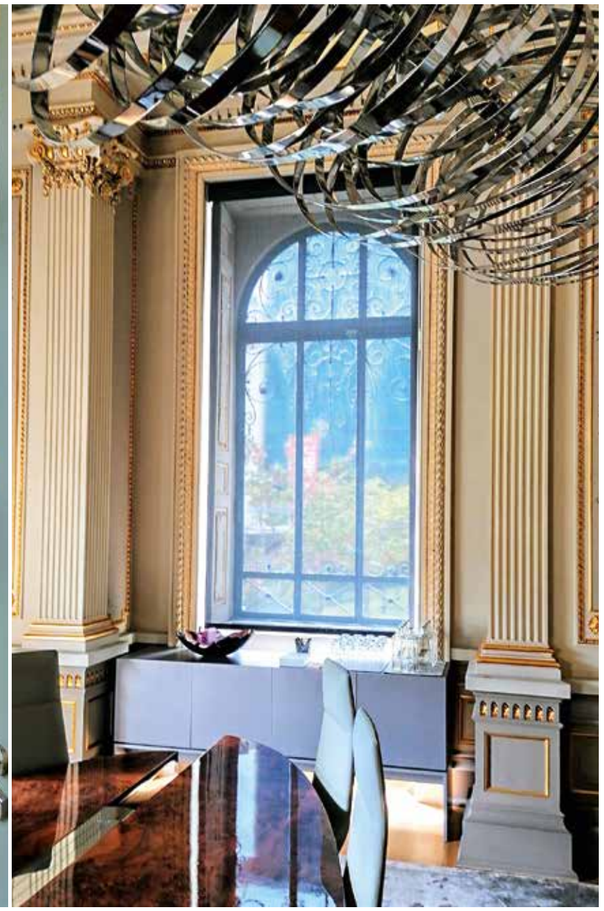
«A Baixa de Luanda cresceu muito rápido e optou-se por construir em altura [...], mas para fora do centro a disponibilidade dos espaços é imensa» \\ «The centre of Luanda grew very quickly and it was decided to build upwards [...], but outside the centre the availability of space is huge»

PALÁCIO SOTTOMAYOR

Inovação, rigor e precisão
Innovations, rigour and precision

TEXTO TEXT REDACÇÃO \\ FOTOGRAFIA PHOTOGRAPHY DIREITOS RESERVADOS





Depois de passar por uma intervenção ao nível do *design* de interiores, desenvolvida pelo Atelier Nini Andrade Silva, o Palácio Sottomayor é agora a casa da PricewaterhoupeCoopers, uma prestigiada empresa de consultadoria.

Situado no coração de Lisboa, o Palácio Sottomayor foi construído entre 1902 e 1906, mas foi alvo de um projecto de renovação no final do séc. XX, início do séc. XXI, que manteve as características do edifício. Por sua vez, Nini Andrade Silva criou ambientes com identidade própria, atitude e contemporaneidade que se fundiram com a história do edifício.

Durante o desenvolvimento do projecto, houve a necessidade de controlar a luminosidade natural decorrente das enormes janelas, assim como de regular a temperatura. Com o intuito de contornar este obstáculo, a *designer* convidou a empresa Dinis Coelho, uma empresa com mais de 20 anos na área da automação, para apresentar uma solução, tendo, porém,

> Situado no coração de Lisboa, o Palácio Sottomayor foi construído entre 1902 e 1906. \\ Situated in the heart of Lisbon, the Palácio Sottomayor was built between 1902 and 1906.

After having its interior design developed by Atelier Nini Andrade Silva, the Palácio Sottomayor is now home to PricewaterhouseCoopers, the prestigious consulting firm.

Situated in the heart of Lisbon, the Palácio Sottomayor was built between 1902 and 1906, but was subject to a renovation project at the end of the 20th century and during the early 21st century, which retained the building's features. In turn, Nini Andrade Silva created environments with their own identity, attitude and contemporary flair, which merged with the building's history.

During the development of the project, the natural light coming through the huge windows needed to be controlled, while the temperature needed to be regulated. With the aim of overcoming this obstacle, the designer invited the company Dinis Coelho, a company with more than 20 years in the field of automation, to come up with a solution, while having, however, to meet several requirements: to be sophisticated, functional and comfortable,

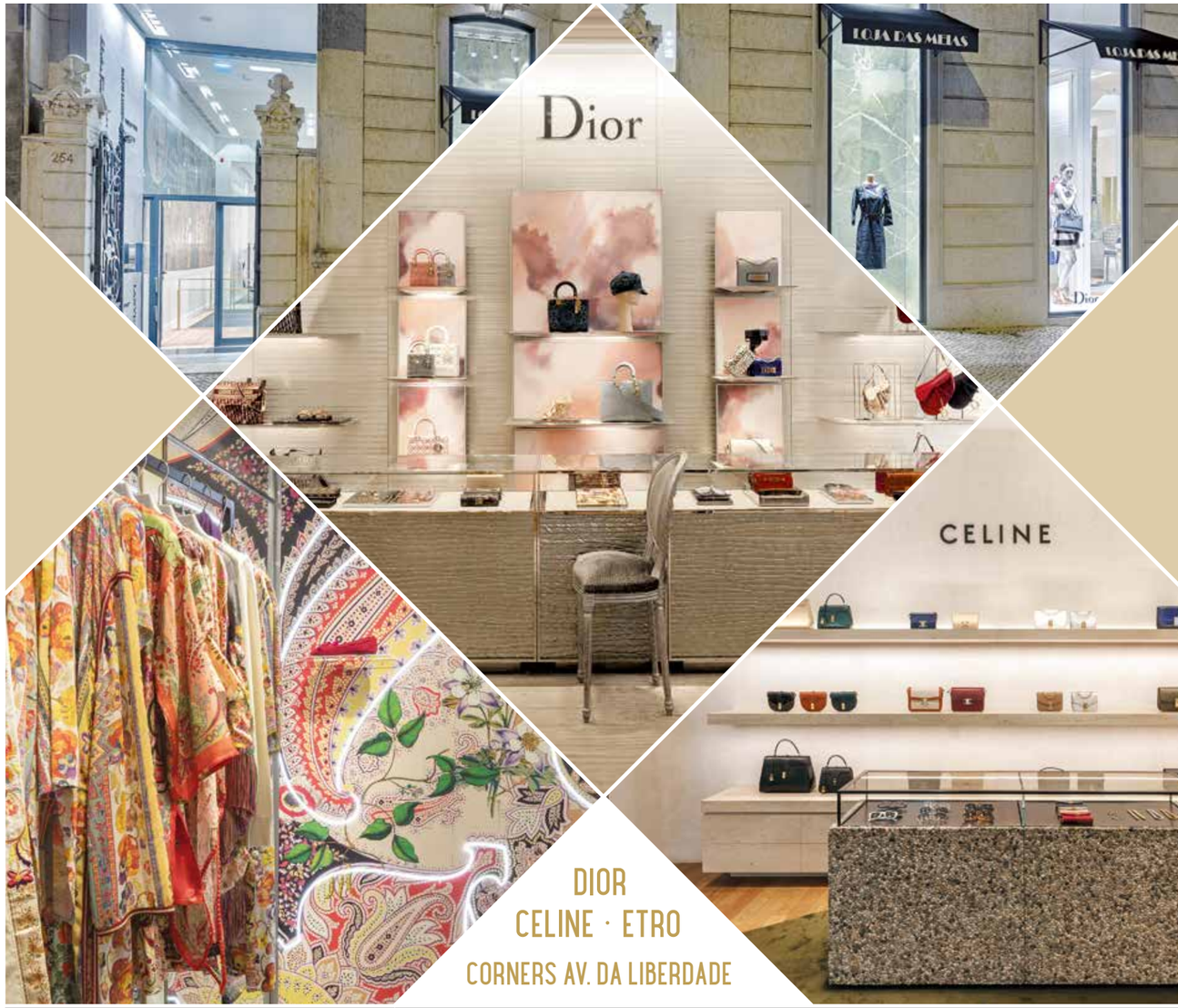
de cumprir vários requisitos: ser sofisticada, funcional e confortável, sem interferir com a beleza arquitectónica. A Dinis Coelho respondeu à proposta com a colocação de *blinds* com baterias nas janelas. A introdução deste tipo de solução é muito recente no mercado, e a altura pouco usual do vão resultou num enorme mas bem-sucedido desafio. O vão das janelas constituiu um desafio também ao nível da selecção do tecido, para garantir a sua resistência a elevadas tensões. O Atelier elegeu o tecido, mas, dada a quantidade de metros exigida, a Dinis Coelho optou por incorporar caixas com frente curva forradas no mesmo tecido. Os *blinds* foram instalados em todas as divisões e o projecto contemplou também uma sala de projecção, para a qual foram seleccionados dois *blackouts*. Os *blinds* podem ser programados para a criação de diversos ambientes e controlados por interruptores ou *smartphones*. Esta solução, para além de permitir ver o exterior sem que este seja um factor de distracção, também prima pelo silêncio dos motores e pela qualidade dos acabamentos.

A Dinis Coelho respondeu à proposta com a colocação de *blinds* com baterias nas janelas. \\ Dinis Coelho responded to the proposal by installing battery operated blinds in the windows.

without interfering with the architectural beauty. Dinis Coelho responded to the proposal by installing battery operated blinds in the windows. The introduction of this type of solution is very recent on the market, and the unusual height of the window opening resulted in a major yet successfully overcome challenge. The window opening was also a challenge in terms of fabric selection, to ensure its resistance to high tension. The Atelier chose the fabric, but given the amount of metres required, Dinis Coelho decided to include curved-front boxes lined with the same fabric. The blinds were installed in every room and the project also included a screening room, for which two blackout blinds were selected. The blinds can be programmed to create various environments and controlled by switches or smartphones. As well as allowing you to see the outdoor world, without this distracting you, this solution also excels in the silence of its motors and the quality of the finishes.

LOJA DAS MEIAS

AVENIDA • AMOREIRAS • CASCAIS



ALICE + OLIVIA · BARBARA BUI · CHIARA FERRAGNI · CORNELIANI · DOROTHEE SCHUMACHER · DSQUARED2 · EMILIO PUCCI · ERDEM
GIVENCHY · HOGAN · ISABEL MARANT ÉTOILE · J BRAND · LANVIN · MALÌPARMI · MARC JACOBS · MISSONI · OFF-WHITE
SALVATORE FERRAGAMO · SELF-PORTRAIT · SONIA RYKIEL · STELLA MCCARTNEY · TEMPERLEY LONDON · TORY BURCH · ZIMMERMANN

ESTÉE LAUDER · HERMÈS · LA MER · LA PRAIRIE · SHISEIDO · TOM FORD

Lisboa Av. da Liberdade, 254 • Amoreiras Shopping Center Lj. 2001/2002 | **Cascais** Av. Valbom, 4
www.lojadasmeias.pt

GIRARD-PERREGAUX

Ao inconfundível relógio feminino da Girard-Perregaux, cujo nome diz praticamente tudo – *Girard-Perregaux Cat's Eye Plum Blossom* –, foi adicionada uma flor que funciona como ponteiro dos segundos, para dar um toque de Primavera aos tempos mais frios. Esta nova (re)criação apresenta-se em três versões, cada uma delas com as suas especificidades: em aço, ouro rosa e ouro branco. Se uma é totalmente cravejada de diamantes, a outra distingue-se pelo bonito mostrador aventurina. Já a terceira ostenta um iridescente mostrador de madrepérola. Mais do que detentoras de um *design* encantador, estas três versões têm no coração um eficiente movimento mecânico automático.

To add a touch of spring to the cooler season, a flower, serving as a second hand, has been added to the unmistakable Girard-Perregaux lady's watch, the name of which says it all – *Girard-Perregaux Cat's Eye Plum Blossom*. This new (re)creation comes in three versions, each with its own particular features: in steel, rose gold and white gold. One is set entirely with diamonds. The second is distinguished by its beautiful aventurine dial, while the third features an iridescent mother-of-pearl dial. Apart from boasting beautiful design, in their heart these three versions have an efficient automatic mechanical movement.

CHANEL

Um dos momentos mais aguardados da semana de Alta-Costura de Paris sempre foi o desfile da Chanel. A *maison* é conhecida por surpreender com os seus cenários apoteóticos, versando temas que envolvem elementos da história da marca – seja um passeio pelos jardins franceses ou por um labirinto de espelhos. Este ano, também em jeito de homenagem ao incontornável ex-director criativo, Karl Lagerfeld, que tinha um fascínio por livros, o Grand Palais foi transformado numa enorme biblioteca para receber a colecção de Alta-Costura Outono/Inverno 2019-20. Desta magnífica colecção é o deslumbrante vestido de renda rosa *fuchsia* com detalhes resplandecentes, que integra um corpete e um bolero.

The Chanel fashion show has always been one of the most awaited moments of the Paris Haute Couture Week. The *maison* is known for surprising with its glorified backdrops, featuring themes involving elements from the brand's history – be it a stroll through French gardens or through a maze of mirrors. This year, also in honour of the unavoidable former creative director Karl Lagerfeld, who had a fascination for books, the Grand Palais was transformed into a huge library to host the 2019-20 Autumn/Winter Haute Couture collection. This magnificent collection includes the dazzling fuchsia pink lace dress with dazzling detailing, which features a bodice and a bolero.

LA MER

Nascido da vitalidade dos oceanos, a La Mer encontrou uma nova concentração de força no sérum *The Concentrate*, que se assume como um verdadeiro 'salvador da pele'. O *The Concentrate* é enriquecido com uma elevada concentração de *Miracle Broth*, com profundos poderes de transformação, a que se junta o ingrediente-chave de chá de limão. Com o *The Concentrate*, a La Mer reforça o seu estatuto de marca incontornável de produtos de maquilhagem e tratamento. Tirando partido do mar, apresenta as mais luxuosas e transformadoras fórmulas.

A creation of the oceans' vitality, La Mer has found a new concentration of power in *The Concentrate* serum, which claims to be a veritable 'skin saviour'. *The Concentrate* is enriched with a high concentration of *Miracle Broth*, with profound transformative powers, to which the key ingredient lemon tea is added. With *The Concentrate*, La Mer reinforces its status as a must-have brand for make-up and treatment products. Taking advantage of the sea, it presents the most luxurious and transforming formulae.

CHLOÉ

A Chloé é conhecida por criar *designs* femininos e tendências que adicionam elegância e luxo a qualquer guarda-roupa. Para completar os *looks* desta nova estação, a Cholé sugere toques de cor, como a desta criação adaptável a situações mais casuais ou de festa. A *small C double carry bag*, feita em couro de bezerro vermelho escuro, com efeito 'pele de crocodilo' em relevo, apresenta uma aba com logotipo dourado, a condizer com pormenores da alça mais pequena, aquela que a torna uma mala de mão. A *small C double carry bag* está também disponível em azul-marinho, verde, branco, castanho, *camel* e bege.

Chloé is known for creating feminine designs and trends that add elegance and luxury to any wardrobe. To complete the looks of this new season, Chloé suggests splashes of colour, such as that of this creation, adaptable to more casual or to festive situations. The *small C double carry bag*, made of dark red calf leather with embossed 'crocodile skin' effect, features a flap boasting the 'C' gold logo, matching the details of the smaller strap, which turns it into a hand bag. The *small C double carry bag* is also available in navy, green, white, brown, camel and beige.

DIOR

Se em 2018 lançou o *Joy by Dior Eau de Parfum*, a Dior tornou a surpreender, uma vez que esteve quase 20 anos sem apresentar quaisquer apostas aromáticas – o *J'Adore*, *best-seller* absoluto da marca, é de 1999. Recentemente a marca apresentou o *Joy by Dior Eau de Parfum Intense*, uma fragância concebida através de uma explosão de flores, uma música alegre de notas florais. As notas de topo são bergamota e neroli; as do coração são rosa de Grasse e jasmim; nas notas de fundo, a reger esta orquestra, estão os aromas amadeirados – sândalo e *fava tonka* – e também a baunilha e o almíscar.

Causing heads to turn with its launch of *Joy by Dior Eau de Parfum* in 2018, as almost 20 years had passed without presenting any new scents since *J'Adore*, the brand's absolute best seller, in 1999, the brand recently presented *Joy by Dior Eau de Parfum Intense*, a fragrance designed around a burst of flowers, a joyous tune of floral notes. Bergamot and neroli are the top notes; its heart notes are Grasse rose and jasmine; in the base notes, conducting this orchestra, are the woody aromas - sandalwood and tonka bean – as well as vanilla and musk.

TIFFANY & CO

Embora tenha sido lançada em 2017, a *T Collection*, da Tiffany & Co., tem vindo a ganhar novas criações ao longo dos anos. Inspirada nas linhas fortes e puras da letra T, esta colecção apresenta *designs* ousados que revelam confiança. Destaques desta estação são os pendentes *Circle Two* em ouro de 18 k, com contornos de diamantes em lapidação brilhante. No coração, estão opala rosa, turquesa, madrepérola, olho-de-tigre ou ónix preta - as várias versões disponíveis. As subtis variações das pedras, por serem naturais, fazem com que cada peça seja única.

Although launched in 2017, Tiffany & Co.'s *T Collection* has been gaining new creations over the years. Inspired by the strong and pure lines of the letter T, this collection features bold designs that reveal confidence. Highlights of this season include the 18 carat gold *Circle Two* pendants, with contours of brilliant cut diamonds. In the heart there is pink opal, turquoise, mother of pearl, tiger's eye or black onyx – the various versions available. The subtle variations of the natural stones make each piece unique.

MANOLO BLAHNIK

Dono de uma das mais proeminentes marcas de sapatos femininos em nome próprio, Manolo Blahnik nasceu nas Ilhas Canárias, mas estudou na Suíça, viveu em Paris e em Londres e, antes de lançar a sua marca, desenhou inúmeros modelos para estilistas consagrados como Yves Saint Laurent, Christian Dior, Calvin Klein e John Galliano. Sarah Jessica Parker e Madonna são apenas duas das suas fãs número um. *Said ankle boots*, na imagem, são um modelo da mais recente colecção. São fabricadas em couro e possuem uma biqueira pontiaguda. No tornozelo, apresentam um elegante detalhe com um laço. O salto *stiletto* eleva-se até aos 10 cm.

Owner of one of the most prominent women's shoes brands, which bears his name, Manolo Blahnik was born on the Canary Islands, but studied in Switzerland, lived in Paris and London and, before launching his brand, designed countless models for renowned designers such as Yves Saint Laurent, Christian Dior, Calvin Klein and John Galliano. Sarah Jessica Parker and Madonna are just two of his number one fans. *Said ankle boots*, pictured, are a model from the brand's latest collection. They are made of leather and have a pointed toe. At the ankle, they feature an elegant lace-up detail. The *stiletto* heel is 10 cm high.

\\QUINTESSENCE

DIOR

Item indispensável no guarda-roupa *Dior Homme*, este fato com dois botões e colarinho canelado em lã fria preta é uma peça com uma elegância atemporal, que garante um estilo formal e contemporâneo. Com entretela tradicional e confeccionado em Itália respeitando métodos artesanais, este modelo distingue-se pelo seu corte de caimento impecável. O casaco apresenta um comprimento de costas de 75 cm, com mangas forradas em tecido riscado exclusivo. Por sua vez, as calças são de corte recto e têm dois bolsos traseiros debruados. O conjunto, embora clássico, possui detalhes diferenciadores que contribuem para a sua contemporaneidade, como os pormenores de pontos feitos à mão e os botões de chifre.

A must-have item in the *Dior Homme* wardrobe, this two-button suit with ribbed collar in black wool serge is a piece of timeless elegance, which guarantees a formal and contemporary style. With traditional lining and made in Italy, respecting artisan methods, this model stands out for its impeccable cut. The jacket has a back length of 75 cm with sleeves lined in exclusive striped fabric. The trousers are straight cut and have two back welt pockets. Although classic, the two-piece has distinctive details that contribute to its contemporary look, such as the details of handmade stitches and buttons made of horn.

DITA

Lançada em Portugal pelas ópticas Olhar de Prata, estando disponível em apenas 15 lojas em todo o mundo, a luxuosa *DITA-EPILUXURY* é uma colecção *eyewear* unissexo que junta os cinco atributos do luxo: *performance* funcional, tecnologia de ponta, construção artesanal, *design* intemporal e exclusividade. EPILUXYRY significa «acima do luxo» e, na verdade, esse conceito é materializado na concepção artesanal, nos materiais de alta qualidade (como titânio, ébano ou corno de búfalo) e no *design* inovador, assente no princípio da modularidade, através do qual, num só modelo de óculos, é garantida uma grande versatilidade, uma vez que é possível mudar ou acrescentar vários detalhes e componentes com extrema facilidade.

Launched in Portugal by optician's Olhar de Prata, available in just 15 shops worldwide, the luxurious *DITA-EPILUXURY* is a unisex eyewear collection that brings together the five attributes of luxury: functional performance, cutting-edge technology, handcrafted construction, timeless design and exclusivity. EPILUXYRY means «above luxury» and indeed this concept is brought to life in the craftsmanship, the high quality materials (such as titanium, ebony or buffalo horn) and in the innovative design based on the principle of modularity, whereby great versatility is guaranteed in a single eyewear model, as you can change or add many details and components extremely easily.

PRADA

É uma verdadeira jóia das *Maisons* mundiais e nasceu em Itália, em 1913, pelas mãos de Mario Prada. O *design* exclusivo, a manufactura, os materiais *premium* e a atenção aos detalhes cedo conferiram à Prada o estatuto de marca de luxo. Tendo uma forte ligação com o desporto de elite, principalmente a vela, a marca italiana também se dedicou ao fabrico de artigos de luxo de golfe. O *Technical Fabric Golf Bag* é um desses itens que se destacam em qualquer *green*. Com oito compartimentos para organização dos tacos, é fabricado em couro *Saffiano* e *nylon* técnico de alta qualidade, sobre uma estrutura em aço polido.

Founded in Italy in 1913 at the hands of Mario Prada, Prada is a true gem of the world's fashion houses. Exclusive design, craftsmanship, premium materials and attention to detail soon gave Prada the status of a luxury brand. Having a strong connection with the elite sports, mainly sailing, the Italian brand has also dedicated itself to the manufacture of luxury golf items. The *Technical Fabric Golf Bag* is one such item, standing out on any green. With eight compartments to organise your clubs, the bag is made of high quality Saffiano leather and technical nylon, on a polished steel frame.

S.T. DUPONT

Tem 145 anos e possui o *savoir-faire* para criar objectos luxuosos cobiçados por muitos. A S.T. Dupont só utiliza materiais excepcionais e os seus artesãos são celebrados em cada nova criação como artistas talentosos. Exemplo da criatividade e excelência é o *Writing Kit Seven Seas*, um conjunto constituído por caneta tinteiro & *roller* e cortador de papel apresentados num veleiro de madeira. Paládio, aço inoxidável e madeira de carvalho são os materiais nobres utilizados, ainda que o protagonismo vá para as ideias e a inovação que se materializam em puro requinte.

At 145 years of age and boasting the know-how to create luxurious objects coveted by many, S.T. Dupont only uses exceptional materials and with each new creation its artisans are celebrated as talented artists. An example of this creativity and excellence is the *Seven Seas Writing Kit*, a set consisting of fountain pen and rollerball attachment and letter opener presented on a wooden sailboat. Palladium, stainless steel and oak are the premium materials used, although the lead role is played by the ideas and innovation that have been materialised in pure refinement.

PORSHE

É quase o verdadeiro significado da expressão «tanto faz!». Depois de há uns meses termos conhecido as versões mais acessíveis do novo *911*, a gama é alargada aos *Porsche Carrera 4 Coupé e Cabriolet* dotados de tracção integral, apresentados em Setembro no *Salão de Frankfurt*. Tal como os *911 Carrera Coupé e Cabriolet*, esta versão *4* recorre ao 3.0 l biturbo capaz de debitar 385 cv. Associada a esta motorização surge, tal como na versão de tracção traseira, a caixa automática de oito velocidades *PDK*. Em termos de prestações, o *911 Carrera 4 Coupé* acelera dos 0 aos 100 km/h em 4,2 segundos, enquanto a versão *cabriolet* cumpre os 0 aos 100 km/h em 4,4 segundos. Estas duas versões estão no mercado nacional desde Outubro último.

It is almost the true meaning of the expression «whatever!». After being introduced to the more affordable versions of the new *911* some months ago, the range has now been added to with the all-wheel drive *Porsche Carrera 4 Coupé and Cabriolet*, presented in September at the *Frankfurt Motor Show*. Like the *911 Carrera Coupé and Cabriolet*, this *4* version makes use of the 3.0-litre twin turbo, which can deliver 385 bhp. As in the rear-wheel drive version, *PDK* eight-speed automatic transmission has been combined with this engine. In terms of performance, the *911 Carrera 4 Coupé* accelerates from 0 to 100 km/h in 4.2 seconds, while the cabriolet version races from 0 to 100 km/h in 4.4 seconds. These two versions have been available on the national market since October.

LADOGA

A Rússia sempre brindou o mundo com magníficas produções e marcas de vodka. Como se não bastasse, o grupo russo Ladoga, fundado em 1995, em São Petersburgo, ousou combiná-la com a arte da joalharia e a utilização de modernas tecnologias. Nasce, assim, a *Vodka Imperial Collection*, um produto de enorme qualidade com uma imagem de grande luxo. Durante os estudos para o engarrafamento, o grupo encontra bem perto de si a resposta, inspirando-se nos ovos Fabergé, do joalheiro russo Peter Carl Fabergé. Os actuais ovos são esmaltados e no seu interior a surpresa é uma magnífica garrafa em vidro veneziano, a que se juntam alguns copos. No topo do ovo, pousa uma águia em ouro. Uma tentação digna dos czares.

Russia has always treated the world to magnificent vodka products and brands. As if that were not enough, Russian group Ladoga, founded in St. Petersburg in 1995, has dared to combine the spirit with the art of jewellery and the use of modern technologies. This has led to the creation of the *Vodka Imperial Collection*, a product of exceptional quality with an image of great luxury. During research into bottling, the group found the answer very close by, drawing on the Fabergé eggs from Russian jeweller Peter Carl Fabergé. The eggs are enamelled and the surprise inside is a magnificent bottle in Venetian glass, together with some glasses. On top of the egg rests a golden eagle. A temptation worthy of the tsars.

AIRBUS ACJ319NEO

Voar mais longe!
Flying further!

TEXTO (TEXT) MARIA AMÉLIA PIRES \\ FOTOGRAFIA (PHOTOGRAPHY) DIREITOS RESERVADOS

Depois de ter completado com sucesso o seu voo inaugural em Abril último, com uma duração de uma hora e 55 minutos, o primeiro *ACJ319neo* bate o recorde num segundo voo de teste, que aconteceu dois dias depois do primeiro. A primeira aeronave de versão corporativa construída pela Airbus completou uma viagem que durou 16 horas e 10 minutos, o voo mais longo realizado por um modelo da família *A320*. O jacto voou entre a sede principal da Airbus, em Toulouse, na França, e o norte da Groenlândia e, sem paragens, fez o percurso inverso, um voo de resistência que incluiu ainda um desvio simulado dentro da regra de voo 180 minutos ETOPS, para a qual a família *A320* já está certificada.

A aeronave foi construída para a companhia K5 Aviation, na Alemanha, e deve ser entregue nos próximos meses, após terem sido efectuados todos os voos de teste. Depois da entrega, será equipada com uma cabine VVIP da marca holandesa Fokker Techniek. O *ACJ319neo*, desenvolvido pela divisão Airbus Corporate Jets (ACJ), é derivado da família de aviões *A320neo* e possui novos motores e *Sharklets* montados na ponta das asas (para reduzir o arrasto aerodinâmico), estando equipado com cinco tanques centrais adicionais (ACTs) no seu porão de carga, incluindo, também, melhorias, como uma menor altitude de cabine para maior conforto dos passageiros. A aeronave na versão executiva pode realizar voos mais longos do que o modelo para aviação comercial. Ao transportar menos passageiros (somente oito, contra 160 na versão comercial), o *ACJ319neo* usa o espaço extra para abrigar mais tanques de combustível. Por esse motivo, a aeronave pode voar até 12.500 km seguidos, praticamente o dobro do alcance conseguido pelo *A319neo* convencional.

A família Airbus 320 sintetiza perfeitamente os recursos que hoje em dia são padrão em jactos executivos de nova geração, como por exemplo os controlos *fly-by-wire* de protecção aprimorada, manutenção centralizada económica e fibra de carbono para economia de peso, entre outros. Até ao momento, companhias aéreas e clientes de jactos executivos encomendaram já quase 15.000 aeronaves da família *A320*, sendo que mais de 700 são da versão *A320neo*, fazendo da Airbus o líder de mercado.

O *ACJ319neo* pode voar até 12.500 km seguidos, praticamente o dobro do alcance conseguido pelo *A319neo* convencional. \\ The *ACJ319neo* can fly up to 12,500 km non-stop, practically double the range achieved by the conventional *A319neo*

After having successfully completed its inaugural flight last April, lasting one hour and 55 minutes, the first *ACJ319neo* beat the record in a second test flight, which took place two days after the first. The first corporate version aircraft built by Airbus completed a flight lasting 16 hours and 10 minutes, the longest flight ever made by a model of the *A320* family. The jet flew from Airbus's main headquarters in Toulouse, France to northern Greenland and, without stopping, made the return trip, in an endurance flight that included a simulated diversion within the 180-minute ETOPS flight rules, for which the *A320* family is already certified.

The aircraft was built for German company K5 Aviation and should be delivered in the coming months after all flights-trials have been made. After delivery, it will be outfitted with a VVIP cabin by Dutch brand Fokker Techniek. The *ACJ319neo*, developed by the Airbus Corporate Jets division (ACJ), is derived from the *A320neo* airliner family. It features new engines and Sharklets mounted on the wingtips (to reduce aerodynamic drag). The K5 Aviation *ACJ319neo* is equipped with five additional centre tanks (ACTs) in its cargo hold, and includes improvements, such as lower cabin altitude for greater passenger comfort. The executive version of the aircraft can carry out longer flights than the commercial aviation model. As it is transporting fewer passengers (only eight, compared to 160 in the commercial version), the *ACJ319neo* uses the extra space to house more fuel tanks. For this reason, the plane can fly up to 12,500 km non-stop, practically double the range achieved by the conventional *A319neo*.

The Airbus 320 family perfectly epitomises today's standard features in new generation executive jets, such as enhanced protection fly-by-wire controls, cost-saving centralised maintenance and weight-saving carbon fibre, among others. Until now, airlines and executive jet customers have already ordered almost 15,000 *A320* family aircraft, more than 700 of which are from the *A320neo* version, making Airbus the market leader.

OCEAN ALEXANDER 90R

Elegância, potência e transparência
Elegance, power and transparency

TEXTO TEXT MARIA AMÉLIA PIRES FOTOGRAFIA PHOTOGRAPHY DIREITOS RESERVADOS

Evan Marshall, Arrabito Naval Architects e as suas respectivas equipas serviram-se do seu vasto conhe-ci-mento sobre a Ocean Alexander e revolucionaram o mundo das embarcações, construindo um iate diferente de todos os já construídos. Nasceu, assim, o *Ocean Alexander 90R*. Sem descurar pormenores, conferiram-lhe segurança inabalável, motorizações potentes, espaços luxuosos e vistas deslumbrantes, proporcionadas pelas generosas áreas e por translúcidas paredes de vidro, que arremessam os olhares em direcção ao mar.

O primeiro modelo da nova série Revolution, o *Ocean Alexander 90R*, de 27,48 metros nasceu de uma parceria entre os escritórios de Evan K. Marshall e Arrabito Naval Architects, duas empresas de grande reputação internacional de *design* de iates e engenharia naval, respectivamente.

Uma das principais características do novo *design* do *Ocean Alexander 90R* é o considerável espaço interior. Isso permitiu criar uma segunda área de relaxamento que é tão grande como o salão principal, tornando-se o local ideal para recepções e festas. Para isso, nessa área, existe um bar, um *lounge* generoso e uma TV giratória de 150 cm. Quanto ao *design* de interiores, o mobiliário, de diferentes madeiras e vários acabamentos, combinando linhas leves e dinâmicas com elegância, assume particular protagonismo, uma vez que têm um papel quase escultórico. Acabamentos acetinados, ébano de alto brilho, aço inoxidável, fitas de luz LED complementadas por iluminação embutida, entre muitos outros sofisticados detalhes e características, fazem com que o *Ocean Alexander 90R* ofereça um estilo de vida exclusivo.

No que diz respeito à motorização, o *90R* é alimentado por dois motores MTU® 12V2000 1920 HP, mas é possível ter motores MTU® 16V2000 2600 HP.

Uma das principais características do novo design do Ocean Alexander 90R é o considerável espaço interior.
\\ One of the main features of the Ocean Alexander 90R's new design is the considerable interior space.

Evan Marshall, Arrabito Naval Architects and their respective teams have made use of their extensive knowledge of Ocean Alexander and have revolutionised the world of boats by building a yacht unlike any ever built before. This is how the *Ocean Alexander 90R* came into being. Without neglecting any details, they gave it unwavering safety, powerful engines, luxurious spaces and stunning views, provided by the generous areas and translucent glass walls, pulling your attention towards the sea.

The first model of the new Revolution range, the *Ocean Alexander 90R*, of 27.48 metre yacht is the result of a partnership between the studios of Evan K. Marshall and Arrabito Naval Architects, two companies of high international repute in yacht design and naval engineering, respectively.

One of the main features of the *Ocean Alexander 90R*'s new design is the considerable interior space. This has allowed the creation of a second relaxation area, which is as large as the main saloon, making it the ideal venue for receptions and parties. To this effect it has a bar, generous lounge area and a 59'' TV that rotates. As for the interior design, the furniture, made of different woods and with various finishes, combining light and dynamic lines with elegance, take on particular predominance, given their almost sculptural role. Satin finishes, high gloss ebony, stainless steel, LED light strips complemented by recessed lighting, and many other sophisticated details and features, ensure that the *Ocean Alexander 90R* offers a unique lifestyle.

With regard to motorisation, the *90R* is powered by two MTU® 12V2000 1920 HP engines, but you can also request MTU® 16V2000 2600 HP engines.

PREMIUM SPORTS

THE GOLF CLUB OF GEORGIA

36 oportunidades para brilhar
36 opportunities to shine

TEXTO TEXT MARIA AMÉLIA PIRES \\ FOTOGRAFIA PHOTOGRAPHY DIREITOS RESERVADOS

Nos seus cerca de 30 anos de história, The Golf Club of Georgia conquistou uma prestigiada reputação, sendo considerado um dos melhores clubes de golfe privados do norte de Atlanta, EUA. Embora esteja implantado num sítio isolado, na localidade de Alpharetta, não há lonjura que demova os praticantes de golfe, já que os 36 buracos deste premiado campo são desafiantes para qualquer *handicap*. Na verdade, são dois campos de 18 buracos cada, complementados por outras estruturas, como a *clubhouse*, restaurantes, bares e espaços para eventos.

Lakeside Course foi projectado por Arthur Hills, um arquitecto de golfe americano que desenhou cerca de 180 campos de golfe em todo o mundo. O Lakeside foi originalmente construído em 1991 e, já à época, foi considerado o *Best New Private Course* dos Estados Unidos. Apresenta *fairways* e *greens* ondulados ladeados por árvores. Os pontos mais interessantes e mais desafiantes são os buracos de 11 a 14, uma vez que tocam nas margens do majestoso Lago Windward, oferecendo paisagens raramente encontradas em clubes de golfe privados no norte de Atlanta. O Lakeside Course está actualmente classificado como o n.º 13 no Estado da Geórgia pela *Golf Digest*. Por sua vez, o Creekside Course está artisticamente esculpido ao longo das zonas húmidas do Big Creek e possui *fairways* e *greens* elevados. Melhorias recentes incluíram o restauro dos *bunkers*, recursos únicos de água nos buracos 11, 14 e 15, múltiplas novas áreas para beneficiar jogadores de todos os níveis e novos caminhos para *golf buggies*. Creekside Course está actualmente classificado como o 18.º melhor campo de golfe no estado da Geórgia pela *Golf Digest*.

In its nigh-on 30-year history, The Golf Club of Georgia has garnered a prestigious reputation, and has been considered one of the best private golf clubs in North Atlanta, USA. Although it is found in a secluded location, in the town of Alpharetta, its remoteness is no impediment to golfers, given that the 36 holes of this award winning course are challenging for any handicap. In fact, there are two courses, each boasting 18 holes, complemented by other facilities, such as the clubhouse, restaurants, bars and venues for events.

The Lakeside Course was designed by Arthur Hills, an American golf course architect, who designed some 180 golf courses around the world. Lakeside was originally built in 1991 and, already back then, was considered the *Best New Private Course* in the United States. It boasts rolling fairways and greens flanked by trees. The most interesting and challenging features are the 11th to 14th holes, as they touch the shores of majestic Lake Windward, enjoying landscapes rarely found in private golf clubs in North Atlanta. The Lakeside Course is currently ranked no. 13 in the state of Georgia by *Golf Digest*. For its part, the Creekside Course is artistically sculpted along the wetlands of Big Creek and features elevated fairways and greens. Recent improvements included restoration work to bunkers, unique water features on the 11th, 14th and 15th holes, multiple new areas to benefit players of all levels and new pathways for golf buggies. Creekside Course is currently ranked the 18th best golf course in the state of Georgia by *Golf Digest*.

TEXTO NA ÍNTEGRA EM // FULL TEXT AT
www.villasegolfe.com

CARTÃO DE CRÉDITO ÚNICO VOYAGER

UM CARTÃO ÚNICO COM MILHAS DE VANTAGENS MUDA TUDO.

Viajar traz sempre algo de único. Traz histórias, experiências, lembranças, cultura e vontade de ter milhas para conhecer o mundo inteiro. Por isso, para acumular milhas com o novo cartão de crédito Único Voyager, basta usá-lo nos pagamentos das suas compras e viajar na South African Airways, uma das mais conceituadas companhias aéreas de África. E isso muda tudo. **Boas viagens.**

Para mais detalhes informe-se em:
www.bancounico.co.mz

CLASSIC/GOLD: Cash advance 5% (Mín. 250 MZN) | TAE 40%/38% | Taxa OIF 5%.

Membro do Grupo NEDBANK

SOUTH AFRICAN AIRWAYS VOYAGER

ÚNICO
Ser único muda tudo.

We are celebrating being in Africa for over 120 years

Thank you to our customers, partners, suppliers and employees.

- ✓ 120+ years of innovative technology
- ✓ Committed to diversity and localization
- ✓ Committed to Africa's sustainability development

celebrating 120+ years in Africa