

ILUSTRAÇÃO PORTUGUEZA

PROPRIEDADE DA SOC. NACIONAL DE TIPOGRAFIA

9 DE MARÇO
DE 1956

Director: Guilherme P. da Rosa
Editor: José Benigno Peres

Redacção, administração e oficinas
Rua do Século, 49 — LISBOA

NÚMERO 1.010
ANO 50.º

DOIS ARTISTAS DA RÁDIO



JOSÉ GALVÃO

uma voz que o público bastante admira



FRANCISCO JOSÉ

o cantor de voz inconfundível

A VÍTIMA DO TRAPÉZIO

A TRÁGICA MORTE DE FRED HENNEMANN NA PISTA DO «CIRQUE D'HIVER»

UM dos dramas mais comoventes é o do trapezista que cai na pista durante a execução de um arriscado exercício. O grito de horror que se levanta do público é a única saudação ao seu sacrifício, o único prémio para a sua desafortunada audácia. Poucos dias passados sobre a terrível queda, em Amsterdão, de Léo Dinai, um acrobata húngaro, Fred Hennemann, precipitou-se da altura de dez metros no solo do Velódromo de Inverno, em Paris, perante os olhos aterrados da própria esposa.

De há um tempo a esta parte parece que a maldição persegue os artistas de circo. Perante um público que se torna cada vez mais exigente, os riscos vão aumentando. Pedem-se, exigem-se, emoções mais violentas. Das poltronas à geral saboreia-se com volúpia a emoção do calafrio suscitada pelos voos dos acrobatas.

Fred era um generoso. Tinha a paixão do trapézio e do circo. Nada na família o empurrara para semelhante ofício, que habitualmente é transmitido de pais para filhos. O pai de Fred, que vive com a esposa em Hagen, é proprietário de um grande café.

O jovem destinava-se à construção civil e chegou a frequentar uma faculdade de engenharia. Mas a guerra interveio e desfez os planos de Fred. Ferido, feito prisioneiro, distraiu-se dos primitivos propósitos. Quando voltou a casa, cansado, céptico, não quis voltar a dedicar-se aos textos de engenharia. Sentia-se diferente do homem de antes da guerra. Permaneceu durante meses inoperante, sem vontade, incapaz de se interessar por qualquer espécie de trabalho. Depois, talvez como reacção contra a lembrança do seu longo cativeiro, começou a praticar exercícios físicos, a frequentar campos desportivos e

circos e, de súbito, sentiu brusca atracção pela perigosa vida circence.

«Amava» — diz a mulher — «os saltos dos trapezistas. Inicialmente começou a



O acrobata Fred Hennemann era húngaro. Filho do proprietário de um café, tinha estudado para se tornar engenheiro

exercitar-se sozinho, imitando os gestos dos artistas que admirara e procurando criar um número original. Em 1948 exibiu-se pela primeira vez com dois companheiros. A família ficou escandalizada, mas foram inúteis os seus esforços para desencorajar a vocação de Fred.

Ameaçaram, inclusive, deserdá-lo. Mas Fred sentia-se feliz naquele ofício, que amava cada vez mais. Depois, apareci eu na sua vida, inesperadamente. Estava empregada em Hamburgo como dactilógrafa. Fazia uma vida tranquila, mas monótona. Um dia, fui assistir a um espectáculo de circo e Fred impressionou-me pela grande habilidade com que se exhibia sobre o trapézio. Tinha duas parceiras femininas. Naquela noite decidi o nosso destino. Encontrámo-nos por acaso nos corredores do circo: ele aproximou-se e falámos durante algum tempo. Depois voltámos a ver-nos. Disse-lhe que me agradaria ser também trapezista e trabalhar com ele. Riu, mas pegou-me na palavra. Um ano mais tarde fui contratada com Fred pelo Circo Barnum e casámos na Flórida».

Christel Hennemann é uma bela mulher morena. Alta, de figura ágil, olhar tornado vivo por duas pupilas negras, fala num francês com sotaque a que a emoção dá uma comovente tonalidade patética. «A nossa felicidade era perfeita. Tudo parecia destinado ao triunfo. Os nossos contratos tinham-nos levado a conhecer praticamente o Mundo inteiro».

Christel e Fred usavam o nome artístico de «Les Hennemadas». O número que Fred preparara causara grande impressão desde a estreia. Toda a gente o considerava muito perigoso. «Acabará por matar-se» — disse alguém que o viu ensaiar. Fred lançava-se do trapézio no espaço, passava através

(Continua na 3.ª página)

A história do recorde mundial de velocidade

DOS 63 QUILOMETROS DO SÉCULO PASSADO

aos 634 da actualidade

Numerosos têm sido os progressos registados pela indústria automóvel em pouco mais de meio século de existência.

Entre esses progressos na técnica de construção — sem se esquecerem as melhores condições de segurança — há a destacar a velocidade.

O Marquês de Chasseloup-Liobat, ainda nos últimos anos do século XIX, estabeleceu o primeiro recorde ao atingir a velocidade de 63,137 quilómetros.

Depois, decorrido um ano, o belga Jenatzy, tripulando um automóvel eléctrico assim como aconteceu com o seu antecessor, obteve mais 42 quilómetros, atingindo a velocidade de 105,904 kms-h.

Em 1920, Serpollet, francês, conduzindo um automóvel «Sperllet», fazia 120,771 quilómetros, tendo, ainda nesse ano, o americano Vanderbilt ultrapassado essa velocidade, com 122,771.

O francês Duray logrou elevar o recorde para 135,494 quilómetros, em 1903, com um «Gobrou».

Em 1904, outro carro «Gobrou» era recordista. O seu condutor foi o francês Rigoly, que atingiu a marca de 142,500. Mas esta vitória teve pouca duração. No mesmo ano, o Barão de Caters, belga, tripulando um «Mercedes», fazia mais 13,991 quilómetros.

CICLISMO

O BENFICA

foi o único concorrente

às provas de domingo

A segunda jornada da nova época de ciclismo não foi diferente, infelizmente, da que lhe antecedeu.

Tal como nessa, o Benfica foi o único concorrente; ganhou, portanto, todas as quatro provas disputadas. Mas se a falta de competidores pode, dentro de certa medida, fazer que se duvide do mérito dessas vitórias assim obtidas sem qualquer oposição, o certo é que os resultados verificados dão «honra» não só à persistente dedicação e assiduidade benfiquista, como também ao entusiástico labor dos corredores do popular clube.

A boa média da corrida de «independentes», principalmente, fala do entusiasmo e da preparação dos ciclistas.

RESULTADOS

«Iniciados»: 1.º, Valdemar Rolho, 1 h. 28 m. 57 s.; 2.º, Henrique Castro, m. t.; 3.º, Armando Loureiro Alves, 1 h. 29 m. 14 s.; 4.º, António Silva

O recorde ia subindo de ano para ano, quase de prova para prova. O francês Baras, com um «Darracq», em 1905, alcançou a velocidade de 169,189 quilómetros e, no ano seguinte, o americano Markiott atingiu 195,525 quilómetros, num «Stanley».

Treze anos recordista

A casa dos duzentos quilómetros alcançou-se em 1909. Foi o francês Hemery, num «Benz», que conseguiu 202,655. Somente treze anos depois é que este recordista foi destituído do título, sendo batido por Lee Guinness, o primeiro inglês que conquistou um recorde. Tripulava um «Sunbeam» e fez 215,075 quilómetros.

Um ano depois, surgiu o famoso Campbell, num automóvel da mesma marca que o anterior, mas obteve apenas mais 2,102 quilómetros.

Conduzindo um «Fiat», em 1923, Eldridge, fez 233,803 quilómetros. Porém, Campbell, ainda no mesmo ano, alcançou de novo o título de recordista, com 235,074.

Em 1924, Campbell elevou a sua marca para 242,733, também num «Sunbeam».

A luta pelo título de recordista tornou-se mais acesa. E os três seguintes máximos foram: em 1926, Segrave, também num «Sunbeam», 271,291; em 1926, Thomas, americano, num «Higham», 275,283; em 1927, de novo Campbell, num «Napier», 281,386 quilómetros.

Os 300 à hora em 1927

A marca dos 300 quilómetros foi ultrapassada nesse mesmo ano por Se-

Jacinto, m. t.; 5.º, Orlando Pina, 1 h. 29 m. 46 s.; 6.º, Lourenço Figueiredo, m. t.; 7.º, José Maria Cabrita, 1 h. 30 m. 52 s.; 8.º, Viriato Graça Olive, 1 h. 33 m. 34 s.

A média do vencedor foi de 30,874 quilómetros por hora.

AMADORES — «Séniore»: 1.º, Vicente Ferreira, 2 h. 54 m. 54 s.; 2.º, Henrique Doruana, 2 h. 55 m. 25 s.; 3.º, Joaquim Alexandre, m. t.; 4.º, Vitalino Ferreira, 2 h. 55 m. 37 s.; 5.º, Júlio Ferreira, 2 h. 57 m. 05 s.

«Juniore»: 1.º, José Carpinteiro, 2 h. 55 m.; 2.º, António Silva Simões, m. t.; 3.º, Inácio Raimundo, 2 h. 55 m. 25 s.; 4.º, Arnaldo Alves Gomes, m. t.; 5.º, Alberto Miranda Borges, m. t.; 6.º, Manuel G. Cordeiro, 2 h. 55 m. 47 s.; 7.º, Leonel Pereira Costa, 3 h. 1 m. 48 s.

Categoria de «independentes»: Par-

grave, que atingiu 326,487 quilómetros, recorde que foi destronado pelos 332,992 quilómetros obtidos por Ray Keecs, que surgiu com um «White», equipado com três motores «Liberty».

Em 1927, Campbell reapareceu como detentor do máximo: 335,400. Segrave, em 1929, apoderou-se, mais uma vez, do título, fazendo 372,265 quilómetros, recorde que só foi batido sete anos depois, por Campbell, com 396,04 quilómetros.

Campbell ultrapassou os 400 e os 500

Ainda em 1936, Campbell ultrapassou a casa dos 400, atingindo 404,49 quilómetros.

Um ano depois, o mesmo Campbell estabeleceu dois máximos, tendo atingido com o segundo os 500 quilómetros: 438,49 e 502,1 quilómetros.

G. E. T. Eyston superou esta velocidade, perfazendo 555,6.

J. Cobb, o actual detentor do título de recordista mundial de velocidade em automóvel, surgiu em 1938, ano em que estabeleceu dois máximos, intercalados com um de Eyston: 563,4, por Cobb; 575,1 por Eyston; e 595, de novo por Cobb.

Após o interregno de nove anos nas provas para o recorde mundial, J. Cobb fixou o máximo actual, ultrapassando os 600: 634,4 quilómetros.

Quando teremos novo recorde e em que ano será alcançada a marca dos 700?

As corridas internacionais sucedem-se e as diversas marcas aperfeiçoam os motores dos seus carros. Além disso, os «ases» não faltam.

tiram os mesmos cinco da jornada anterior e mais José Miranda do Céu, ex-«Águias» de Alpiarça, que hoje estreeu a camisola do seu novo clube.

Pelo resultado da jornada anterior, a competição de hoje era aguçada com interesse, apesar de limitada à representação benfiquista. Os corredores corresponderam plenamente em esforço desenvolvido e a prova foi, assim, entusiasticamente disputada. A poucos quilómetros da partida já o pelotão estava desfeito e, à frente, João Marcelino, José Miranda do Céu e António Parente, mantinham andamento vivo e revesavam-se no «comando» da prova, chegando isolados à meta, por aquela ordem e com o «tempo» de 3 h. 35 m. e 46 s., a que corresponde a boa média de 35,872. Depois chegou Fernando Maltez, que gastou 3 h. 39 m. e 15 s.

«AZES» DA BOLA



COLUNA E GAMA



VASQUES



MATATEU

A TRÁGICA MORTE DE FRED HENNEMANN

de um círculo de 70 centímetros e encontrava-se automaticamente no eixo de uma corda perpendicular à pista, a que devia segurá-lo. A salvação estava naquela corda, que, na opinião de Fred, não lhe podia escapar.

Quarenta vezes repetira o exercício e nunca falhara. Mas era um exercício que metia medo a quem o observava. O proprietário do circo aconselhara Fred a mandar estender uma rede durante a execução do número. Mas Fred recusara.

Na noite de sábado, 14 de Janeiro, o «Cirque d'Hiver» tinha a lotação esgotada. O número dos «Hemadas» atraía a atenção do público. A certa altura, o ambiente foi sacudido pelo ruído dos tambores. A dez metros do solo, Fred estava sobre o trapézio. Perante ele brilha o círculo multicolor que Fred se apresta a atravessar, num elegante e elástico mergulho. Os tambores calam-se. Levantando os braços, Fred recolhe-se por instantes: vai lançar o salto. Parece hesitar: depois projecta-se no espaço, passa através do círculo luminoso, o seu corpo parece dirigir-se para a corda. Todavia, um grito de horror se levanta das galerias. O corpo de Fred passou a alguns centímetros da corda, as

(Continuado da 1.ª página)

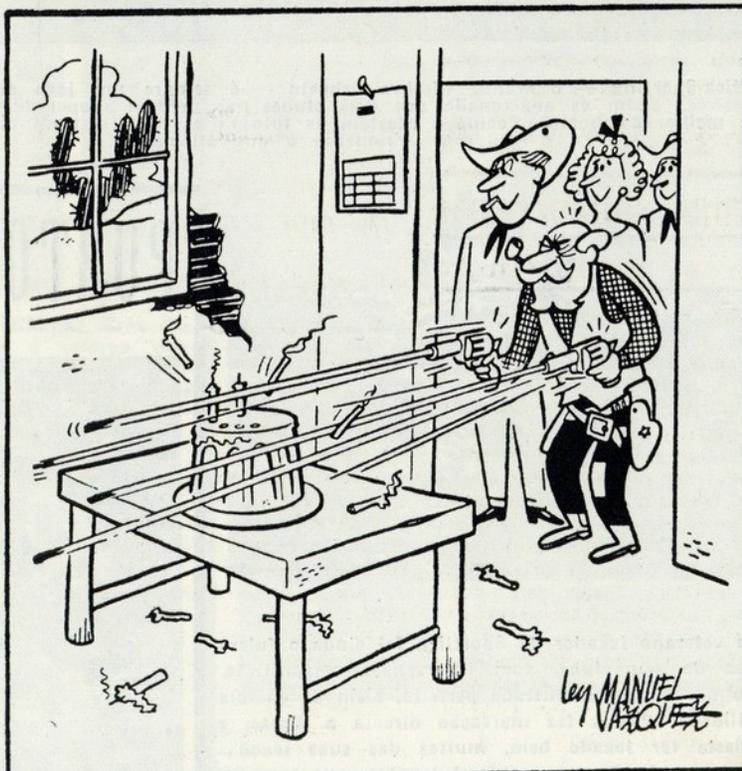
suas mãos tatearam inutilmente o espaço sem conseguirem agarrá-la. A orquestra procura abafar o grito das mulheres. O espectáculo recomeça. E enquanto o público pergunta a si mesmo o que terá acontecido, o corpo do pobre acrobata é transportado urgentemente a uma clínica.

Os médicos inclinados sobre Fred, sacodem de vez em quando a cabeça. Não ha nada a fazer. Outra vítima ia ser acrescentada à longa lista dos «artistas do perigo». No pós-guerra, o número dos que encontraram a morte, perante o público, tornou-se preocupante. Logo após a cessação das hostilidades, um acrobata da Companhia Camille Mayer matou-se em La Ciutat. Em 1945 morreu Johan, o trapezista de Stephane Clerans. No ano seguinte despedaçou-se no solo o malogrado Charlie Clérans. Em 1947, caiu tragicamente em Marrocos Léo Dinat, que viria a encontrar a morte em 13 de Janeiro de 1935 em Amsterdão. Em 1949, em Estocolmo, Rose Gold permaneceu prisioneira do gesso durante vários meses. André Jean também esteve em gesso durante um ano inteiro em 1950. Dois anos

depois morreu em Chicago Stephan Clérans. Em 1955 ocorreu em Roma a trágica queda de Jacqueline Reynat, que expiraria pouco depois numa clínica de Paris.

Uma maldição parece de facto ter caído sobre os acrobatas. De várias partes, almas comovidas formulam gritos de protesto e pedem que seja proibido o exercício acrobático sem redes de protecção. Mas a rede, segundo opinam os entendidos, apenas protege o público. De facto, as quedas, mesmo sobre a rede, são perigosas. É em vão que os directores dos circos pedem aos trapezistas que mandem estender a rede. Os acrobatas respondem negativamente, pois, na sua opinião, a rede tira emoção aos seus números.

Entretanto, as vítimas aumentam, não sem consequências para os espectadores, especialmente para as espectadoras, atingidas frequentemente por choques nervosos. A morte de Fred Hennemann levantou coro unânime de indignação. O proprietário do «Cirque d'Hiver», Joseph Buglione, decidiu pôr ponto final a um uso bárbaro e inumano. «Não mais contratarei um número de acrobacia sem rede» — disse ele — «caso contrário corro o risco de morrer de apoplexia».



Assim apagou as velas o «cowboy» no dia do seu aniversário

SUA MAJESTADE O FUTEBOL DÁ-NOS ALGUNS QUADROS DA SUA ACTIVIDADE

NUM BENFICA-SPORTING, REALIZADO NO PASSADO DIA 19 DE FEVEREIRO NO ESTADIO DA LUZ



Um Benfica-Sporting — o grande «derby» lisboeta — é sempre um jogo de arrazar os nervos e esgotar as bilheteiras; assim os apaixonados dos dois clubes não perdem a oportunidade de emprestar ao acontecimento a melhor colaboração, como o atestam as fotografias que ilustram esta página, e que atestam claramente o que afirmamos



PORTO-ATLÉTICO



Passos, o veterano jogador do Sporting, foi ainda o fulcro da defesa do seu clube, com intervenções magníficas, revelando um tempo de entrada perfeito, além de energia e flexibilidade. Passos fez marcação directa a Aguas, e apesar deste ter jogado bem, muitas das suas jogadas morreram nos pés do defensor central leonino, que também teve forças para várias iniciativas de ataque, aliás desaproveitadas

AO ALTO, DA ESQUERDA PARA A DIREITA: Três documentos que atestam bem claramente o esforço que ambas as equipas puzeram na luta e em que Angelo teve uma tarde em cheio como se verifica pelas fotografias que publicamos



O futebol tem momentos emocionantes, como este que se vê na gravura da esquerda, em que Hernani, — o esforçado jogador portuense entra em luta com a defesa alcantarense



Aposar da estirada aparatosa, Carlos Gomes não conseguiu evitar o golo que deu a vitória ao Benfica

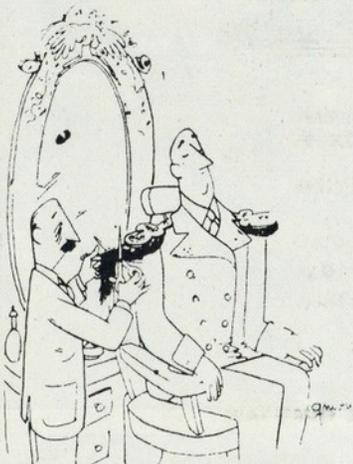
HUMORISMO

É MESMO ASSIM!...



— Hoje jogam a pancada por causa do cão, mas daqui a uns sete ou oito anos será por nossa causa!...

NA VESPERA DA SOIRÉE

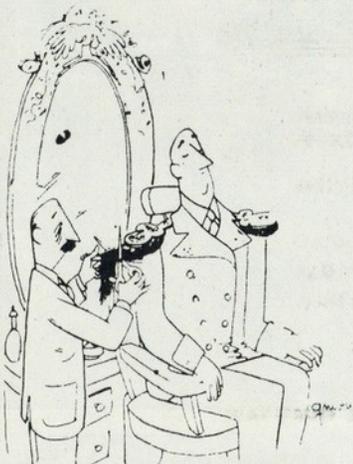


— Que tal achas o meu fardamento?...

— Senhor comandante, parece mesmo que foi feito para Vossa Senhoria!...



— É rapazes!... Não se pode arranjar lugar para mais um?... Eu sou dos leves!...



A mãe: — Senhor doutor, vivo contristada!... Meu filho quase que não vê nada!...

Uma promessa

Dizia um bêbado em tentativa de regeneração:

— Se um dia me emendo e consigo deixar de beber...

— O que fazes?

— Tomo uma bebedeira de caixão à cova.

O inventor

Entre amigos:

— Daqui a dias vou lançar no mercado uma máquina que vai fazer um barulho formidável.

— ?!

— É um motor silencioso.

Razão de peso

Perguntaram a um homem casado porque tinha escolhido uma mulher tão pequena, ao que ele prontamente respondeu:

— Do mal, o menos?



OS BONS FORROS FAZEM
OS BELOS CASACOS

① TAFETÁ DE SEDA LISO DA

Lionesa

É UM FORRO PRÓPRIO PARA
CASACOS DE SENHORA.

UM PREÇO ACESSÍVEL PARA UM ARTIGO DE SUPERIOR QUALIDADE

SEDAS
Lionesa

VERIFIQUE SEMPRE A MARCA REGISTRADA NA OURELA





Saúde e alegria!

Conserve nos seus filhos estes tesouros inestimáveis e sentir-se-á sempre feliz. Dê-lhes ao pequeno almoço e à merenda uma chávena de MILO, deliciosa bebida preparada com leite, malte, açúcar, ligeiramente aromatizada com cacau e reforçada com vitaminas e sais minerais. MILO estimula o apetite, faz recuperar as energias dispendidas, tornando o organismo forte e vigoroso.



Um produto da
Indústria Nacional

MILO
fornece
ENERGIAS