



EMISSÃO COMEMORATIVA DO V CENTENÁRIO DO NASCIMENTO DE PEDRO ÁLVARES CABRAL

Celebra-se no ano corrente o quinto centenário do nascimento de Pedro Álvares Cabral.

Efectivamente o ano de 1468 é o apontado, embora por mera aproximação, pelos historiadores, como aquele em que veio à luz, provavelmente em Belmonte, o descobridor oficial da terra de Vera ou Santa Cruz, ou melhor o comissário régio que dela tomou oficialmente posse.

Era um homem de estatura avantajada, como os seus restos mortais acusaram, embora talvez não tão desmesurada como a de seu pai, que por ela granjeou a alcunha de «o gigante da Beira», culto e pação como inculcam os seus foros de fidalgo da casa de el-rei D. João II.

Estes Cabrais armavam-se de «prata com duas cabras de púrpura», braço, por jogo de palavras, que fala por si mesmo, pelo que dele não há que fazer comentários ou entrar em explicações.

Desde novo dera certamente mostras de altas qualidades de carácter e valor, tanto que o grande Afonso de Albuquerque, que bem conhecia os homens, se empenhou em casar uma sua sobrinha por afinidade, muito querida, com ele.

Jaime Cortezão visiona-o, pelos trinta e dois anos, por altura da sua jornada à Índia 1500, no comando da segunda armada ao Oriente com aquela escala internacional pela ameríndia que ele haveria de denominar Terra de Vera Cruz, embora os cronistas oficiais a dessem por fortuita, como de face pálida e sombria de impaludado averiguado, o sobrecenho altivo, a barba pelo peito, a gravidade, a distância espelhada no rosto e, também, a tristeza dos que não ignoram a sua perfeição, tão mal empregada até aí pelos governantes, pois da sua vida, até aquela data, praticamente tudo se ignora, pelo que não teria sido de relevo.

Albuquerque, em certa carta de 1514 para D. Manuel I, exalta-o como «homem avisado», cheio de «bondade e cavalaria», e «homem que eu sei certo que terá Vossa Alteza contentamento da sua pessoa e de todas as cousas honradas que nele há para algumas necessidades de vosso serviço. . .» Fundado nos traços que os historiadores contemporâneos dele deixaram, Jaime Cortezão reconhece-o de índole larga e faustosa também, preocupado com manter com aparato e grandeza a dignidade de cargo em que estivesse investido, como quando chegado a Calecut, se avistou com o Samorim, levando consigo um séquito dos trinta homens mais honrados, além dos seus próprios criados e oficiais, como um Príncipe, no dizer do piloto anónimo que esta jornada relatou, ou já como fizera ao chegar ao Brasil, onde recebeu na sua nau os dois primeiros indígenas, à luz de tochas, sentado numa cadeira com uma alcatifa aos pés, em geito de estrado, com um grande colar de ouro aos ombros, como Caminho registou.

Era afável e bondoso, e disso dão testemunho o modo como, em Calecut também, tratou um velho gentil-homem do Malabar; já no Brasil havia dado de vestir e de comer aos indígenas que iam a bordo, e quando eles se deitavam na coberta, a dormir, dava-se ao mimo tocante de os mandar cobrir e de por-lhes coxins sob as cabeças.

Se prudente e escrupuloso, não deixava de se mostrar capaz de desafrontar-se com bravura. Generoso e afável, até com os inimigos, exigia, seja de quem for, o máximo respeito à sua honra e hierarquia. Era pundonoroso em extremo, como se depreende da sua atitude em recusar a capitania-mor de uma 3.ª armada ao Oriente, pelo facto de tomar conhecimento de que ao subalterno, Vicente Sodré, fora dado regimento de se destacar da sua bandeira com cinco embarcações. «Homem de muitos primores acerca de pontos de honra» lhe chama João de Barros ao comentar este passo da sua vida. Esta sua escusa ou recusa deve ter caído mal no ânimo de D. Manuel I, ou envenenaram-lho, pois D. Manuel não mais o empregou no público serviço, votando-o ao ostracismo. Sacrificou Pedro Álvares o seu brio, ao seu interesse. Concorriam nele, observa ainda Jaime Cortezão, as antinomias das sensibilidades mais ricas e perfeitas, um quê de forte e ingénuo, de bravo e enternecido, de grandioso e humilde, de magnidade aparatosa e modesta esquivaça, que trazem à memória o Condestável e, extremando-o dos demais capitães contemporâneos o alevantam acima da moral comum da época.

Faleceu, quase certamente, em Santarém, onde grageara importantes bens de raiz, muito provavelmente em 1520, e lá foi sepultado na igreja dos frades gracianos.

Sua viúva comprou aos frades a jazida que ainda hoje lá se encontra, e mandou lavar-lhe a inscrição que ainda hoje lá se lê. Chamou-se D. Isabel de Castro cuja influente parentela não deveria ter sido estranha à sua nomeação para aquela jornada que o ligou perpetuamente às terras do Brasil. A sua descendência continuou-se, no século XVII, na casa dos Viscondes de Vila Nova de Cerveira, incorporada, no século passado, nas dos Marqueses de Castelo Melhor, onde se conserva.

Marquês de São Payo

da Academia Portuguesa da História

A frota de Pedro Álvares Cabral, diz-nos o Cronista Lopes de Castanheda, era composta de «dez naos e tres navios redondos». A um destes últimos, mais adiante, chama «caravela». Ora a Caravela, em 1500, era um barco de uma, duas ou três velas latinas, mas que podia tomar armação redonda para melhor aproveitamento dos ventos de pôpa. Já isto fizera Colombo à sua Caravela «Nina» em plena viagem.

Parece poder concluir-se daquele passo e de outros dos cronistas (e assim o fez o grande Lopes de Mendonça) que o termo «navio» se applicava então a uma embarcação menor do que a nau, podendo não ter castelo de proa, tal como acontecia com a Caravela latina, mas armando velame redondo. Não podiam os «navios» de Cabral ser «caravelas redondas» ou «caravelas de armada», de velame misto de origem, barcos maiores, com castelo de proa, que são outra coisa e só apareceram muito mais tarde.

A armada de Cabral era, pois, constituída por 13 barcos todos de armação redonda. João de Barros o confirma.

Não nos pareceria aceitável, para um selo dos nossos dias, a simples reprodução da página do «Livro das Armadas» que diz representar a frota de Cabral, documento tão conhecido que logo vem à ideia. Mas a verdade, como Quirino da Fonseca acentuou, é que nesse precioso livro, feito depois de 1550, o autor pretendeu fazer a relação das Armadas dirigidas à Índia e não o retrato exacto dos seus navios, os quais são ali todos representados, desde os de 1498 até aos do meio do século XVI em figuras perfeitamente semelhantes como que «carimbadas» e sujeitas a umas dezenas de tipos; isto é os navios de Gama ou de Cabral são ali iguais aos do tempo de D. João III, de uns sessenta anos depois, sem se ter em conta a enorme mudança havida na construção naval, como o testemunham bem alguns documentos, infelizmente poucos, mas decisivos, de naus e caravelas portuguesas de entre 1490 e 1510.

O desenho do selo inspirou-se directamente, na sua composição, na reconstituição admirável que o Mestre Roque Gameiro fez para a História da Colonização Portuguesa do Brasil, há cerca de cinquenta anos, na qual seguiu indicações de Lopes de Mendonça. Apenas se introduziram na anatomia das naus algumas alterações autorizadas pelos documentos acima referidos, talvez interpretados agora, dado o progresso destes estudos, com mais justeza do que então. Consistem elas, principalmente na «prôa de carraca», na vela do traquete pequena, na ausência de velacho de traquete (então chamado «traquete de gavia do traquete») e no reduzido amassamento do casco.

Sobre a armada, a ursa menor — com a polar — e o cruzeiro do sul indicam, simbolicamente, o rumo da frota.

Jaime Martins Barata

ÉMISSION COMMÉMORATIVE DU V^{ème} CENTENAIRE DE LA NAISSANCE DE PEDRO ALVARES CABRAL

L'on célèbre, cette année, le cinquième centenaire de la naissance de Pedro Alvares Cabral.

L'année 1468 est, en effet, indiquée, bien qu'approximativement, par les historiens, comme celle où naquit, probablement à Belmonte, celui qui devait officiellement découvrir la terre de Vera ou Santa Cruz, ou, plus exactement, le commissaire royal qui en prit officiellement possession.

C'était un homme de haute taille, comme ses restes mortels l'indiquèrent, bien que peut-être pas aussi grand que son père dont le sobriquet était «le géant de la Belra», ayant une grande culture et homme de la cour, en raison de sa noblesse, de la maison royale de Jean II.

L'armure de ces Cabral était «en argent avec deux chèvres pourpre», blason, par jeu de mots, que l'on comprenait fort bien, n'étant donc pas nécessaire faire des commentaires ou donner des explications à ce sujet.

Dès son enfance il prouva ses grandes qualités de caractère et de valeur, d'autant plus que l'important Afonso de Albuquerque, qui connaissait bien les hommes, prit à cœur de le marier à l'une de ses nièces, qu'il aimait beaucoup.

Jaime Cortezão l'imagine, quand il avait environ trente-deux ans, lors de son voyage aux Indes en 1500, commandant la seconde flotte en Orient, avec cette escale internationale par la jonction de l'Inde avec l'Amérique qu'il devait appeler Terre de Santa Cruz, bien que les chroniqueurs officiels l'indiquent comme fortuite, comme de visage pâle et triste, reconnu comme atteint de paludisme, d'aspect hautain, des poils sur la poltrine, la gravité, la distance répandue sur son visage et aussi la tristesse de ceux qui n'ignorent pas leur perfection, si mal employée jusque là par les gouvernants, car de sa vie jusqu'à cette date l'on ignore presque tout, ce qui indiquerait qu'elle n'aurait rien d'important.

Albuquerque, dans une certaine lettre dirigée en 1514 à Manuel I.^{er}, le louait comme un «homme avisé», tout de «bonté et de chevalerie», et «homme dont je suis sûr Votre Altesse aura toute satisfaction autant de sa personne que des choses honorables qu'il a en lui pour tout besoin de votre service...». Fondé sur les faits que les historiens contemporains en ont laissé, Jaime Cortezão le reconnaît de caractère large et pompeux aussi, préoccupé à maintenir l'apparat, la grandeur et la dignité de la charge qu'on lui avait donnée; c'est ainsi que lorsqu'il arriva à Calcutta, il se présenta devant le Samorin emmenant avec lui une suite de trente hommes choisis parmi les plus honorables, à part ses propres valets et officiers, comme un prince, selon le commentaire d'un pilote anonyme qui relate ce voyage, ou comme il le fit encore arrivant au Brésil, où il reçut dans son vaisseau les deux premiers indigènes, à la flamme de torches, assis sur une chaise, un coussin aux pieds servant de marche et avec un grand collier d'or sur les épaules, ainsi que l'enregistra Caminho.

Il était aimable et bon comme le témoigne la manière dont il reçut à Calcutta aussi un vieux gentilhomme de Malabar; déjà au Brésil il avait vêtu et nourri les indigènes qui venaient à bord et quand ils se couchaient sur le pont, pour dormir, il avait la bonté de les faire couvrir et de leur donner des coussins pour y poser leurs têtes.

Bien que prudent et scrupuleux, il n'évitait pas de prouver être capable de se battre avec courage; généreux et aimable, même avec ses ennemis, il exigeait, de qui que ce soit, le respect maximum pour son honneur et sa hiérarchie. Il estimait son honneur à l'extrême, il l'a prouvé par son refus à accepter être le chef capitaine de la 3^{ème} flotte pour l'Orient, ayant appris que son subalterne, Vicente Sodré, avait reçu un régiment pour se détacher de sa bannière avec cinq embarcations. «Homme de grande qualité au point de vue de l'honneur» dit de lui Jean de Barros en commentant ce fait de sa vie. Cette excuse ou refus ne doit pas avoir plu à Manuel I.^{er}, ou on le piqua contre lui, car le roi Manuel ne lui donna plus de service public, le laissant à l'ostracisme. Pedro Alvares sacrifia ses intérêts à son amour-propre. Il y avait en lui, dit encore Jaime Cortezão, les antinomies des sensibilités les plus riches et parfaites, un je ne sais quoi de fort et d'ingénue, de brave et de doux, de grandeur et d'humilité, de magnanimité pompeuse et modeste dédain qui évoquent le Condestable, le détachant des autres capitaines contemporains et l'élevant au-dessus de la morale commune de l'époque.

Il décéda, sans doute à Santarém, où il avait acquis des biens importants, probablement en 1520, et il fut sépulté dans l'église des frères graciens.

Sa veuve acheta aux rères le mausolée où il se trouve encore et y fit graver l'inscription que l'on peut encore lire.

Elle s'appelait Isabel de Castro, celle dont l'influence de la parenté ne dut pas être étrange à ce qu'il fut nommé pour ce voyage qui le rattacha perpétuellement au Brésil. Sa descendance continua, au XVII^e siècle, dans la maison des vicomtes de Vila Nova de Cerveira, incorporée, le siècle passé, dans celle des marquis de Castelo Melhor, où elle resta.

Marquis de São Payo

de l'Académie Portugaise d'Histoire

La flotte d'Alvares Cabral, nous dit le chroniqueur Lopes Castanheda, était composée de «dix vaisseaux et trois navires ronds». L'un de ces derniers fut appelé par lui, ensuite, «caravelle». Or, la caravelle, en 1500, avait une, deux ou trois voiles latines, mais pouvait prendre une armature ronde afin de mieux pouvoir profiter des vents de la poupe. C'est ce qu'avait déjà fait Christophe Colomb avec sa caravelle «Nina» en plein voyage.

Il semble que l'on puisse conclure de cette référence et d'autres des chroniqueurs (comme le fit le grand Lopes de Mendonça) que le terme «navire» s'appliquait alors à une embarcation plus petite que le vaisseau, pouvant ne pas avoir de gaillard d'arrière, comme il en était avec la caravelle latine, mais pouvant monter des voiles rondes.

Les «navires» de Cabral ne pouvaient être des «caravelles rondes» ou «caravelles avec armature», de voiles d'origine mixte, bateaux plus grands, avec gaillard d'arrière, qui sont différents et n'apparaîtront que beaucoup plus tard.

La flotte de Cabral était, donc, formée de 13 bateaux, tous d'armature ronde. Jean de Barros le confirme.

Il ne nous semble pas acceptable, pour un timbre de nos jours, la simple reproduction du «Livre de la Marine» qui représente la flotte de Cabral, document si connu qu'il nous vient aussitôt à la mémoire. Mais en vérité, comme Quirino da Fonseca l'accentue, c'est que dans ce précieux livre, fait après 1550, l'auteur a l'intention de faire le rapport des flottes dirigées vers l'Inde et non de donner l'image exacte de ses navires, qui y sont tous représentés, de 1498 jusqu'à la moitié du XVI^e siècle en des images parfaitement semblables, comme «décalquées», et sujets à quelques dizaines de types; c'est-à-dire que les navires de Gama et de Cabral y sont égaux à ceux du temps de Jean III, une soixantaine d'années après, sans prendre en considération l'énorme différence qui s'était opérée dans la construction navale, comme le témoigne bien quelques documents, peu malheureusement, mais décisifs, de vaisseaux et caravelles portugais entre 1490 et 1510.

Le dessin du timbre a été directement inspiré, dans sa composition, par l'admirable reconstitution que le Maître Roque Gameiro a faite pour l'Histoire de la Colonisation Portugaise du Brésil, il y a environ cinquante ans, et dans laquelle il a suivi les indications de Lopes de Mendonça. L'on a seulement introduit dans l'anatomie des vaisseaux quelques altérations autorisées par les documents ci-dessus mentionnés, peut-être maintenant interprétés, en raison du progrès de ces études, plus exactement qu'alors. Elles consistent, principalement, dans la «proue de caraque» dans la voile de misaine, dans l'absence de petit hunier de misaine (alors appelé «petit hunier de l'hunier de la misaine») et dans le léger rétrécissement du navire par ses hauts.

Sur l'armature, l'étoile de la grande ourse — avec l'étoile polaire — et la croix-du-sud indiquent, symboliquement, la direction de la flotte.

Jaime Martins Barata

ISSUE TO COMMEMORATE THE V CENTENARY OF THE BIRTH OF PEDRO ÁLVARES CABRAL

The current year will be marked by the celebrations of the fifth Centenary of the birth of Pedro Álvares Cabral.

In fact, 1468 is merely agreed, by a consensus of historians, as the likely birthdate — probably in Belmonte — of the Royal Commissioner who officially discovered and took possession of the Land of Vera Cruz or Santa Cruz (Holy Cross).

He was a man of large stature, as proved by his remains (although not, perhaps, quite as large as his father, who was nicknamed the Giant of Beira) and he was cultured and courtly, as indicated by his noble rank in the Court of King João II.

The family crest consisted of two goats, in pourpre on argent — which speaks for itself — and Pedro early demonstrated such qualities of character and valour as to persuade the great Afonso de Albuquerque — always a good judge of men — to marry him to his beloved niece.

Jaime Cortezão describes him at thirty two years of age, leaving for his voyage to India at the head of the second expedition, as pallid and sombre visaged — a result of his sufferings from malaria — frowning haughtily, long — bearded and grave of bearing. He was conscious of his own merit and his features reflected his disappointment with those in power, who had, thus far, made little use of his talents: indeed, little is known of his previous activities, and it may be deduced that they had been of small importance.

Albuquerque, in a letter of 1514 to King Manuel I, exalts him as a «prudent man» full of «kindness and chivalry» and as «a man who, I am certain, will please Your Highness by his honourable qualities, should you desire him to enter into your service».

Basing himself on contemporary historians, Jaime Cortezão also sees him as a man of largesse and pomp, concerned with maintaining the dignity and splendour of his rank. This may be exemplified by his meeting with the Zamorin of Calicut, when he was accompanied by a retinue of thirty of his most eminent followers, and his servants and officers, «like a Prince», in the words of the anonymous pilot who tells the story. And, again, by his reception, in Brazil, of the first two natives to board his ship, «seated by the light of two torches, on a chair before which was spread a rug, in lieu of a dais, wearing a great golden chain over the shoulders», as recorded by Caminho.

He was affable and kind, as shown by his treatment of an old gentleman of Malabar and, in Brazil, he had fed and clothed any natives who boarded his ship and, touchingly, provided them with coverings and cushions, when they lay on the open decks to sleep.

If prudent and scrupulous, he was none the less able to acquit himself with bravery, when the occasion arose. Generous and affable he may have been, even to his enemies, but he always demanded the utmost respect for his honour and rank. He was proud and self — respecting in extreme, as may be deduced from his declining the leadership of the third fleet to be sent to the Orient, when he discovered that a subordinate, Vicente de Sodrê, had been empowered to detach five vessels from his command. João de Barros calls him «greatly scrupulous in points of honour» in his commentary on this part of his life.

This refusal must have poisoned his relations with King Manuel, who never again employed him in public service and ostracized him from the Court.

Jaime Cortezão also sees his character as being full of anomalies, calling him strong and ingenuous, brave and tender, imposing and humble, magnanimous and disdainful: qualities which bring to mind the great Condestável (Nuno Álvares Pereira) and which distinguished him from the great men of the epoch.

Pedro Álvares Cabral almost certainly died in Santarém — probably in 1520 — where he had accumulated important properties and he was buried in the local Convent of the Gracianos. His widow purchased the tomb from the monks and had carved upon it the inscription which can still be seen. Her name was Isabel de Castro and her influential family no doubt helped in his appointment to the leadership of the voyage which permanently linked his name to that of Brazil.

The lineage passed, through the house of the Viscounts of Vila Nova de Cerveira in the XVII Century which was in turn incorporated in the family of The Marquis of Castelo Melhor in the last Century, where it is still extant.

Marquis of São Payo.

of the Portuguese Academy of History

According to the chronicler Lopes de Castanheda, the fleet under Pedro Álvares Cabral was composed of «ten carracks and three square-rigged ships». He subsequently refers to one of the latter as a caravel, but in 1500, this was a vessel with one, two or three lateen sails, which could be modified into square-rigged in following winds: Columbus had done the same on his 'Nina', at sea.

It would therefore seem permissible to conclude from that quotation and other sources (as Lopes de Mendonça did) that the term «ship» (navio) was applied to a vessel smaller than the carrack, possibly without fore-castle, as in the lateen caravel, which was able to set square sails. The «navios» could not have been «square-rigged caravels» or «fleet caravels», which had a mixed rig, were larger and equipped with fore-castles. These were quite a different type, which appeared much later.

Cabral's fleet was therefore composed of 13 square-rigged vessels, an opinion which João de Barros confirms.

It did not seem acceptable, in designing a modern stamp, merely to reproduce the page from the «Book of the Fleets» which purports to depict Cabral's ships and which is so well known as to seem the obvious source. The fact is, as Quirino da Fonseca has pointed out, that this book which was published some time after 1550, is more concerned with setting down an inventory of the fleets directed to India than with exact portraits of the individual ships: these are all represented by «rubber-stamp» symbols, regardless of their type. Thus Gama's and Cabral's are portrayed as being similar to those of King João III's time, sixty years later, without regard for the great developments in naval construction which had, meanwhile, taken place, as witnessed by the rare but decisive records of Portuguese ship-building between 1490 and 1510.

The design of the stamp is based on Roque Gameiro's admirable reconstruction, after Lopes de Mendonça, and now about fifty years old. Any changes in the configuration depicted in some vessels can be justified by recent — and perhaps more accurate — interpretations of the early documents referred to above. The modifications are most apparent in the «carrack's bows»: the forecourse sail and fore lower topsail; and reduced tumble-home in the hull.

Above the fleet, the constellation of Ursa Minor — with the Pole Star — and the Southern Cross, symbolize the fleet's courses.

Jaime Martins Barata

As composições e os desenhos desta emissão foram executados pelo Arquitecto José Pedro Roque, que neles procurou dar um carácter da época aos elementos estudados pelos Serviços Artísticos, preparando-os especificamente para os processos de reprodução a que se destinaram, na Casa da Moeda: o de 6\$50 para off-set policromo, e os de 1\$00 e 3\$50 para talhe doce tricromo. As gravuras destes últimos foram abertas pelo escultor Álvaro Lucas.

Os selos estão aqui reproduzidos na escala de 1,5:1 com as dimensões de 52,5 × 41,5^{mm} e 32,0 × 41,5^{mm} e o denteado 12,5; folhas de 50 selos. O plano de emissão é o seguinte:

1\$00 tiragem de 10 000 000
3\$50 tiragem de 1 000 000
6\$50 tiragem de 500 000

Foi marcada a data de 30 de Janeiro de 1969 para o 1.º dia de circulação da nova emissão.

Os pedidos para a aposição do carimbo especial e a venda dos sobrescritos alusivos, ao preço de 1\$50, devem ser endereçados até ao dia da emissão aos Serviços de Informações e Reclamações — R. S. José 20, Lisboa-2 — à Estação do Correio da Batalha, Porto, à Estação do Correio de Coimbra, ou à Estação do Correio do Funchal, Madeira.

Les compositions et les dessins de cette émission sont de l'architecte José Pedro Roque, qui chercha à donner un caractère de l'époque aux éléments étudiés par les Services Artistiques, les préparant spécifiquement pour les procédés de reproductions auxquels ils se destinent dans la «Maison de la Monnaie»: celui de 6\$50 pour off-set polychrome et ceux de 1\$00 et 3\$50 pour taille douce trichrome.

Les gravures de ces derniers ont été faites par le sculpteur Álvaro Lucas.

Les timbres son reproduits ici à l'échelle de 1,5:1.

Les dimensions sont de: 52,5 × 41,5^{mm} et 32,0 × 41,5^{mm}, dent. 12,5; feuilles de 50 timbres.

Le tirage est de:

10.000.000 timbres de 1\$00
1.000.000 timbres de 3\$50
500.000 timbres de 6\$50

La nouvelle émission sera mise en vente le 30 Janvier 1969.

Un timbre spécial sera apposé sur la correspondance reçue jusqu'au jour de la date ci-dessus mentionnée et des enveloppes se référant à cette émission, seront vendues au prix de 1\$50 chacune.

Les commandes devront être adressées, jusqu'au jour de la date de l'émission, aux: Serviços de Informações e Reclamações — R. de S. José 20, Lisboa-2 — Estação do Correio da Batalha — Porto — Estação do Correio de Coimbra — Estação do Correio do Funchal — (Madeira).

The designs for this issue are the work of the architect José Pedro Roque, who has sought, in his compositions, to give a period flavour to the research elements supplied by the Post Office's Art Department. Each design was especially conceived for the method of reproduction selected, for the various stamps, at the Minting House. These are as follows: the 6\$50 stamp for polychromatic offset and the 1\$00 and 3\$50 stamps for engraving in three colours. The engraving of the last-mentioned was carried out by the sculptor Álvaro Lucas.

The stamps here reproduced are to scale 1,5:1.

The dimensions are: 52,5 × 41,5^{mm} and 32,0 × 41,5^{mm}, including serrated edge with perforations measuring 12,5; sheets of 50 stamps.

The project for this issue is as follows: —

10,000,000 stamps of 1 escudo
1,000,000 stamps of 3 escudos e 50 centavos (3\$50)
500,000 stamps of 6 escudos e 50 centavos (6\$50)

The first day of circulation will be 30 January 1969.

Requests for special postmarks and sale of envelopes commemorating this special philatelic event, at the price of 1\$50 (one escudo, 50 centavos) should be made up to the day of issue to the Serviços de Informações e Reclamações, Rua de S. José 20, Lisbon 2, to Estação do Correio da Batalha, Oporto, to Estação do Correio de Coimbra, or to the Estação do Correio do Funchal (Madeira).

Trans. V. Forman.