

erho

OS SPORTS ILLUSTRADOS

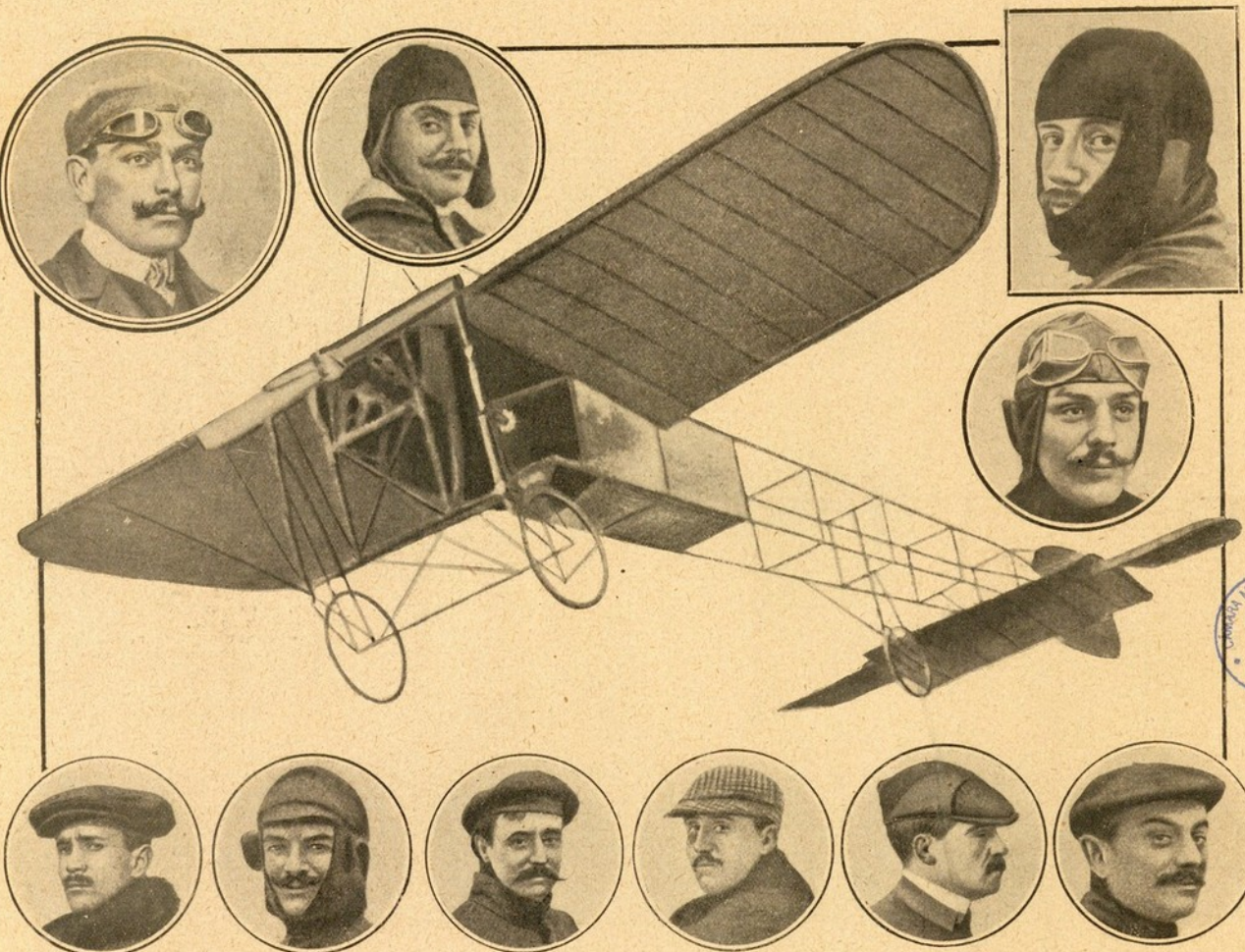
PRIMEIRO ANNO — N.º 7 — NUMERO AVULSO 20 RÉIS
 Redacção, Administração, Officinas de composição e Impressão
 43, RUA FORMOSA, 43
 LISBOA
 ** TELEPHONES: Redacção 1000, Administração 242 **

DIRECTOR
JOSÉ PONTES

 Propriedade de J. J. DA SILVA GRAÇA

 Sabbado, 23 de julho de 1910

A conquista do ar — Os aeroplanos e os pilotos



1. Wagner — 2. Leblanc — 3. J. de Lesseps — 4. Oliebagers — 5. Wiencliers — 6. Cattaneo — 7. Luiz Blériot — 8. Morane — 9. Marnet — 10. Alfred Leblanc

A aviação está destinada a dar-nos, n'um futuro que não será longínquo, surpresas verdadeiramente incalculáveis. Tudo quanto ha meia duzia de annos constituia o sonho de uma pleiade de homens ansiosos de gloria e sedentos de sciencia, está hoje excedido. Os progressos da aviação tem-se effectuado tão rapidamente que as maiores proezas realizadas quasi não tem causado a admiração produzida pelas primeiras tentativas e ensaios do aeroplano. E' que, desde as primeiras tentativas dos Wright até á dupla travessia da Mancha por Rolls, os trabalhos dos aviadores tem augmentado continuamente, e quasi sem gradações, de importancia, e todo o mundo se tem acostumado de tal fórma ao maravilhoso e ao imprevisito, que hoje os mais inesperados feitos da aviação deixam quasi indifferente a grande massa publica, que, em tempo que não vae longe se enthusiasma com uns vôos de umas dezenas de metros.

Esta nossa opinião já a tinhamos formado de ha tempo para cá. Necessitavamos, no entanto, para nossa propria satisfação,

vê-la confirmada por um entendido, que fosse senhor do assumpto e nos merecesse a consideração que todos devemos aos que estudam e trabalham, com tenacidade e valor, em pró de qualquer idéa e de qualquer conquista.

Foi por isso que, ao encontrarmos, ha dias, um dos nossos maiores entusiastas da aviação, lhe falámos propositadamente no interessante assumpto, e lhe expuzemos, sem rodeios, o nosso modo de vêr. Tivemos o prazer de o vêr confirmado.

«Effectivamente—disse-nos o nosso amigo e inte.locutor, o illustrado tenente de engenharia sr. Pedro Ribeiro de Almeida —em reforço d'essa sua opinião, basta-me citar-lhe dois casos perfeitamente analogos no campo da aviação, que constituiram notaveis proezas: a travessia da Mancha por Blériot e a dupla travessia por Rolls, o infelizmente aviador a quem essa travessia admiravel celebrou o nome e cujos triumphos foram ha poucos dias tão tragicamente cortados pela morte. Todos se lembram ainda da agitação que em todo o mundo produziu o feito de Blériot. A im-

pressa, os publicos e as primeiras aggrnações e collectividades da especialidade festejaram-no com ruido, com febre. Quão natural e consequente seria, pois, que ao feito de Rolls correspondessem manifestações ainda mais entusiasticas. Pois não succedeu assim! Relativamente ao de Blériot, o caso de Rolls passou quasi despercebido, envolto na grande serie dos ultimos triumphos da aviação.»

O que a aviação nos reserva ultrapassa os limites da imaginação humana

A conversação ia-se tornando deveras interessante, pelo que não resistimos á tentação de pregar uma rasovel massada ao nosso amigo, assediando-o de perguntas interminaveis, para colhermos na sua vasta erudição sobre o assumpto, uma porção de indicações e pormenores uteis a nós mesmos e ao publico, para quem tencionámos, desde logo, reservar o relato da nossa casual e agradabilissima entrevista.

O sr tenente Ribeiro de Almeida accedeu gostosamente ao nosso desejo, não só porque, como sempre, quiz ser de uma extrema amabilidade para connosco, mas tambem porque o seu inteno amor á aviação e respectiva propaganda lhe fez entrever um grande serviço prestado, por nosso intermedio, ao publico portuguez com a divulgação de pontos importantes sobre o estado actual do grandioso problema da navegação aerea.

Cabe aqui, muito naturalmente, apresentarmos aos nossos leitores o nosso entrevistado, cujo nome não é, todavia, desconhecido. Sabe-se, já, que Ribeiro de Almeida foi um dos mais entusiastas fundadores do Aero-Clube de Portugal. O que a maioria do publico não sabe, porém, é que o tenente R. de Almeida é profundamente sabedor do assumpto, cujos progressos tem acompanhado, nos seus minimos detalhes, com um interesse desmedido, conhecendo de vista tudo o que de melhor ha e se tem feito em aeroplanos, em aviadores e dirigiveis. Como tenente de engenharia não é só pelo sport e pela sciencia, e



Christiaens—Chavez—Roger Sommier—Martinet—Dubonnet—Le gagueux

El primeira mulher aviadora



1. Um vôo de madame de la Roche
2. Madame de la Roche

entrega aos estudos da aviação: é também pelo lado das aplicações praticas, pois que o seu patriotismo e a sua especial situação no exercito lhe chamam a attenção para um invento, cuja utilidade enorme na arte da guerra será em breves annos um facto indiscutivel. Os tres sentimentos que inspiram o sr. tenente Ribeiro de Almeida—patriotismo, amor pela sciencia e pelo *sport*, e dedicação profissional—im põem-no á nossa consideração e constituem garantia segura do esforço que elle tem posto na investigação da aeronavegação.

«Não imagina—diz-nos elle—o largo alcance do lado pratico do aeroplano, principalmente na arte guerreira, cuja tactica terá de soffrer profundas alterações. As posições das tropas deixarão de ser desconhecidas: o aeroplano tudo desvendará. Não se pode calcular por que transformações terá de passar a estratégia militar. Nem os technicos as podem prevêr!»

E espera que o aeroplano attinja, em breve, o aperfeiçoamento necessario e as condições de segurança precisas para poder ser utilizado com inteira confiança?

«Creio que sim. Uma grande parte do problema está resolvido. A sustentação do apparelho é um facto consummado. As difficuldades residem na questão do equilibrio e nos motores. Mas para um e outro fim se estão actualmente encaminhando os estudos dos especialistas, e não será para admirar—porque nada admira já em aviação—que em breve esteja tudo resolvido.»

Vimos, logo, que se nos offeria um ponto de alto interesse a desvendard. Interrogámos o nosso paciente interlocutor e obtivemos algumas palavras sobre

Motores de explosão e motores de reacção — Equilibrios horizontal e longitudinal

Efectivamente, dissémos-lhe, temos varias vezes attentado nos graves inconvenientes das irregularidades dos motores. Sabemos que, n'um caso de *panne*, pôde o apparelho descer em *vol plané*, mas esse recurso, que é aceitavel no campo das experiencias, é de perigosa utilização em caso de guerra, por exemplo. Parece que se deve procurar antes de tudo, a absoluta regularidade dos motores.

«É justamente esse um dos pontos que tem prendido a attenção dos praticos. Consta-me que alguma coisa se está conseguindo, tanto mais que uma das principais preocupações que assaltavam os constructores e inventores já desapareceram: era o peso dos motores. Já ninguém se preoccupa em procurar motores leves, desde que se provou que o aeroplano pôde supportar peso consideravel. Um outro lado dos trabalhos, mais interessante por constituir uma remodelação completa, é a substituição,

em que se pensa, dos motores de explosão pelos de reacção».

Esperam-se, então, grandes vantagens d'essa substituição?

«Certamente, e muito especialmente pelo que respeita á velocidade, a qual, com os motores de reacção, pôde atingir proporções maravilhosas. Como sabe, o motor de reacção actúa directamente na atmosfera, á maneira de foguete, pelo que eu lhe chamo até, em linguagem pittoresca, motor de foguete. É evidente a superioridade sobre o motor de explosão, cujo poder se perde, em parte, nas peças intermediarias, como a *hélice*. Resta conseguir que a formação e explosão dos gazes, que tem de actuar na atmosfera, se consiga continua. Obtido esse desejado resultado, que está sendo pesquisado na America, ter-se-ha dado mais um passo gigantesco na aviação.»

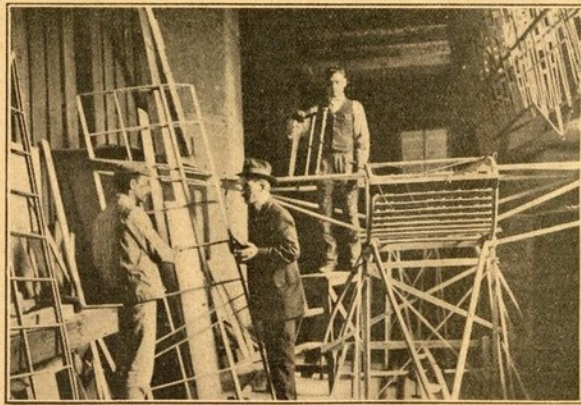
O equilibrio é também um ponto do problema, que ainda não está satisfatoriamente resolvido. O que nos dissesse sobre isso, seria decerto precioso para os nossos leitores.

«Ha dois homens que actualmente se entregam á resolução do equilibrio. São o capitão Etevé e o nosso compatriota João Gouveia, este quanto ao equilibrio em geral, aquelle quanto ao equilibrio longitudinal. Etevé já conseguiu alguma coisa no campo pratico, adaptando aos bi-planos Wright uma especie de cata-vento, de proporções adequadas, collocado á rectangular e pela parte de baixo do aeroplano. Esse novo apparelho, a que os francezes chamam *girouelle* tem por fim restituir ao apparelho a posição normal quando d'ella se desvie. Tem dado bons resultados, e d'elle me occuparei brevemente, detalhando-o com dados technicos.»

E João Gouveia?

«João Gouveia, por seu turno, parece ter encontrado uma solução, que é razoavel e formada em bases scientificas e praticas. Pode ser que não dê resultado, e não será caso estranho, porque em aviação os melhores prognosticos fallham. O que, porém, é fora de duvida, é que a invenção parece a todos os technicos acertada, e que João Gouveia tem qualidades magnificas, que é pena não serem melhor ajudadas pelos poderes publicos. Tem genio inventivo, conhecimentos, e muita dedicação e tenacidade, ao mesmo tempo que não é um cego um fanatico pela sua invenção. Ouve todas as opiniões, e discute sem paixão, sempre prompto a acatar os pareceres com que concorda.»

«E já que me falou em *vol plané*, deixe-me dizer-lhe que é, sem duvida, um recurso para o caso de ter de descer sem motor, mas que é de difficil execução, e nem todos os aviadores o tem praticado com exito, devido ainda ás incertezas do equilibrio. Como prova d'esta minha asserção, lembra-me citar-lhe a morte do capitão Ferber, o eminente aviador, que foi victimado em meio de um dos seus estudos de *atterrissage*».



O estado actual do aeroplano Gouveia (A construção é dirigida no Arsenal de Marinha pelo proprio inventor)

Os desastres da aviação e suas causas—A imprudência e a imprevidência, na maioria dos casos

«O entusiasmo dos aviadores arrastados a empreendimentos temerarios, nos quaes muitas vezes tem parte importante a imprudência e a imprudência.» Foi o que nos disse o sr. Ribeiro de Almeida ao fallarmos-lhe nas causas provaveis dos desastres que se tem dado.

Mas podes-se attribuir esses defeitos a homens de nome, como Ferber, Delagrangé e outros, e recentemente Rolls, o heroe da Mancha?

«Não, porque em muitos casos os perigos não são de possível previsão. A fatalidade se deve attribuir a morte d'esses tres homens que me citou, para não lhe falar n'outros. Ferber, por exemplo, foi victima de um accidente do terreno em que proseguia os seus estudos de *atterrissage*. Morro ingloriamente, porque não morro voando—dizia Ferber, quando sentia avizinhar-se a morte. O terreno tinha uma valla, e as rodas do apparelho, ao tocarem no solo, metteram-se n'ella, voltando-se o aeroplano, cujo motor cahiu sobre o corpo do infortunado aviador. E, coincidência curiosa, Ferber, que era um publicista activo e fecundo, tinha no seu ultimo trabalho, um artigo publicado no *Aerophile*, advogado a conveniência de os campos de experiencias serem completamente planos, sem depressões nem elevações.»

E Rolls? E Delagrangé?

«Sobre esses, apenas lhe posso falar de Delagrangé. De Rolls faltam-me ainda pormenores exactos e detalhados, que espero receber, em breves dias, nas revistas da especialidade. O desastre de Delagrangé tem tido diferentes explicações, mas a versão mais recente e que parece mais sensata, funda-se na circumstancia averiguada de que o vento, quando bate n'um obstaculo, forma corrente ascendente. Delagrangé voava por cima das tribunas, e é muito natural que o vento, batendo n'ellas, formasse a corrente ascendente, indo esta apanhar o apparelho por uma extremidade e desequilibrá-lo.»

«De resto, tem-se dado desastres cuja explicação nunca se encontrou. As correntes aereas ainda são um enigma. Apesar de terem tomado grande incremento os estudos da aerodynamica, nada ha por hora de seguro e positivo.»

E pôde citar-me alguns dos desastres devidos a imprudência?

«Posso citar-lhe varios, mas referir-me-hei unicamente a um, porque seria fastidioso enumerar os todos. Como se sabe, o hespanhol Fernandez foi victima da aviação. O que os grandes diarios não disseram, porém, foi a origem do desastre. Fernandez, contra a opinião e conselhos dos mechanicos, substituiu um tensor de aço, que estava partido, por uma corda que reputou resistente. Mas succedeu o que os mechanicos previam: a corda partiu e o apparelho precipitou-se. E, para não me alongar, dir-lhe-hei que, no fundo, quasi todos os desastres são por imprudência, porque os aviadores, depositando nos apparelhos uma excessiva confiança que elles ainda não merecem, abalançam-se a empresas grandiosas, em que o exito ou o fracasso são sempre correspondentes á importancia do feito: ou um successo mundial, ou um desastre medonho.»

O que o Aero-Club se propõe fazer entre nós—Papagaios esphericos e aeroplanos

Depois de conversarmos sobre o que se passa lá por fóra, entendemos que era consequente interrogarmos o sr. tenente Ribeiro de Almeida, na sua qualidade de fundador e director do Aero-Club de Portugal.

Principiámos, muito naturalmente, por lhe fallarmos no concurso de papagaios recentemente realiado.

«Mal succedido—respondeu-nos. Apenas um limitado numero de concorrentes mostrou gosto e conhecimentos. Os melhores concursos foram os de agrupamentos attitude e esforço sustentados. Os concursos de papagaios sonoros, artisticos e de crianças não tiveram o exito que mereciam. Nos sonoros, nenhum appareceu em condições satisfactorias, nos artisticos poucos chamaram a attenção, e, pelo que toca ao concurso de crianças, estas, sem deliberação propria e sem a ajuda e auxilio de quem o devia ter prestado, que eram as pessoas que por ellas velam, nada puderam fazer. O concurso de papagaios artisticos nem feriu ao menos a attenção do nosso commercio, que n'elle tinha ensejo para bons *réclames*.»

—E tencionam repetir o concurso?

«Sim, mas n'outras condições, parecendo-me que o programma deve apenas ser lim-

tado aos concursos de agrupamento, attitude e esforço sustentados. Antes realizar-se-hão festas, das quaes a primeira irá para breve e é a regata de papagaios, de que os nossos diarios se tem já occupado.»

—Sabemos, tambem, que o Aero-Club pensa em organizar concursos de esphericos e montar uma escola de pilotagem de aeroplanos. Tem breve realiação esse projecto?

«Espero que sim—diz-nos, com ar de immensa satisfação, o sr. Ribeiro de Almeida. —No entanto, ha uma difficuldade: o campo. Como sabe, o Hippodromo é o nosso campo official; mas tem defeitos, como a exiguidade de dimensões e a irregularidade

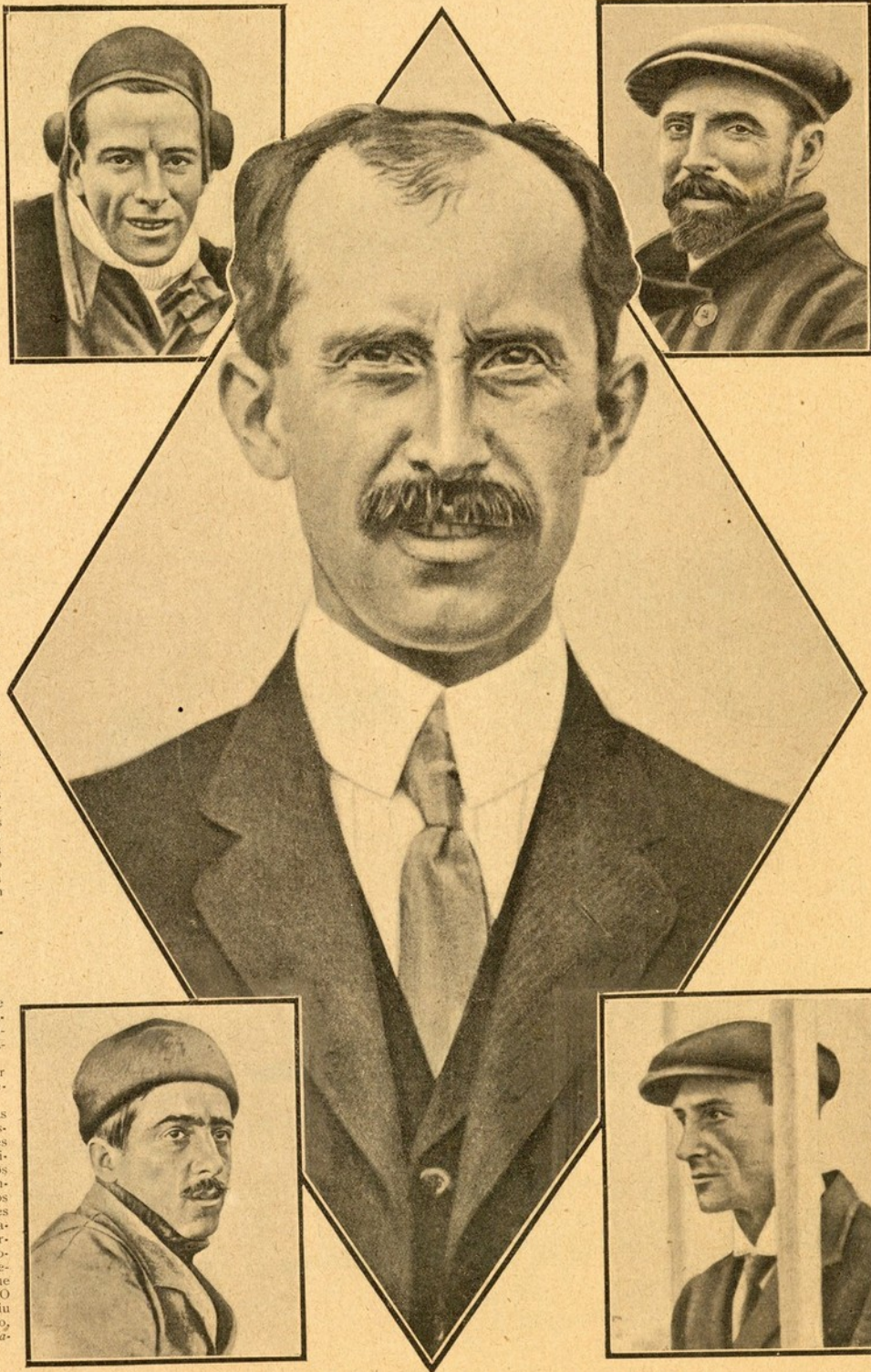
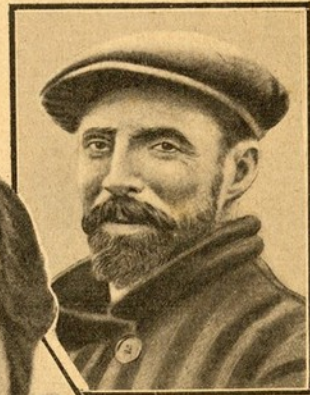
do terreno. Temos já esperanza de adquirirmos um bello campo que por ora não direi onde é, mas continuamos no nosso trabalho de propaganda, e assim é que contamos ter em Lisboa, no proximo mez, um *planer*, para habituar os nossos entusiastas á sensação e á manobra do voo. Depois virá um aeroplano, adquirido com o producto de festas que o Aero-Club promoverá. Resta que nos auxiliem. Vontade e boa orientação temos nós.»

—O concurso de esphericos vae despertar sem duvida muito interesse. E' o primeiro que se realisa entre nós, e o nosso publico nunca viu um grupo de balões reunidos. Uma pergunta porém, me lembra

fazer-lhe. Com que concorrentes conta o Aero-Club?

«Foi esse um caso importante a considerar, mas que já está resolvido. Ao principio, pensámos em fazer um concurso peninsular, mas, constando-nos que no Porto havia aeronautas com que se podia contar, concordámos todos em reservarmos o concurso para portuguezes, mesmo com o fim de evitar a possibilidade de o premio, que será uma valiosa taça, nos ser levado por um estrangeiro. Deve ter um brilhantissimo successo o concurso. Tenciono mesmo escrever sobre o assumpto um artigo, que destinarei a *Os Sports Illustrados*.

Approximava-se a hora de tratarmos de





Henri Farman—Barão de Caters—Rougier—Métrot—Vertraveien—Hans Folmers

outros assumptos de interesse para os nossos leitores; e ao mesmo tempo recebavamos roubar ao tenente R. de Almeida mais tempo do que era justo tomar-lhe. Resolvemos por isso agradecer a amabilidade com que nos atendeu, mas—vício de *reporter*—ainda, por entre as palavras de despedida, arriscámos uma ultima pergunta, não tivesse ficado alguma coisa que dizer.

E não nos arrependemos, pois que o nosso interlocutor ainda nos falou n'umas ascensões de pagajãos com passageiro, que o Aero-Club tencionava levar a effecto. As ascensões serão feitas com todas as condições de segurança e com o melhor e mais adequado material.

Trocámos o definitivo aperto de mão, e retirámo-nos, pehorados com as atenções do sr. tenente Ribeiro de Almeida, e satisfeitos por podermos dar aos nossos leitores a grata noticia de que em breve aquelle distincto official voltará a honrar as columnas de *Os Sports Illustrados* com a sua valiosa collaboração.

De Santos Dumont e Wright até á semana triumphal de Reims

Os progressos da aviação marcam-se dia a dia e o noticiario diario dos grandes jornas anuncia constantemente *records* e maravilhosas proezas, que ha cinco annos seriam consideradas de impossivel realisacão. Em 1906, Santos Dumont possuia um

record de 220 metros. Em 1907, Henri Farman era um celebre pelo facto de realizar um *voo* de 770 metros! Hoje, fazer 100 kilometros é coisa vulgar e permanecer no espaço mais de tres horas são *coisas* que já muitos fazem. Blériot, atravessando a Mancha, foi um heroe ha um anno. Lesseps, executando a mesma travessia este anno, não entusiasmou e o infeliz Rolls indo de Inglaterra a França, voltando a Inglaterra, ainda fez menos successo. E' que os Paulhan, os Latham, Chavez, Efmoff e Legagneux costumaram os publicos muito mal, batendo *records* de altura a mais de 1:500 metros, fazendo viagens seguidas superiores a 200 kilometros, percorrendo n'uma semana milhares de leguas!

Em aeroplano obtem-se já velocidades superiores a 90 kilometros á hora, podem conduzir-se, como o temerario Sommer, tres passageiros e pod: conquistar-se o espaço durante mais de tres horas. E o perigo d'esse *sport* seduziu os homens arrojados e de espirito aventureiro. Os grandes automobilistas e motociclistas, mesmo os mecanicos, tornaram-se aviadores entusiastas. Estão n'este caso Rigal, Cattaneo, Hanriot, Nazzaro, Morane, Olieslaegers e tantos outros que hoje dominam os espaços em biplanos Farman e Wright e em monoplanos Blériot. Os pilotos do ar são hoje numerosos e entre os melhores devemos tambem citar De Lambert, Martinet, Laborie, madame de Laroche, Latham, Chavez, Curtiss, Leblanc, Wieuzeiers, Hanriot, Nazzaro, Van den Born, etc.

As ultimas victimas da aviação

Charles Rolls e Daniel Kinet

No ultimo numero dos *Sports Illustrados*, noticiámos os dois desastres de que foram victimas C. Rolls e o aviador belga Daniel Kinet. O estado d'este ultimo era desesperado, diziamos. Os medicos chegaram, porém, a ter esperança de o salvar, mas, complicações que sobrevieram, aggravadas por uma crise cardiaca, deram-lhe a morte.

Rolls morreu instantaneamente, pela forma que noticiámos. Era um *gentleman*, filho de aristocratas inglezes, e que desde muito novo, tivera a paixão do *sport* e, principalmente, da mechanica, a elle applicada.

Era um engenheiro amador d'altissimo valor. Começou pela bicyclette, de que foi um fervoroso adepto e, evoluindo, passou para o automovel.

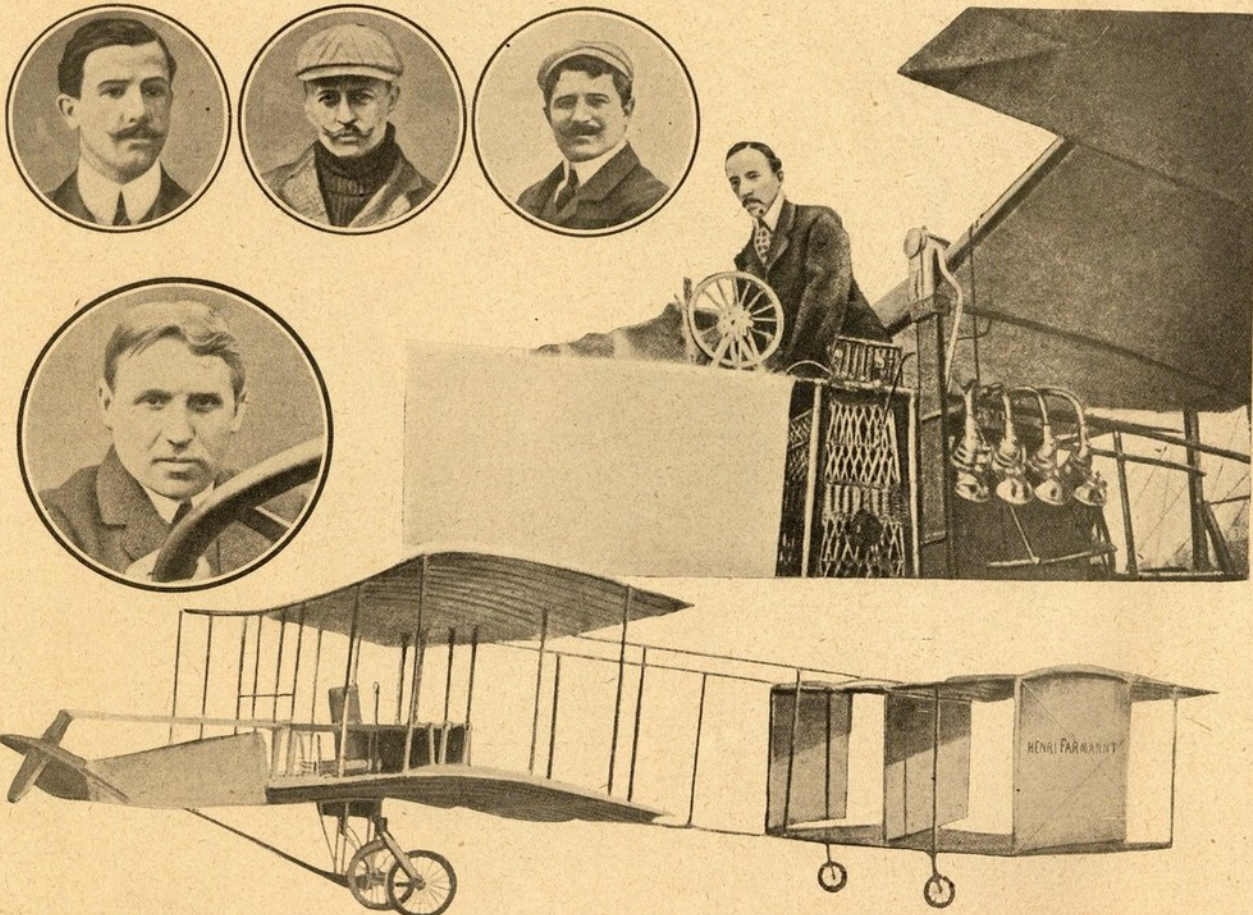
Era um *volante* primoroso, tendo percorrido milhares e milhares de kilometros, fazendo incursões pelo continente. Conta-se d'elle que, tendo desembarcado com o seu automovel em França e dirigindo-se para Paris, tivera uma *panne* de motor, acompanhada da ruptura d'uma peça, o que o obrigou a parar n'uma pequena villa.

Procurando um serralheiro que lhe emprestasse ferramentas.—pois Rolls procedia elle proprio, com a sciencia de um especialista, ao concerto dos seus carros,—en-

controu um operario conhecido, prestavel, e que se revelou um apaixonado do automobilismo e um perito, passando, com a melhor boa vontade, algumas horas a coadjuvar intelligentemente Rolls no seu trabalho. O feitico fleumatico, intrepido, do Rolls encontrou occultas affinidades com s caracter do operario francez. E nunca mais Rolls voltou a França, sem ir visitar o homem que o coadjuvára, estabelecendo-se entre elles a mais franca e sincera amizade, apesar da humilde condição do operario e da posição privilegiada de Rolls, filho d'um lord. Este traço do caracter do fallecido aviador, define-o melhor que uma longa descrição biographica. O antigo ciclista, o apaixonado automobilista, não podia deixar de se entusiasmarm pela aviação. E conseguiu, juntamente com Graham White, ser o aviador mais notavel d'Inglaterra.

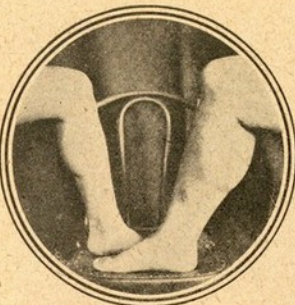
A sua *performance*, atravessando a Mancha, de Inglaterra para França, e voltando ao ponto de partida sem ter tocado em terra, tornou-o conhecido em todo o mundo. A ruptura d'uma peça do seu aeroplano Wright, quando voava no *meeting* de Bourne-mouth, trouxe-lhe a morte fulminante, pavorosa, amiquilando para sempre um dos homens de mais valor na aviação.

Daniel Kinet tinha 25 annos, era belga e, sendo dos aviadores mais modernos, estava destinado a ser um campeão, pois era d'uma grande temeridade e guiava o seu aparelho com extrema perfeição, sendo exímio no voo planado.

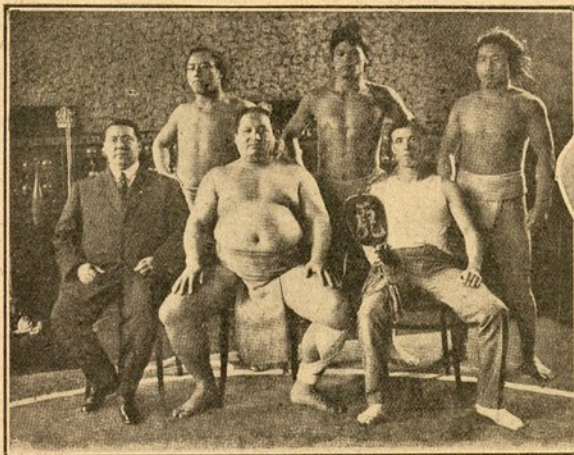


1. Nazzaro — 2. Van den Born — 3. Victor Rigal — 4. Duray — 5. Santos Dumont (teve durante um anno o *record* do *voo* artificial, cobrindo 220 metros em 21" 15 em 12 de novembro de 1906 — 6. Biplano Farman, que em 26 d'outubro de 1907 bateu o *record* de 770 metros, em 55 segundos

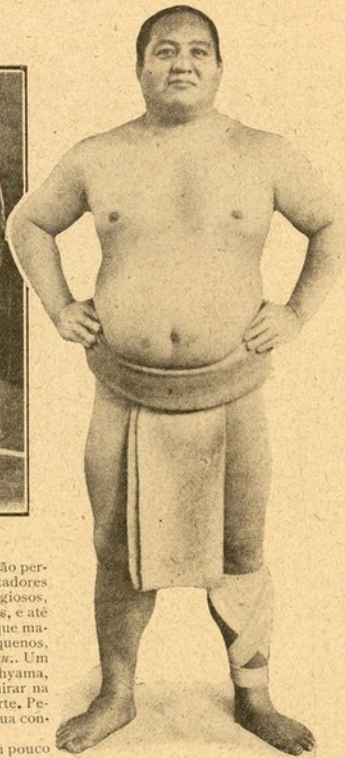
Os campeões do mundo em perigo



Perna de Hytachiama comparada com a d'um luctador do seu grupo



O luctador japonês Hytachiama e os luctadores da sua «troupe»



Hytachiama

Quatro índios contra todos

Ha uns dois para tres mezes appareceram em Londres quatro homens, de raça india, athletas completos, e, poucos dias depois, esses athletas eram o assumpto de todas as conversas nos centros sportivos ingleses.

Mr R. Benjamin, um inglez que tem viajado por todo o mundo, apresentou-se na redacção do grande jornal de sport *inglês Sporting Life*, munido de cartas de recommendação de pessoas tão respeitaveis que, desde começo, teve de excluir-se a idea d'um bluff, ou d'uma manigança destinada a servir de mero reclamo.

E esse inglez ou, por outra, australiano, contou que, viajando por toda a India, encontrou um dia n'uns festejos em honra d'um rajah, quatro luctadores indios que lhe deram, a elle homem de sport e conhecedor, a impressão de que estava em frente de quatro grandes campeões. N'um d'elles, principalmente, julgou ver um homem invencivel. E, abreviando, depois de multiplicas peripetias, conseguiu convencer-se a acompanhá-lo a Inglaterra, sendo a questão de dinheiro a menos difficil de vencer.

E' que esses homens eram d'uma casta superior e só depois de longas negociações com o rajah, foi possível demovel-os, trazendo-os para a Europa.

Chegados a Inglaterra começaram logo um treino especial, modificando alguns golpes da sua lucta, muito semelhante á grego-romana, para adoptarem os golpes u ados n'esta ultima, que estão aptos a praticar, bem como a lucta preferida dos ingleses, *catch can*. A differença entre uma e outra maneira de luctar era insignificante. Quando foram julgados em forma o *manager* conduziu-os a Londres, e lançou um desafio a todos os grandes luctadores do mundo.

O melhor homem da *equipe* é um indio chamado Gama ou Da Gama, o que quasi nos faz supor que algumas gottas de sangue portuguez lhe correm nas veias.

Os torneios de sport ingleses publicaram o seguinte desafio d'esse athleta.

«O luctador Gama offerre-se para combater o luctador Zbysko, compromettendo-se a vencer-o 3 vezes no espaço d'uma hora, com a cond ção de que o vencedor receberá um premio de 100 a 200 libras.

«Gama desafia o luctador Gotch para um *match* que deve realisar-se em Londres, com um premio de 250 libras para o vencedor.

«Gama desafia todo e qualquer luctador do mundo a combatel-o em Londres mediante uma aposta que pode ir de 100 a 500 libras.

«Na actual exposiçào, em Londres, estão 30 japonezes praticando o *ju-jitsu*. Gama propõe-se vencer-os a todos em uma hora, pedindo um descanso de 10 minutos depois de ter vencido os primeiros 15 homens. O mesmo Gama garante q se vencerá o melhor japonês, o campeão de *ju-jitsu*, 10 vezes em 30 minutos. Aposta na importancia de 100 libras.

«O indio só luctará depositando os contrarios a quantia á vista do publico. Gama fará o mesmo, e o vencedor arrecadará em seguida o dinheiro.»

Até hoje ninguém accetou o repto. Os indios desafiaram ainda Hackenschmidt, o leão russo, Mahmoud, Cherpillot e Lurich. Estes homens, depois de mandarem os seus *managers* assistir secretamente aos treinos, deram todos desculpa de mau pagador e até hoje ninguém se atreveu a combater os indios. Estes, desgostosos pela cobardia dos europeus, falam em retirar-se para a India, vendo-se o seu *manager*, R. Benjamin, em serias difficuldades para os fazer luctar. Benjamin tem gasto com os seus homens alguns milhares de libras, que perderá, porque ninguém se apresenta. E' curioso o receio dos grandes campeões!

Tem feito propostas aos indios para que se deixem vencer, mas nem elles nem o empresario estão pelos ajustes. Só os vencerá quem fór melhor do que elles. Gama, n'um artigo que fez publicar, chamava a

Hackenschmidt e aos restantes grandes luctadores, homens de 2.ª categoria, incapazes de se baterem quando encontram um homem de classe

Na redacção do jornal *John Bull* foram depositadas 1:000 libras por R. Benjamin, para garantir os desafios.

Os quatro luctadores chamam-se Gama, Imam Bux, Ahmad Buksh e Gamu. O regimen seguido por estes luctadores e o seguinte:

Levantam-se ás cinco e meia da manhã, luctam durante duas horas e bebem em seguida um litro de leite, tornado acido com a introdução de especiarias indias, que o fazem uma bebida semelhante ao kefir.

O almoço é ás onze da manhã e compõe-se de ovos, arroz e farinha, tudo cozinhado á maneira oriental por um cozinheiro especial.

Descançam em seguida algumas horas e ás tres e meia tornam a treinar duas horas, tomando ás sete e meia a refeição mais importante do dia, em que comem carne de carneiro ou de galinha, acabada de matar. A's nove e meia, antes de se deitarem, tomam mais uma vez leite, tres decilitros, aproximadamente, sempre com especiarias que recebem com frequencia, para as possuírem frescas. O peso dos quatro luctadores varia entre 89 kilos e 500 grammas e 93 kilos e meio.

Zbysko, um Apollon ou um Deriaz são perfeitos joguetes de creança. Ha luctadores arabes invenciáveis, ha persas prodigiosos, ha indios que são mysterio. humanos, e até no Japão ha homens excepcionaes, que maravilham ainda mais do que os pequenos, mas terríveis combatentes do *ju-jitsu*. Um d'esses colossos orientaes é Hytachiama, que Roosevelt, quiz ha annos admirar na casa presidencial da America do Norte, Pesa 143 kilos e é um mastodonte na sua configuração athletica.

A lucta de Hytachiama lembra um pouco a grego-romana. E' ou ra variante como a que os indios apresentam actualmente. Os athletas começam pelo *shokkisi*. Pronunciam algumas paíayras amaveis para os espectadores. O ring tem 14 quatorze pés de diametro, traçado a gesso. Nenhum dos luctadores pode sair d'esse espaço.

Hytachiama tem consigo tres outros combatentes, Omifigi, Walkanoura e Hiratayama, que elle tomba quando quer, como quer e no tempo que quer. E' invencivel. E esse colosso, cuja estrutura incita mais repugnancia, que admiração das *linhas* musculares, é d'uma agilidade e d'um poder, que o tornam o maior luctador do oriente.

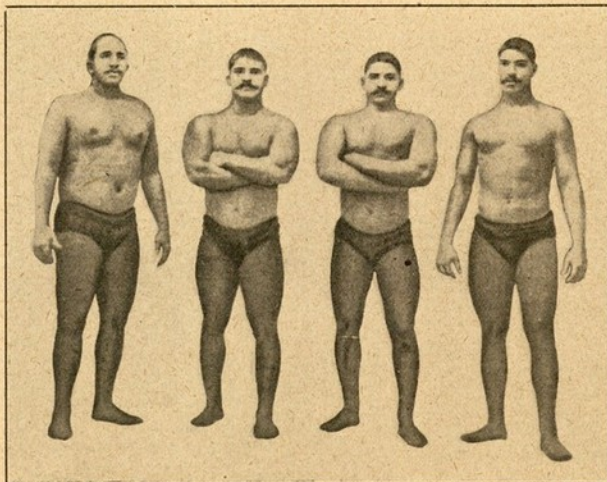
O 4.º Campeonato Internacional da Lucta

Tres ou quatro dias mais e está terminado o campeonato internacional de lucta, no Coliseu dos Recreios.

As vantagens por enquanto vão a favor de Roland, de Deriaz, de Apollon e de Charles Wonders. Qual d'elles será primeiro? Não se pode precisar. Roland tem a maior somma de prognosticos favoraveis.

Um phenomenal luctador japonês

Os luctadores indios, vieram tornar conhecidos certos processos combativos do Oriente, e desvendar a existencia de homens maravilhosos, diante dos quaes um



Os quatro luctadores indios

Dão-lhe os que conhecem as coisas do ring os seguintes predicados, de influencia maxima n'um torneio onde as luctas serias e de verdadeira rivalidade athletica, são em grande numero:—mais peso que os adversarios, mais calma no combate, mais treino, sciencia defensiva com opportunidade maravilhosa e ataque calculado e sem precipitações. E' um combatente que sabe dirigir os musculos n'uma determinada acção. Não desperdiça energia. Todo o seu esforço volitivo tem emprego util.

Deriaz tem eguaes probabilidades de éxito, mantido sempre pela arte admiravel de combatente. E' um grande luctador e no ring não destitua o seu nome de *recommander* de cinco exercicios de força. Ataca sempre com a maior prudencia. Procura, espera pacientemente a melhor execução d'um golpe de tempo. A agilidade, o golpe de vista e a sciencia do a *proprio* dão-lhe recursos vantajosos. No actual torneio tem demonstrado apenas uma vantagem, a do pouco treino. Apòz vinte minutos de assalto, mostra-se fatigado e depois só a muita corajagem lhe dá alento para resistir aos embates brutaes de Charles Wonders e Breitenbach. Pela arte devia ganhar. Mas o treino é pouco e a desproporção com a maioria dos adversarios é pequena. Com Roland, a equalidade é manifesta.

Charles Wonders é um velho artista da lucta, á quem o peso, a *alma* de atacante e um temperamento impulsivo, dão serias condições de obter grandes triumphos.

E Apollon pode ganhar? Com muita difficuldade. O hercules não anda familiarisado com as *finesses* da arte de luctar. E' um forte de braços, imponente de *linhas* musculares, mas faltam-lhe conhecimentos de lucta. Se consegue a execução nitida d'um golpe, triumpha. Mas a mobilidade não acompanha a força e assim está quasi sempre á mercê dos que trabalham a tempo.

Breitenbach é um *outsider* terrivel. Novo, violento e energetico, reúne um conjunto brilhante a seu favor. Não será primeiro, mas a sua colocação será boa.

O torçieo tem tido noites animadas. O publico, o *terno* publico de sempre, impulsivo e sentimental, segue apaixonadamente os assaltos e toma *partidos* por alguns dos luctadores. Applaude em regra o vencedor, — coisa extranhavel em face do sport. Em Lisboa, acompanha-se geralmente o protesto do mais fraco. Raro é de premiar-se o vencedor, como de direito devia ser. Deriaz foi aclamado quando venceu o gigante Tom Jackson mas porque dava a

impressão do David tombar Goliath, d'um pigmeu derubar um colosso, com a agravante do colosso ser violento e excessivo nos assaltos e como tal antipathico ao publico.

Wonders e Breitenbach crearam uma cor-



Jim Jeffries, antes do treino

rente desfavoravel. São os chamados *selvagens*, as *classicas feras* cuja apresentação tem como complemento indispensavel o protesto, o assobio e a pateada ruidosa.

Nem se salvam com a sua presença athletica e com a documentação do *ring* da qualidade de combatentes conhecedores de lucta, de corajosos, mas... o publico enche todas as noites o Coliseu, prova do mais uma vez que os espectaculos de força são os que mais lhe agradam.

Zbyszko derrotado no catch as catch can

Zbyszko, o grande luctador que Lisboa poudo applaudir ha annos, foi vencido na America por Frank Gotch e tendo chegado ha dias á Europa, fez as seguintes declarações que são dezas interessantes: «Tenho do chegado da America e sendo assediado todos os dias com perguntas sobre as causas da minha derrota, declaro que, verdadeiramente, não fui vencido por Gotch, mas pelo destino.

«Gotch é um excellent luctador, mas tem 36 annos e o periodo aureo da sua carreira já terminou, não nos dando hoje a impressão de extrema superioridade physica que o tornou celebre. A sua técnica perfeita, muito semelhante á de Hitzler ou, mais ainda, á de Lurich, serve-lhe de muito. E' tão forte e tão agil como foi Pytlasinski, sendo, ao fiesmo tempo, muito astucioso e imprevisivo no ataque.

«Se em tivesse podido treinar durante um mez, a valer, creio que, embora depois de uma lucta feroz e demorada, eu seria o vencedor. Mas o meu *manager* fez de mim uma verdadeira machina. Em oito mezes e meio tive de viajar constantemente, percorrendo 76,000 milhas. Cada dia luctava n'uma cidade diferente.

«O empresario julgou que, assim como eu vencia qualquer outro com a superioridade do meu peso, o mesmo me succederia com Gotch, e concedeu-me apenas uma semana para treinar. Mas, n'esta semana, tive dois furunculicos, sendo um aberto em 27 e o outro em 29 de maio. Podia ter-me recusado a combater, mas não quiz fazê-lo. De resto, o meu estado physico, tendo morrido ha pouco meu pae, era tal, que tudo me era indifferente. Presentemente estou de perfeita saúde, e em duas sema-

nas começarei a treinar-me com meu irmão, para voltar a medir-me com Gotch e também com Hackenschmidt.

Se, por acaso, qualquer d'estes homens me vencer em *catch as catch can*, nunca mais pizarei o tapete para fazer essa lucta.

Tenho a fazer notar que a lucta americana é uma combinação do *ju-jitsu* japonês com a lucta livre. Um homem pesado e gordo tem grande desvantagem. Todos treinam de fôrma a obterem um corpo magro e secco, com as articulações o mais resistentes po sível.

Na vespera do *match* treinei-me com Apollo (Rogers), um homem que eu vencia cada cinco minutos, para poder apreciar as minhas probabilidades de victoria. Pois Rogers assentou-me duas vezes as espaldas no tapete no espaço de 10 minutos, porque, com o braço inchado dos furunculicos, não me podia defender.

Filtros Chamberland systema Pasteur

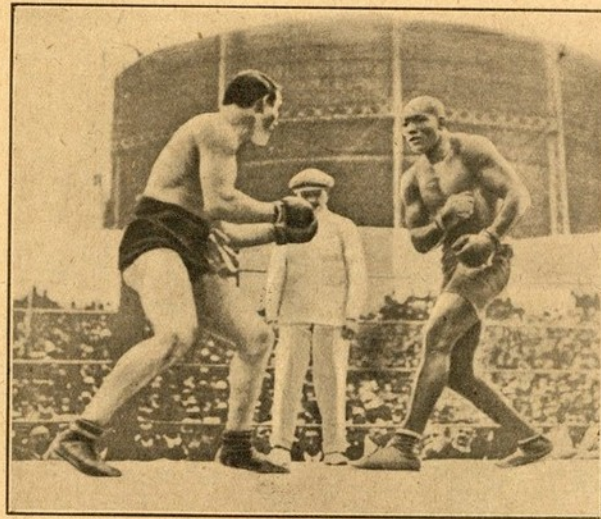
Os unicos para a absoluta purificação das aguas

MEYRELLES—Rua Nova do Almada, 79

Ainda Jeffries-Johnson

A OPINIÃO DOS TECHNICOS ALLEMÃES

Os allemães, apreciando o grande *match* que poz em revolução os *sportsmen* de todo o mundo, são implacaveis para Jeffries, censurando-o pelos processos errados que



Johnson na Australia, contra Tommy Burns, que luctará novamente contra elle.

seguiu para conseguir obter a fôrma desejada. Dizem elles:

«O que Jeffries, esse homem pouco intelligente, que foi, nos seus tempos de glorias, incomparavel, formando uma classe aparte, conseguiu fazer do seu corpo athletico por excessivo do exercicio o levou ao *surménage*, só tem uma denominação: uma ruína! Jeffries, tendo 35 annos, devia estar no apogeo da sua força vital e da saúde; mas quem vir a sua ultima photographia tem de concordar que elle estava *prompto* e que arruinou para sempre o coração.

Jim deu-nos o triste spectaculo de um homem forte que, por meio do treino exagerado, queria passar em poucos mezes por cima de alguns annos de absoluta ociosidade, tendo a illusão de obter, em poucas semanas, a sua antiga fôrma.

Com esse exaggero, com um tratamento falho de bom senso, apenas conseguiu enraquecer, perdendo toda a apparencia de vigor excepcional que o distinguia e parecendo, de repente, ter envelhecido 15 annos. Se Jeffries se tivesse abstinido de phantasticas *curas* para emagrecer, e se se tivesse limitado a treinar uma hora por dia, ou pouco mais, fazendo *box* com um adversario de valor, acrescentando a isso exercicios ao ar livre, e se não tivesse, antes d'isso, deixado enraquecer o seu corpo, de que elle tudo esperava, pela quasi completa ociosidade, devia ter vencido. O combate entre Jeffries e Johnson foi, como sempre entre adversarios puramente tecnicos, pouco interessante pelo lado puramente technico. Foi um martelar continuo, que esteve muito longe do ideal. N'aquelle *match* tratou-se de ver quem melhor aguentava a extrema violencia dos golpes. Ora o negro

era incontestavelmente mais resistente, se bem que, como se disse, estivesse muito nervoso antes da batalha. O corpo expellido de Johnson não deixou, logo de começo, a menor duvida de que era obtido á custa de um treino perfeito, bem orientado, com cuidados racionais e com a saúde, conseguindo assim uma resistencia muito superior á de Jeffries. Não podia ser senão questão de tempo, o momento em que Jeffries ficaria estendido, e se isto só se deu ao 15.^o *round*, não é senão uma prova que Jeffries conseguira armazenar no seu corpo quasi deformado uma boa porção d'aquella força e resistencia que o tornaram em tempo o campeão incontestado do mundo e, indiscutivelmente, o homem mais extraordinario que tem pizado o *ring*.

A opinião de outros pugilistas e de technicos

Para fazer a historia completa do combate de socco entre Jeffries e Johnson, que ficará, na historia athletica, marcado como o mais extraordinario acontecimento pugilista, é necessario archivar as impressões dos technicos, dos entendidos e de todos aquelles que, pela sua auctoidade e competencia, possam emitir opinião critica. Os *Sports Illustrados*, que têm seguido o combate com a mais larga informação, não podiam eximir-se a esse trabalho de estudo, e assim, publicam hoje algumas d'essas criticas e commentarios.

Dizem os empresarios:—«Estamos com vencidos de que Jeffries pensou mais no negocio do que no *sport*. Se elle estivesse

sua elasticidade. Engordou muito. Um rei que abdicou, nunca mais pôde impor-se aos homens que governou.»

Agua da Curia

Semelhança á de *Contrexeville*. Estimula a acção dos rins, que são os filtros do corpo humano. Experimentada a agua da Curia.

Depositar: Humberto Bottino, Praça dos Restauradores, 31-H. Tel. 3035.

O que corre...

—Que um antigo remador vencedor quasi sempre, mas que por causa d'uma derrota, ultima foi muito criticado, vae treinar uma tripulação d'um club naval, que apparece sempre a trabalhar no verão.

—Que esse remador afirma que o boato não tem fundamento.

—Que um club importante fez mal em pedir 250 réis por cada bilhete de passagem de senhoras n'um barco que segue umas regatas.

—Que o mesmo club não quer ver photographados os seus dirigentes a almoçar. Só permite o *kodak* depois d'almoço.

—Que o actual torneio do Coliseu tem mostrado muitas luctas á valentona.

—Que se o campeonato fór rigoroso, Wonders, Roland e Deriaz serão vencedores.

—Que o gigante Tom Jackson tem muito tronco, pouco braço e não tem pernas.

—Que Apollon é muito forte mas mais nada.

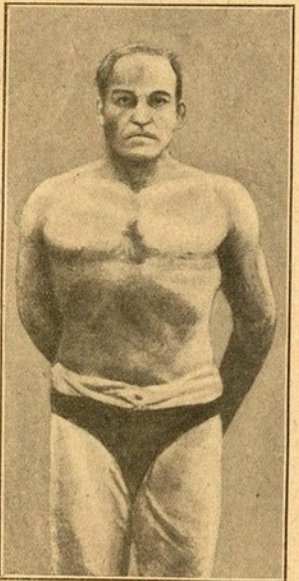
—Que os jornaes de *sport* nunca deviam trazer coisas do profissionalismo.

—Que esses jornaes argumentam dizendo que todas as revistas e magazines athleticos e sportivos estrangeiros trazem as coisas do professionalismo com larga informação. São proveitosos esses conhecimentos para os amadores.

—Que um mestre escreveu a outro mestre e o segundo se calou. Poderá...

—Que n'um club de *foot-ball* ha grande descontentamento pela saída do presidente da direcção.

—Que não se organisou *mixed-doubles* entre inglezes e portuguezes, porque estes



Jeffries, depois do treino

só vão pela certa com o concurso de duas senhoras, que estão veraneando longe da capital.

—Que ha um luctador professional que aprecia a poesia portugueza, escripta por uma mulher de talento.

—Que para o anno os concursos de esgrima se multiplicarão e alguns com um *mise-en-scène* grandioso.

—Que se projecta organizar um campeonato mundial de lucta, entre amadores.

DROGARIA SILVERIO Chamamos a attenção dos nossos leitores para o annuncio d'esta importante casa commercial.

À VALLA DA AZAMBUJA

O passeio do Real Club Naval

Realisase amanhã o passeio do Real Club Naval ao canal da Azambuja, efectuando-se ali umas interessantes corridas de remos com um programma excellentemente elaborado. A flotilha, que se compoza de varios barcos a vella, será precedida pelos vapores *D. Amelia*, que conduzirá os socios do Club e suas familias e pelo vapor *Balacna*, do contra-commodoro do Club Naval, sr. Duarte Alexandre Holbeche, posto á disposição do principe D. Alfonso e dos contra-commodoros Hans Wimmer, Jayme Thompson, membros do conselho director, Augusto Ferreira Pinto Basto, Carlos Duff e dr. Luiz Crespo.

Além d'outros barcos que esperam no canal da Azambuja o *D. Amelia* e o *Balacna*, figuram os seguintes: chalupas, *Maria Luiza* e *Bonita*; canoas *Emilia*, *Manoella*, *Galathea*, *Bila*, *I aurada*, *Tyne* e *Pel*.

Em Villa Franca de Xira, esperam os referidos vapores os escaleres automoveis: *Maria*, *Bonita*, *Gaiúe*, *Invidia*, *Almirante*, *Aida*, *Está*, *Butter-Fly*, *Outina*, *Magda*, *Madame Butter-Fly* e *Luciana*. A bordo do *Balacna* será oferecido ao senhor D. Alfonso um almoço servido pela pastellaria Marques, e que deve realisarse durante o tracto até á Azambuja.

O programma das regatas que hão de realisarse é o seguinte:

1.ª corrida—*Pair-oars*, (remos parelhas)—*Ave*, remadores: Antonio Tito e João Rocha Leão; timoneiro Vasco Almeida, *Alice*, remadores: D. Luiz de Noronha e Carlos Noronha Penaguão; timoneiro, D. Eugenio de Noronha.

2.ª corrida—*Outriggers*, (quatro remos)—*D. Carlos*, remadores: Arthur Motta, Eugenio Pedroso, José Stromp e Jorge Ferro; timoneiro, Albano dos Santos. *D. Amelia*, remadores: João Sasseti, Jorge Aldim e Antonio Cou o.

3.ª corrida—*Pic-nics*—*Aida* e *Mary*, tripulado por senhoras.

4.ª corrida—*Outriggers*—*D. Carlos* e *D. Amelia*, remadores: Antonio Titto, Carlos Penaguão, Frederico Burnay e D. Luiz de

A terceira corrida—a dos ovos—foi ganha pela sr.ª D. Manoella Clington e pelo sr. José Duarte. A dos laços que se seguiu, foi brilhantemente vencida pelo sr. Joaquim Vieta e pela sr.ª D. Maria Madeira.

Cavalleiros portugueses no estrangeiro

Minda os concursos de Valencia e Barcelona—O chefe da «equipe» portuguesa confirma o grande valor do exito obido

O que foram os concursos hippicos de Valencia e Barcelona já os leitores d'*Os Sports Illustrados* sabiam pelas informações que publicámos, no nosso numero de o do corrente. Entendemos, porém, que se tornava necessario, para bem da causa que defendemos, ampliarmos essas informações com outras obtidas em fonte segura e que por isso tivessem incontestavel caracter de authenticidade.

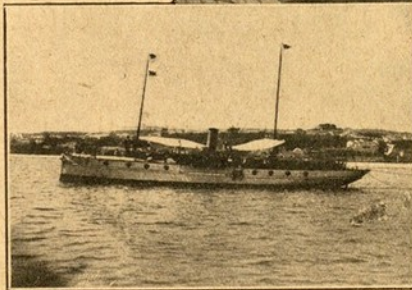
Os Sports Illustrados seguiram o caminho naturalmente indicado que era sollicitarem do chefe da «equipe» portuguesa os novos esclarecimentos que desejavam, e, ao mesmo tempo, a opinião do distinctissimo official, Dirigimo-nos, pois, ao sr. capitão Domingos de Oliveira, o qual, correspondendo amavelmente á nossa sollicitação nos enviou a carta que á seguir publicamos e que constitue, registada no nosso semanario, um dos mais importantes documentos da vida sportiva portuguesa.

De Lisboa a Valencia—Recepções affectuosissimas em Madrid e Valencia

«Pede-me a distincta direcção do *Sports Illustrados* para lhe dar a minha opinião sobre os concursos de Valencia e Barcelona. Agradeço a distincção com que me quer honrar, e confesso a minha incompetencia para satisfazer os seus desejos. Parecia-me melhor que essa opinião fosse pedida a algum dos concorrentes, pois que estes, como technicos, melhor poderiam, e certamente, saberiam prender a attenção dos leitores de tão interessante revista sportiva. Mas, enfim,



Duarte Holbeche



Yacht «Balacna»

onde esperaram a «equipe» as mais requintadas amabilidades e as mais distinctas attentões e provas de amizade e estima. Talvez pareça um pouco extranho que se trate aqui d'este assumpto, mas as gentilezas fo-

preparação previa. Ninguém ignora como os Italianos se preparam para estes certamens, e, haja vista o que ainda o anno passado elles fizeram para o concurso de S. Sebastian, Assim é mais facil e mais provavel satisfazer os mais exigentes.

Comtudo, deve dizer-se com justiça, que os nossos officiaes se distinguiram como magnificos cavalleiros, e que, se possissem melhores cavallos, teriam, certamente, sido mais felizes. E digo—se possissem melhores cavallos—porque d'os quatorze com que a «equipe» marchou só cinco estavam, e estiveram sempre, em condições de tomar parte em provas tão duras como as que se lhe exigiram.

Conseguissem elles ter dois *Elnos*, dois *Scotts*, dois *PolsLads*, etc., e, certamente, os distinctos cavalleiros francezes e hespanhoes, com quem os nossos tinham de competir, cada um com dois e tres cavallos esplendidos, teriam que soffrer mais algumas derrotas além das que soffreram na lucta de um contra tres.

Os percursos do concurso de Valencia eram demasiadamente duros e perigosos; tendo havido n'um dos dias, trinta e duas quedas em cincoenta e dois concorrentes.

O jury do concurso d'esta cidade estava muitissimo bem organizado e era muito meticoloso na sua maneira de apreciar, o que deu em resultado não haver nunca razão para reclamar das suas decisões.

Os nossos officiaes conseguiram obter seis premios pecuniarios e oito laços.

Em Barcelona houve menos desvantagem para os nossos cavalleiros

O concurso de Barcelona, para onde marchou a «equipe» depois de terminado o de Valencia, onde, egualmente, foi bastante obsequiada, estava bem organizada com obstaculos muito dificeis, porém, muito bem feitos e com b'a collocação e de não menos luzimento. Aqui entraram os nossos officiaes um pouco em melhores condições, por isso que foram conhecendo a pista desde o primeiro dia, tendo, portanto, pouco a pouco os seus cavallos melhor preparados, pelo que conseguiram ganhar oito premios pecuniarios e quatorze laços.

Tanto n'um como n'outro dos concursos, os officiaes portugueses obtiveram sempre, pelo menos, um premio em cada um dos percursos em que se inscreveram.



Preparando-se para correr

Noronha; timoneiro D. Eugenio de Noronha, Remadores: Rogerio d'Almeida, Eugenio Telles, Dias da Silva e Arthur Rodrigues; timoneiro, Alvaro Alves.

5.ª corrida—*Pic-nics*—*Mary* e *Aida*.

O PASSEIO DA REAL ASSOCIAÇÃO

Uma festa sportiva na quinta do Alfeite

O segundo passeio da Real Associação Naval, effectuado no ultimo domingo á quinta Real do Alfeite, foi encantador. A partida do vapor *Alcochete*, onde foram os excursionistas, realçou-se ao meio dia e meia hora da ponte do Terreiro do Paço, completamente apinhado, indo atracar aos caes existente mesmo em frente do porto real, onde, depois de reunidos todos os convivas, teve logar um interessante *gymkana*.

O jury ficou constituído pelo tenente da armada sr. J. Costa, Futscher de Figueiredo, Nuno de Vasconcellos, Raul Nunes e José Lobo de Figueiredo. A primeira prova foi uma corrida mixta entre senhoras e homens. Ao cabo de tres eliminatórias, os premios, dois para o par vencedor e outro para a senhora que chegasse primeiro, foram ganhos pela sr.ª D. Eva de Figueiredo, Francisco Duarte e o ultimo pela sr.ª D. Maria Madeira. A segunda prova, corrida da agulha e linha, foi ganha pela sr.ª D. Maria Madeira e pelo sr. Joaquim Vieta.

para não deixar de corresponder a tão gentil pedido, alguma coisa direi da impressão que tive de taes concursos, devendo os vossos leitores repetir, certamente, a phrase que muitas vezes soava aos meus ouvidos: «Qui lastima».

A «equipe» portuguesa, posto que organizada á ultima hora, nem por isso deixou de ser composta de cavalleiros distinctissimos, sendo escolhidos os primeiros premiados em cada uma das provas do grande concurso de Lisboa.

Partimos d'esta cidade acompanhados pelos dois distinctos officiaes hespanhoes; que este anno nos honraram com a sua visita, e logo que chegámos a Madrid, recebemos uma inequivoca prova de estima dos officiaes de cavalleria da guarnição, que promoveram um almoço em nossa honra, sendo muito e sincero o enthusiasmo e animação com n'elle houve.

Em Madrid ficou o tenente Uzquiano. Nós continuámos a nossa viagem para a terra das mulheres formosas e das flores

ram tantas que poderia parecer ingratitude não as lembrar e agradecer sempre que de tal concurso haja que falar

A «equipe» portuguesa resentiu-se da falta de preparação dos cavallos—A nomeação devia ter sido feita com a antecedencia sufficiente para essa preparação

Em Valencia entraram os nossos officiaes logo na prova mais difficil, que era a «Copa de Valencia», e para a qual os cavalleiros não levavam a sufficiente preparação, já por haver alguns obstaculos completamente novos e dificeis, já por desconhecerem a pista por completo.

E' sempre mau o fazer-se a nomeação, para tomar parte em qualquer concurso no estrangeiro, á ultima hora, pois que, apesar dos cavallos estarem muito habituados a saltar, no entanto varia sempre muito a forma e a natureza dos obstaculos, pelo que os animaes precisam ter sempre uma



A largada da corrida



Chegada da vencedora

Os Sports Illustrados

Preço das assignaturas

(Pagamento adiantado)

PORTUGAL E ILHAS ADJACENTES:		
3 mezes.....	250 réis	
6 mezes.....	500 "	
1 anno.....	1000 "	
COLONIAS PORTUGUEZAS E HESPAÑA:		
6 mezes.....	500 réis	
1 anno.....	1000 "	
ESTRANGEIRO:		
1 anno.....	1350 réis	
BRAZIL:		
1 anno, (moeda fraca).....	7500 réis	



Drogaria Silverio

Especialidades pharmaceuticas, productos chimicos, drogas e tintas
Perfumarias nacionaes e estrangeiras

AGUAS MINERAES,

Fonte Nova de Verin

As melhores até hoje conhecidas para combater as doenças
da bexiga, rins, figado, estomago, etc. **Resultados garantidos.**

Cada garrafa de 1 litro, 200 réis. Caixa com 50 garrafas
95000 réis. A venda em todas as pharmacias, drogarias, hoteis
e restaurants. Grandes descontos aos revendedores.

DEPOSITO GERAL PARA PORTUGAL
E COLONIAS:

229, Rua da Prata, 231-LISBOA

Callicida Franco

Especifico por excellencia
contra os callos

Extrahem-se sem dôr em 5 dias. Unico privile-
giado em Portugal. Premiado com a medalha de prata na ex-
posição do Rio de Janeiro de 1908.

A venda em muitas pharmacias e drogarias.

CADA FRASCO 200 RÉIS

Grandes descontos aos revendedores.

Telegrammas: DROGARIA SILVERIO
RUA DA PRATA-LISBOA



Casa da Russia

Confecções em pelles, artigos para automobilistas, capas, casacos e
outros artigos impermeaveis. Estojos e malas em todos os generos.

142, Rua Augusta, 144 (pradio dos arcos).

TELEPHONE
932

CONCERTOS EM PROTECTORES E CAMARAS D'AR

A. BLACK & C.^A

Telegrapho ABLACK-Telephone N.º 1028

30, RUA DA BOA VISTA, 32

Annunciam aos seus estimaveis clientes que, depois de numerosas experiencias
a que procederam, estão habilitados a fazer com toda
a segurança trabalhos em

Protectores Antiderapants

Transformação de protectores lisos em Antiderapants ou renovação de Antiderapants
nos que já estejam gastos



Appliação de crescentes e toda a especie de irabalhos
em protectores e camaras d'ar.
Todos os trabalhos da nossa casa são
absolutamente garantidos.

STOCK MICHELIN

Recepções semanaes de forma a garantir
botrachas sempre frescas

Exigir as marcas da nossa casa
em todos os trabalhos



Paulino Ferreira A maior officina do paiz

ENCADERNADOR-DOURADOR

OFFICINAS MOVIDAS A GAZ E ELECTRICIDADE

82, Rua Nova da Trindade, 82

Fundada em 1874
Telephone 1495

Succursal · 220, Rua Augusta, 222-Lisboa. Livraria, papelaria,
typographia e artigos religiosos, etc.

Telephone n.º 2089

Trabalhos de Zincogravura, Photogravura, Stereotypia, Composição e Impressão

Fazem-se nas officinas da

Illustração Portuguesa

Postas á disposição do publico, executando todos os trabalhos que lhe são concernentes, por preços
modicos e com inexcédivel perfeição

ZINCOGRAVURA

e PHOTOGRAVURA

Em zinco simples de 1.ª qualidade, cobreado ou
nickelado **em cobre.**

A côres, pelo mais recente psocesso—o de
trichromia. **Para jornaes** com tramas especiaes
para este genero de trabalhos.

STEREOTYPIA

De toda a especie de composição

IMPRESSÃO e COMPOSIÇÃO

De revistas, 'illustrações e jornaes diarios da tarde
ou da noite. Reproduções pela galvanoplastia de
qualquer trabalho.

OFFICINAS DA

ILLUSTRAÇÃO PORTUGUEZA

RUA FORMOSA, 43