

# OS SPORTS

PRIMEIRO ANNO—N.º 8—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

Sabado, 30 de julho de 1910

# ILLUSTRADOS

## o anniversario d'um club de sport



Florindo Serras



A lagada da corrida cyclista



A corrida de barreiras

mais uma vez, quanto são diligentes os membros da direcção. Este club é um dos poucos que reage contra o marasmo e a indolencia que, com pouquissimas excepções, caracterizam as nossas aggremações de sport. Quasi não se realisa em Lisboa uma prova athletica, sem que vejamos inscreverem-se socios do Sport Lisboa e Bemfica. E este facto é uma manifestação de espirito sportivo e vontade de progredir muito para louvar. Já que os nossos homens treinam pouco, estes concursos serão, para elles, outros tantos treinos.

A organização foi um tanto morosa, havendo, entre algumas provas, intervallos demasiado longos e que, de futuro, com a pratica, facil sera remediar.

O jury era composto pelos srs. dr. Mascarenhas de Mello, presidente; Candido da Silva vice-presidente; J. E. Moreira Salles, Armando Machado, Jorge Ribeiro e João Carlos Marques, commissarios; Cyrilo Mi



Germano de Vasconcellos



## A MULHER NO SPORT

E', talvez, um assumpto difficil de tratar; mas confesso que é um assumpto que me agrada tratar. A mulher foi, — e será sempre — de uma inconsequencia de pensamento e de aspirações que têm feito com que nós, os homens, lhe atribuamos essa fragilidade encantadora que a torna, nas nossas mãos, um raro e singular bibelot. Mas quando a mulher quer, Deus o quer, diz um dictado francez.

E assim é, ai de nós! Mórmente quando a mulher de hoje se dá ao trabalho de exercitar os seus musculos e de subordinar o seu modo de ser, toda a sua individualidade physica, á violencia de um exercicio que erradamente se suppone masculinisa-la. Não é assim. E isto verifica-se nos atletas-homens. Pois não ha atletas effeminados? A esgrima, o tennis, o cricket, todos os jogos de dextreza e de agilidade provocam na mulher uma accentuação de fórmas que são a expressão mais rigorosa e mais exacta da esthetica. Eu iria talvez muito longe — e a affirmação seria tomada como um erro paradoxal se suppozesse a Venus de Milo uma senhora com largo thocnio nos jogos sportivos. E, no emtanto, a estattua modelar accusa um desenvol-

vimento que presume no escultor uma tendencia para divinisar a mulher forte sem, com isto, querer assumir a responsabilidade de a fazer regressar aos tempos primitivos em que a Mulher era, simplesmente, a Femea do Homem, — lutando como elle, matando como elle, arriscando a vida como elle. Nos collegios, nos clubs, nos arcepagos onde o sport é a pedra basillar, lá está hoje a Mulher. Mas esta iniciação não se faz por simples capricho ou voluntarioso desejo de se evidenciar, mas como uma necessidade quasi instinctiva de se desenvolver e de perder, perante o homem, a vaga ideia que ella suppone formar-se no nosso espirito de que é apenas um brinquedo humano com que o nosso coração se entretém, — n'uma hora de tedio ou n'um minuto de bom humor.

D'este modo, a mulher creou para si uma segunda natureza e ent'ou definitivamente nos nossos habitos, quasi subtilmente, sem se dar por isso, — como uma fita de sol atravez da vidraça de uma janella.

O eterno feminino, tão cantado pelos poetas lyricos, que só viam os olhos, os cabellos, os labios e os dentes da mulher adorada; passará, d'est'arte, a chamar-se o eterno feminino consciente, sem blandicias piegas, sem os hysterismos provocados pela vida prolongada e

esteril, com um fim util e interessante na existencia. E para base de educação dos filhos é uma esplendida e radiosa esperanza. A Mulher que cultiva o sport, dará assim, aos seus filhos, com a saude do corpo, a saudavel lavagem hygienica da alma, — que é um sexto sentido que nem todos teem a facultade e a facilidade de apprehender, muito menos quando se encerra entre as quatro paredes de uma estreita e falsa comprehensão de deveres civicos.

Saudemos, portanto, a Mulher, que deve ser, no futuro, o alento e a alma, — pela persuasiva tenacidade que emprega em todos os actos da sua vida — da forte mas mal preparada raça portugueza.

### Uma bella tarde

### A festa de sports athleticos do "Sport Lisboa e Bemfica"

No domingo passado, 24, realiso o «Sport Lisboa e Bemfica» um concurso de sports athleticos no seu campo de Bemfica, para commemorar o 4.º anniversario da fundação do club. Esta festa era dedicada aos socios do club e só estes podiam inscrever-se como concorrentes ás provas. O programma, bem elaborado, demonstrou

ramon, chronometrista; Joaquim Francisco da Silva, Antonio da Costa Alves, Joaquim Miranda, Raul Ferreira Navas, Carlos Nunes Alves, João de Carvalho Personio Duart-da Silva Marques, Benevides Miranda e Leopoldo Bahia, fiscaes de pista. Era delegado da Liga Sportiva de Trabalhos Athleticos o sr. Candido da Silva; delegado da U. V. P. o sr. Falcão Rodrigues e representava «Os Sports Illustrados» o nosso collega Armando Machado. Pouco depois das 3 1/2 horas da tarde, foi dada a partida para a primeira prova, eliminatorias da corrida pedestre de 100 metros. Nos saltos em altura classificou-se em 1.º lugar o sr. Germano de Vasconcellos, que saltou 1,20m. Em 2.º lugar o sr. Henrique Costa e Florindo Serras, com 1,15m.

A corrida de barreiras que se fez com 5 eliminatorias classificou os seguintes srs :

em 1.º lugar; na 1.ª Florindo Serras; na 2.ª Germano de Vasconcellos; na 3.ª Luiz Gatto; na 4.ª Alberto Rio, e na 5.ª Romualdo Bogalho. Na final correram os srs. Germano de Vasconcellos e Luiz Gatto, que foram os apurados nas meias finais, e que chegaram por esta ordem, gastando o primeiro 20" no percurso e o 2.º, que fez uma ótima corrida, com bons saltos, 22 2/5.

#### Uma prova interessante

Marcava o programma uma prova de corrida com a bola de *football*, não devendo o concorrente sair de uma estreita faixa de terreno, previamente demarcada. Era esta prova um verdadeiro exame para os homens que jogam o *soccer*, pois n'ella se demonstraria quem sabe fazer o *dribbling*, quem sabe correr com uma bola fazendo-a avançar com a parte interna dos pés, alternadamente. Todo o homem que sabe fazer isto, corre deliberadamente, sem que a bola lhe sirva de empecilho. Dos concorrentes, poucos chegaram ao fim, pois a maioria desistia-se, deixando fugir a bola para um dos lados. Mostraram-nos assim que os artigos de *football* que «Os Sports Illustrados» tem publicado, não contém senão a verdade, quando dizem que a maior parte dos nossos *forwards* e dos nossos *half-backs* não correm com perfeição com a bola, e que muito tem que aprender, primeiro que tal consigam. Treinem, treinem constantemente; será sempre o nosso conselho. Só com muito treino se adquire a perfeição.

Realizadas as eliminatórias, ficaram classificados na final, em 1.º lugar o sr. Antonio Costa e em 2.º o sr. Luiz Gatto.

Uma das provas importantes era a corrida de bicyclettes, n'um percurso de 25 kilometros, em estrada. Estavam inscritos 6 concorrentes e apresentaram-se 5 à partida, que foi dada pelo delegado da U. V. P. às 5 horas 13 minutos e 30 segundos. Chegou em 1.º lugar o sr. Francisco Rocha, que gastou no percurso 56, e 30 segundos, o que dá uma velocidade de 26 kilometros, 540 metros á hora. Chegou 2.º, com 58 minutos o sr. José Gomes Damasco, que obteve a velocidade de 25 kilometros 300" á hora. Em 3.º lugar chegou o sr. Affonso Maria Severo em 1 hora e 17".

Depois de dada a partida para a corrida de bicyclettes, realiso-se a final da corrida pedestre de 100 metros, chegando em 1.º lugar o sr. Germano de Vasconcellos e em 2.º o sr. Luiz Joaquim Gatto. O tempo chronometrado para o primeiro foi de 12". Nos saltos em comprimento, obteve maior extensão o sr. Florindo Serras, 4.º, 73, ficando em 2.º lugar o sr. Germano de Vasconcellos, com 4.º, 61. Muitos dos concorrentes não tinham aprendido a saltar. E' pena, pois alguns d'elles, se soubessem saltar, podiam atingir ou approximar-se muito dos 6 metros. Notamos a falta, em quasi todos os nossos clubs, de *trainers* que orientem e ensinem os concorrentes, levando-os a treinar segundo as regras, para conseguirem melhores resultados.

**Pontapé na bola de football em extensão**—Esta prova, que podia obter grande successo, teve de ser anulada, não sendo distribuidos os premios, em virtude de não se chegar a resultado apreciavel. Não deixaremos de mencionar que o vento prejudicou muito este exercicio. Os concorrentes eram quasi todos, senão todos, jogadores de *football*, alguns d'elles de 1.ª *team*. Pois o resultado foi desanimador. A maior parte dos homens dava o pontapé na bola com a ponta do pé, maneira de proceder usual de um principiante. Outros, davam na bola muito por baixo, comunicando-lhe um movimento de rotação no sentido inverso áquelle que seguia a bola, e tirando-lhe, assim, parte da velocidade. Este pontapé é o que se deve dar quando se faz uma passagem, no jogo, pois a bola quando cãe, pouco avança, em virtude da rotação, que neutralisa o seu impulso. N'este caso, era um erro. De forma que o *jury* teve que dar a prova como não realisaada, esperando-se que os concorrentes se treinem para o proximo concurso.

No lançamento do peso, attingiu maior distancia o sr. Germano de Vasconcellos, com 8,50, seguindo-se-lhe o sr. Cosme Damião com 7,55.

#### A corrida pedestre

Foi dada em seguida a partida para a corrida pedestre de 3000 metros. Estavam inscritos 12 concorrentes. Eram 10 voltas a percorrer em torno do campo. Depois de algumas desistencias ficaram 5 corredores que finalisaram o percurso. O sr. Francisco Rocha, que ficara 1.º na corrida de 25 kilometros, em bicyclettes, e que chegara á *meta* poucos minutos antes, estava inscripto para a corrida de 3000 metros e alinhou-se á partida. Foi este senhor o vencedor, realizando uma bella performance.

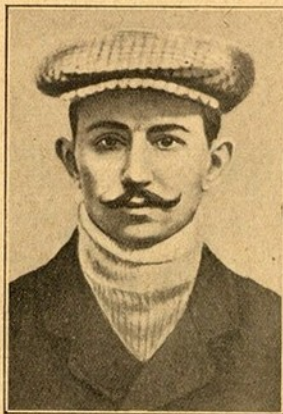
Era elle, dos 5 concorrentes que chegavam á *meta*, o unico que tinha posição de corredor pedestre. Este senhor fez o percurso em 12'23" 3/5 em 2.º lugar ficou o sr. José de Brito, que tambem fez uma boa corrida sempre a poucos passos do primei-

ro. Em 3.º lugar chegou o sr. Alberto Rio, a poucos metros do 2.º. Os dois ultimos, chegaram com pouco menos de uma volta de atrazo.

O sr. Carlos França veio em penultimo lugar até á *meta*, mas, como se deitasse no chão, meio metro antes da chegada, ficou classificado em ultimo lugar. A corrida d'este senhor foi má. Fez parte do percurso a passo e mostrou-se sem fôlego nenhum, ou por não ter condições physicas para correr os 3000 metros.

Uma das provas que mais enthusiasmo despertou foi a luta de tracção.

Ficou vencedor, das duas vezes, não necessitando, pois, de desempate, a *equip* formada pelos srs. Miramon, Antonio Ribeiro, Germano de Vasconcellos, Luiz Joaquim Gatto, José de Brito, Carlos Marrafa, Anto-



Daniel Kinet  
Um dos ultimos martyres da aviação

nio Sobral e Guilherme Coimbra. Principalmente da segunda vez, a luta foi reñida.

A *equip* vencedora pareceu-nos ser a mais pezada e a posição dos seus homens era a melhor.

Realisaram-se ainda corridas de sacos, de tres pernas, de veteranos, um *handicap* para creanças, etc.

A assistencia era numerosa, constituída em grande parte por senhoras, que seguiam as provas com interesse. Abrihntou a festa a Sociedade Philarmónica Euterpe de Bemfica. Na meza do jury estavam expostas as tres taças do campeonato de *football*, 1.º, 2.º, e 3.º *teams*, que o «Sport Lisboa e Bemfica» ganhou este anno. Os outros clubs de *football* e *sports athleticos* deviam dar-nos com frequencia, concursos d'este genero. Tinham n'isso toda a vantagem. Habitualmente o publico a assistir a estas festas de *sporl*, obrigavam os concorrentes a treenarem-se e serviam para se prepararem para provas mais serias para os concursos athleticos inter-clubs, etc.

## O problema da aviação

...Sr. director de «Os Sports Illustrados»

Venho pedir-lhe um pouco de espaço no seu interessante semanario, por dois motivos que me releva: o 1.º tem por fim esclarecer, um pouco, o parecer do meu presado e illustre amigo sr. tenente Ribeiro d'Almeida, acerca do meu systema estabilizador, o 2.º, desculpe-me a franqueza, é... um pretexto para escrever sobre aviação agitar o assumpto e os enthusiasmos, contribuir, emfim, com esta pequena quota, que não será a ultima, para despertar a curiosidade que instrue e, diffundir, quanto possivel, sem lhe tirar o sabor paradoxal, que é talvez a sua magia, a idea complexa e vasta da locomoção que tem por ponto d'apoiio, —solido, e por vezes impenetravel,—o ar que se respira.

O esclarecimento que me proponho apresentar é uma surpresa, por certo agradavel, e que eu tencionava transmitir de viva voz ao tenente Ribeiro d'Almeida se não depa-rrasse com a sua palestra n'Os Sports Illustrados, o que me resolveu a trazer-a a publico e no periodico nacional que mais se adapta á especialidade.

Um exemplo de centragem—Comparação com as difficuldades da applicação d'um estabilizador automatico

Como diz, e muito bem, o sr. Ribeiro d'Almeida, em aviação os melhores *gosticos* *jalham*, e isto é assim porque o exito de uma machina volante não repouza apenas n'um systema estabilizador por mais

irrefutavel que seja a sua theoria, ou n'uma disposiçao essencial de planos sustentadores e directores, ou ainda na perfeição e segurança da construcção; usa se dizer que qualquer aeroplano voo desde que tenha uma tracção-ou propulsão-sufficiente, e isto que em *grosso modo* evoca uma theoria verdadeira, é, na realidade o que ha de mais falso. Esse voo, tão facil de imaginar arrimado á theoria, depende, e não se esqueçam aquelles que ao voo se dedicam, da homogeneidade absoluta de todos os elementos que constituem a machina volante. Esses elementos são na realidade innumeraveis, e é mister não esquecer um só, sob pena de successo ou desastre. Para isso se executam as experiencias chamadas da *mise au point*, e não me consta que qualquer typo de aeroplano, experimentado pela primeira vez, correspondesse logo ás qualidades que se lhe exigem.

Os Wright, aquelles que primeiramente e com mais consciencia abordaram o voo mechanicamente, tiveram que collocar uma barra com 30 kilos de peso debaixo dos planos da frente—lemes de altura para que o apparelo se não encabritasse. E, todavia, o seu conhecimento sobre a distribuição de peso n'um aeroplano era baseado em experiencias p' eliminatas. Como este facto ha immeros.

Ora, se na centragem d'uma machina volante a pratica accusa falhas de 30 kilos na distribuição calculada, é licito suppor que na applicação d'um pendulo a commandar equilibradores, seja morosa e difficil a *mise au point* e quem sabe se um factor occulto a não tornaria impossivel. Por isso, quando o sr. Ribeiro d'Almeida emite duvidas sobre o systema por mim imaginado, não faz mais do que secundar a expectativa que eu mantenho acerca de outros e varios pontos do problema da locomoção aerea. Mas, quanto ao pendulo, na parte adicta ao equilibrio transversal, que é a que consta do registro, tenho a dizer que a *Encyclopedie de l'Aviation* me trouxe á novidade da applicação do pendulo a commandar o equilibrio transversal. E' certo que este pendulo tem uma massa reduzida e é empregado a commandar a entrada de ar comprimido n'um cylindro cujo pistão transmite movimento ao estabilizador, mas este dispositivo não subtrae o pendulo ás leis que o regem.

Fizeram-se experiencias com exito, e, portanto, a minha previsão é confirmada pela pratica. O pendulo dá o equilibrio transversal, quanto ao longitudinal dirto as minhas experiencias. Poder-me-hia objectar que a massa pendular, por mim empregada, é muito maior, mas nada nos auctorisa a suppor, parece-me, que não haja uma relação de continuidade de efeitos entre pendulos—em movimento—de massas diferentes...

#### Uma duvida sobre o estabilizador do Cap. Etève

E' já agora, como o tenente Ribeiro d'Almeida annuncia uma descripção tecnica do estabilizador do Cap. Etève, sem de modo



Rolls  
Um dos ultimos martyres da aviação

alguem querer precedel-o, aproveito o momento para solicitar a sua opinião sobre uma duvida que o novo processo de estabelecimento me suggeriu

Sem a minima impertinencia, deixe-me não concordar, com o qualificativo de *girante* ou catavento dado pelo *Aerophile* ao dispositivo do Cap. Etève, e acrescentar que a minha duvida baseia-se justamente na apprehensão de que o plano estabilizador se possa transformar em catavento

Esse plano não deve deslocar-se, como á primeira vista parece, mas sim manter-se fixo na horizontal—no leito do vento relativo—e reagir pela sua inercia sobre os planos reguladores do equilibrio, quando o conjunto da machina se desequilibre longitudinalmente.

E' ou não é isto? Poderá subsistir o qualificativo de catavento a um apparelho que só deve ser influenciado por um vento sempre paralelo ao eixo do aeroplano?

E venho, naturalmente, topar com a tal duvida que pode concretisar-se na seguinte pergunta:

—Que succederá ao plano estabilizador sob o ataque d'um redemoinho ou d'uma corrente ascendente?

Ben sei que no resultado influe a velocidade da corrente ascendente ou redemoinhante, mas bastará considerarmos velocidades eguaes ás que desequilibram os aeroplanos presentemente, em centenas de voo, cuja manobra da estabilidade geral tem que ser constante e fatigante—é o termo.

Submettido, pois, a estas correntes desequilibradoras do todo, não parece logico que o estabilizador, por necessidade mais sensivel, se transforme em catavento? Que succederá n'esse caso?

As primicias experiencias foram animadoras, mas, apesar d'isso, e por isso mesmo, é-me agradável expor esta duvida, não como critico do Cap. Etève, a quem profundamente admiro, mas como apaixonado pela discussão dos problemas aereos.

Creia me v. com toda a consideração

JOÃO GOUVEIA.

## Balões Livres Esphéricos

Na actualidade, em pleno seculo de aviação e dos balões dirigiveis, os balões livres começam a ser olhados por uma grande parte do publico como velharias sem valor algum. Esta apreciação é injusta. Os balões livres, tambem vulgarmente, no estrangeiro, chamados esphéricos, por ser esta a sua forma mais vulgar, além das suas deliciosas applicações desportivas e dos servicos que podem prestar, quer á arte da guerra, quer á sciencia, tem hoje uma applicação muito tantissima: tal é de servir-nos para a aprendizagem de pilotos de dirigiveis, nos quais os mesmos pilotos, completam depois, rapida e facilmente, a sua instrucção.

D'este modo, e sendo uma das partes do programma do Aero-Club de Portugal, a propaganda de tudo que diz respeito á aero-navegação, não nos parece descabida fazer a descripção, ainda que ligeira, d'um espherico, n'um jornal que, embora recentemente creado, tem já uma popularidade pouco vulgar.

O balão propriamente dito, destinado a conter um gaz (hydrogenio ou gaz de illuminação), mais leve do que o ar atmosphérico, é constituído por um envolverto de seda ou de algodão devidamente impermeabilisado. Nos balões de grande cubagem empregam-se modernamente os tecidos duplos *cautchouts*, de grande resistencia e impermeabilidade, perfettissima. Os envolvertos são formados então por dois tecidos de algodão sobrepostos, entre os quaes se põe uma pellicula de *cautchuc*, cuja espessura é de cerca de 1/10 do *m/m*. A face externa é ponteadada de amarelo para evitar a acção destruidora da luz solar sobre o *cautchuc* e a face interna é revestida por uma delgada camada de *cautchuc*. Nos envolvertos constituídos por tecidos simples metálica-se muitas vezes a superficie externa e a impermeabilidade faz-se por meio d'um verniz especial.

Na Inglaterra usam-se fazer os envolvertos dos balões, de tripa de boi ou de carneiro (*baudruche*) em camadas sobrepostas, (geralmente oito), sem outro preparo, além da destinada a tornal-os imputresciveis. Os balões de *baudruche* são muito leves e extremamente impermeaveis; o seu preço é porém elevadissimo.

Diametralmente oppostas aos polos do balão, ha duas aberturas destinadas: a superior, a receber a valvula, a inferior a receber o anel do appendice.

Além d'estas duas aberturas ha no envolverto o chamado *rasgão de misericordia*, que consiste n'uma tira de estofa tapando uma abertura de dimensões ligeiramente inferiores e simplesmente applicada contra a orla d'esta abertura por meio de uma gomma especial de *cautchuc*. Uma corda, a corda de *misericordia*, ligada á tira de estofa, atravessa o balão na parte inferior, passando n'um orificio munido de empancões e a sua extremidade em forma de agulha aloja-se n'um pequeno sacco encarnado. Uma forte tracção sobre esta corda, arranca a tira de estofa e o balão esvasia-se quasi instantaneamente. A manobra do *rasgão de misericordia* é, como facilmente se comprehende, sómente utilizada em casos extremos. A sua utilidade manifesta-se sobretudo na aterragem, para evitar o arraste do balão, quando aquella tenia logar com vento rijo

A valvula que, como já dissemos, fica situada no polo superior do balão, tem por fim esvasiar parcialmente o balão quando se deseje descer sem esperar que alguma causa (que só todavia muito frequentes), provoque a descida; ou esvasial-o completamente apoz a aterragem. A valvula mais vulgar é a valvula de *charneiras*, que o

aeronauta abre por intermédio de uma corda que passa pelo appendice e cuja extremidade se aloja n'um pequeno sacco branco. Compreende-se perfeitamente, sem explicações prévias, a vantagem de colorir diversamente os saccos que contêm as extremidades das cordas da valvula e do rasgão de mizericórdia, a fim de evitar a catastrophe que se produziria se o aeronauta se enganasse, tomando por corda da valvula a do rasgão de mizericórdia.

O appendice tem por fim permitir a livre saída do gaz de enchimento, quando este se dilate, quer pela diminuição de pressão, quer por um augmento de temperatura, evitando assim que o balão rebente. A's vezes o appendice é substituído por uma valvula abrindo de dentro para fóra, automaticamente, chamada *valvula de seguranca*. O appendice quando convenientemente calculado (e melhor ainda a valvula de segurança) desempenha ainda o papel de ob-

tudo, para facilitar a operação da aterragem, quer mantendo o balão equilibrado a uma pouca altura do solo, quer reduzindo a sua velocidade de translação, quer ainda reduzindo a velocidade da descida final e os saltos do aerostato após o contacto da barquinha com o solo.

Tanto a corda d'ancora como a corda guia se acham ligadas ao circulo de suspensão, no qual se encontram tambem um certo numero de aparelhos sempre que o piloto seja cuidadoso como convem, para das suas indicações deduzir as manobras a effectuar, taes são: um barometro para se conhecer a altitude em que se encontra o balão, o statoscopio que indica se o aerostato sobe ou desce, o hygrometro e o thermometro que marcam respectivamente o grau de humidade e a temperatura da zona de navegação.

E, para terminar, seja-nos permitido ainda uma ligeira indicação que explique a razão porque somente na aterragem se deve prender no circulo de suspensão, as cordas do anel do appendice.

Não se achando ligadas normalmente ao

correspondente do mesmo, na Azambuja, sr. Cruz.

O principe real senhor D. Afonso acompanhou o passeio a bordo do *yacht Balaena*, do sr. Duarte Holbeche, em que tomaram logar os srs.: João Vellez Caldeira Castello Branco, D. José de Noronha, João Anjos, Bernardino Ferreira dos Santos, Raphael de Castro, Raul Gilman e Montfroy Seixas, directores do Club, e os convidados srs.: Augusto Ferreira Pinto Basto, Guilherme Ferreira Pinto Basto, Jayme Thompson, Hans Wimmer, Carlos Duff, Henrique Rollin, José Azambuja e José Vicente da Silva Senna ajudante de sua alteza, a quem foi servido um oppiaro almoço, oferecido pelo club.

Para os socios, suas familias e mais convidados, fretou o Club o vapor *D. Augusto*, que largou do Terreiro do Paço, cerca das 11 horas da manhã, repleto de excursionistas, entre os quaes se viam innumeras senhoras.

Desde a partida, que uma viva e franca cordialidade se estabeleceu entre todas as pessoas, generalizando-se, dentro em bre-

ve e tivemos occasião de contemplar os graciosos grupos que, em alegria communicativa e agradabilissima, comiam os seus farnes, alguns capazes de fornecer mantimentos para um regimento.

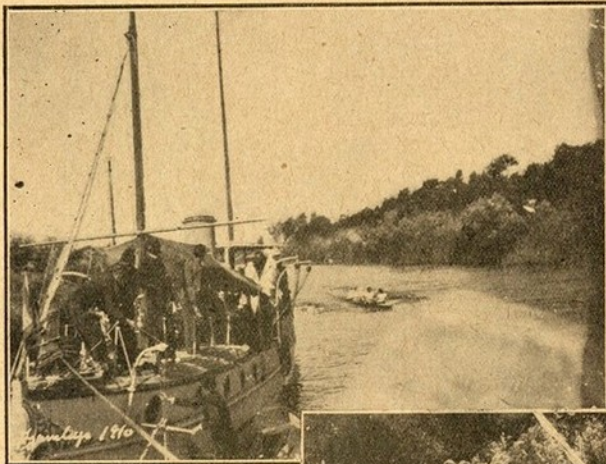
Muitas senhoras sentaram-se no largo, ouvindo a apreciavel philharmonica e aguar dando a chegada da flotilha, que, pouco tempo depois, apparecia á entrada da valla, tendo-se n'essa occasião trocado entusiasticos cumprimentos, tanto de bordo como de terra, executando as duas musicas o hymno nacional.

### As regatas

Após a chegada do senhor D. Afonso, começou a regata, cujos resultados foram os seguintes:

1.<sup>a</sup> corrida *Outriggers* (4 remos) — Augusto Dias da Silva, Eugenio da Silva Telles, Arthur Pereira Rodrigues, Alvaro Alves, *timoneiro*; Antonio Tito, Frederico Burnay, D. Luiz de Noronha, Carlos de Noronha Penaguião, D. Eugenio de Noronha, *timoneiro*.

Ganharam os ultimos.



Aspectos da regata do Real Club Naval á valla da Azambuja

turador impedindo a entrada do ar no balão, quando o ar se contrahe, o que é importantissimo, porque o ar e o gaz de enchimento formam uma mistura detonante, que póde dar logar, na aterragem, a uma violenta explosão, provocada quer pela faísca electrica, quer por qualquer corpo inflammado ou em ignição.

A rede, cujo fim é supportar a carga e repartir igualmente os esforços pela superficie do envolvero, envolve completamente o balão e é composta de malhas rhombicas que, a cerca de  $\frac{2}{3}$  do vertice do balão, se reúnem duas a duas para formar os *pequenos pés de gallinha* nos quaes se ligam as cordas de suspensão. Estas, em numero de 16, terminam por azelhas.

Ligadas ao equador do balão por intermédio de pés de gallinha, existem as vezes oito cordas chamadas *cordas de manobra* ou *equalizadoras*, destinadas a facilitar as manobras, muito uteis sobretudo nas aterragens, quando haja quem preste auxilio aos aeronautas.

A parte superior da rede acompanha exactamente a superficie do balão; um pouco abaixo do equador toma, porém, a forma de um tronco de conve, com a base menor voltada para baixo e representada pelo circulo de suspensão.

O circulo de suspensão, intermédio entre a rede e a barquinha, é em geral de madeira, e achase munido de um certo numero de travessas onde veem prender-se pelas agulhas, as cordas de suspensão (16 e as cordas da barquinha (8)). Nos balões de grande cubagem o circulo de suspensão é muitas vezes constituído por tubos de aço.

A barquinha é um cesto de vime reforçado no fundo por travessas de madeira. As cordas de suspensão da barquinha ou simplesmente cordas da barquinha, vão ligar-se ao fundo d'esta entrecendo-se com o vime nas paredes lateraes. Exteriormente, n'estas, ha na parte superior oito azelhas destinadas aos saccos de lastro, e superiores mente, oito travancas para o transporte da barquinha. Pendem ainda d'estas fac 8, a ancora, a corda d'ancora e a corda guia.

A ancora é semelhante, guardadas as devidas proporções, ás utilizadas na marinha e com o mesmo fim.

circulo de suspensão estas cordas, se um rasgão se produz no envolvero, a parte inferior do balão forma uma grande concavidade que modera, servindo de para-quadris, o movimento de descida.

Na aterragem, ao contrario, como se deseja apresentar ao vento a menor superficie possivel, para evitar o *arraste* do balão, convem ligar as cordas do anel do appendice ao circulo de suspensão.

Lisboa, julho de 1910.

PEDRO F. RIBEIRO D'ALMEIDA  
(Do Aero-Club de Portugal)

## NAUTICA

### O passeio do Real Club Naval á Azambuja

Como tinha sido annunciado, effectuouse, no domingo passado, o primeiro passeio organizado pelo Real Club Naval de Lisboa.

O local escolhido foi a Azambuja, um dos pontos mais encantadores das margens do nosso rio, que se estende mansamente, apertado n'uma valla, onde a vegetação, luxu riosa e vasta, atrahoe os nossos sentidos, pelo seu encanto e pelo que, de muito pittoresco, nos offerece.

O passeio, como todos os que o Real Club Naval promove, foi esmeradamente organizado, tendo sido incançáveis na sua composição todos os directores do Club e o socio

ve, a conversação em grupos mais ou menos numerosos, e em que tudo se discutia: a paisagem que se ia atravessando, e que, como se fóra uma fita cinematographica, ora nos apresentava elevados montes, ora planicies verdejantes os successos da luta travada entre os atletas internacionais que se exhibiam no Colyseu, etc., etc.

E assim — paladros infatigaveis, estes nossos lisboetas, — chegámos perto de Villa Franca, sem o sentirmos, como vulgarmente se diz. N'esta altura rompeu a philharmonica que ia a bordo, tocando o hymno nacional, pois iamos passando junto do barco onde o senhor D. Afonso se encontrava. O *D. Augusto* seguiu a sua derrota, com magnifica velocidade, deixando atraz de nós o *yacht* do sr. D. Holbeche, chegando cerca das 2 horas á valla d'Azambuja

### A chegada

Nas margens da valla, especialmente do lado da quinta do Infantado e em muitas embarcações, vimos um elevado numero de pessoas, familias da Azambuja e de outros pontos circumvisinhos, que aguardavam a chegada do vapor e da flotilha que devia organizar-se em Villa Franca e que o senhor D. Afonso commandaria. A' nossa chegada, a philharmonica azambujense, que estava no largo da Quinta, tocou o hymno da Sociedade.

O vapor ancorou, e, pouco depois, muitos dos excursionistas tomaram botes, fazendo-se conduzir a terra e espalhando-se pela quinta. Fomos um dos que fizemos

2.<sup>a</sup> corrida, *Pic-nics* — Ganhou *Mary*, tripulada por miss Gudrun Wiborg, Mild Wiborg; *timoneiro*, João Rocha Leão.

3.<sup>a</sup> corrida, *Outriggers* (4 remos) — Arthur Motta, José Stromp, Eugenio Pedroso, Jorge Ferro e Albano dos Santos, *timoneiro*; João Sasseti, Dias da Silva, João Tito e Antonio Couto; Frederico Burnay, *timoneiro*.

Ganharam os primeiros.

4.<sup>a</sup> corrida, *Pair-Oars* — Ave — Antonio Tito, J. Rocha Leão; *timoneiro*, Vasco Almeida. *Alice*; D. Luiz de Noronha, Carlo de Noronha Penaguião; *timoneiro*, D. Eugenio de Noronha.

Ganhou o *Ave*.

### A volta

Terminadas as corridas de remos, começou a debandada dos excursionistas de terra para o vapor, apparecendo alguns sobrando melancias que, a bordo, tiveram larga extracção, refrescando e deliciando senhoras e rapazes.

Alguns apitos repetidos, chamaram os retardatarios, ate que, depois do *Balaena* ter partido, com o mesmo ceremonial da chegada, nós navegavamos tambem, a caminhinho de Lisboa.

Rindo e cavaqueando, viámos deslizando, serenamente, sem cuidados, a noite cahindo suavemente, uma brisa acariciando-nos com meiguice, rio acima, ao som da musica e do murmuro confuso das conversações, até de fronte da cidade, da nossa linda cidade.

Passeios assim, bom seria que se repetissem, pois n'este tempo de calor, com um bello rio como o nosso e com pontos de inconfundivel belleza como possuímos, é pena que as nossas duas principaes e unicas aggremações nauticas, a R. A. N. e o R. C. N., os não repitam a meudo, porque amadores não faltam

Um *touriste*.

## Concursos hippicos

Os officiaes e cavalleiros portuguezes vão ter, novamente, onde affirmar os seus merecimentos. Em Vigo, nos dias 11, 13 e 14 de agosto, e na Coruña, oito dias depois, realisaem-se importantes torneios hippicos. Na Coruña os premios dão um total de 3 contos de réis. Ha uma *Prueba Iberica* em grupo de 3 e maximo de 6 officiaes, portuguezes e hespanhoes.

\* A corda-guia é uma corda de 100 a 200 metros de comprimento, que serve, sobre-

AS GRANDES PROVAS

# Emile Friel ganha o campeonato do mundo

Os campeonatos do mundo, em bicyclette, correram-se este anno no velodromo de Karreveld, em Bruxellas, nos dias, 22, 23 e 24 de julho.

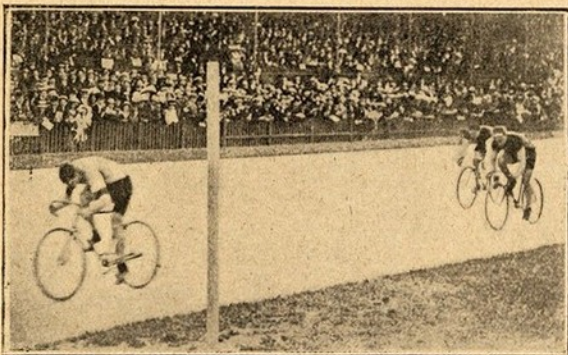
Nas meias finais ficaram classificados:



Emile Friel Campeão do mundo

na 1.<sup>a</sup>, Rutt e Comés; na 2.<sup>a</sup>, Friel e Mayer; na 3.<sup>a</sup>, Ellegaard e Pouchois.

A chegada da 2.<sup>a</sup> meia final deu lugar a protestos dos delegados allemães, que affirmavam que devia ser classificado em 1.<sup>o</sup> lugar o corredor Mayer. Este, afirmava



Emile Friel ganha o «Grand-Prix» de Paris, de 1910

tambem que chegara primeiro, e, como o jury persistisse em dar a classificação a Friel, os delegados allemães decidiram fazer retirar todos os corredores do seu paiz. De forma que, Rutt, que tinha tantas probabilidades de victoria como Friel, não poud deffrontar-se com este.

Correu-se, pois, a final, entre Friel e Ellegard, no meio da pateada e assobios do publico, que protestava contra a decisão

dos allemães. Deram-se mesmo algumas scenas de pugilato, e o resto da tarde decorreu no meio do maior tumulto. No final, e depois de se ter dado, pela segunda vez, a partida, porque Ellegaard tinha rebentado uma camara d'ar, Friel, aos 300 metros, parte repentinamente. Ellegaard faz o mesmo, com algum atraso, e vai apanhando o avanço de Friel, mas chega á meta com differença de meia roda, dando a victoria ao campeão francez.

Friel, para que não restassem dvidas no animo do publico, desafiou Mayer para um match, mas o allemão recusou-se

Em resistencia ganhou o campeonato do mundo, o corredor francez Friel.

Emile Friel nasceu em Lyon, em 1881, sendo seus paes honrados commerciantes d'aquella cidade. O paé do campeão era um adepto da bicyclette de 20 kilos de peso, com borrachas massiças. Aos 16 annos empregou-se Friel n'um estabelecimento de quinquilharia d'um amigo de seu paé, mas já a esse tempo era um apaixonado da bicycleta, e lia avidamente as noticias que lhe fallavam das proezas dos campeões d'esse tempo, que elle tanto desejava imitar. Os corredores Denesthe e Clavel, vendo a paixão irresistivel de Friel pelo cyclismo, começaram a animar-o e a dar-lhe algumas noções sobre o processo que devia seguir para se treinar eficazmente. Em 1898 inscreveu-se n'uma corrida de 40 kilometros em estrada, em Valence, e foi classificado em 3.<sup>o</sup> lugar. Em seguida tomou parte n'uma corrida, em Romans, e ganhou o 1.<sup>o</sup> premio. Em 1899 correu em Loriol, e ganhou 50 francos. Em 1901, Friel, que no fim de 6 mezes abandonara a loja do quinquilheiro, passou 15 mezes na Algeria, treinandose constantemente no velodromo de Mustaphá. Voltando a França, correu n'um dos dois velodromos de Lyon, tendo a seu lado homens do valor de Brécy—morto depois tão tragicamente—Guignard e Comtenet, batendo-os a todos. Quando Friel ia lançar-se na carreira do triumpho, chegou a epocha do serviço militar. Em 1903 voltava para casa, depois de ter cumprido o seu dever para com a patria, e passando o resto d'esse anno a treinar-se rigorosamente, partia em 1904 para Paris, onde ia começar a sua carreira triumphal. Estreou-se em abril d'esse anno, n'um handicap, no velodromo de Buffalo. A prova era de 500 metros e Rutt, que partiá scratch, dava 50 metros. Ganhou Friel. N'um segundo handicap, poucos dias depois, contra Ellegaard, que lhe concedia 25 metros, Friel ganhou de novo. No Grand-prix de Paris, n'esse mesmo anno, apesar de batido por Piard, n'uma meia final, deu a todos a impressão de ser um campeão do futuro, e o seu nome ficou, desde esse dia, conhecido.

Em setembro do mesmo anno de 1904, corria-se em Paris o campeonato de França, e Friel ganhava o titulo de campeão, batendo, com relativa facilidade, Piard, Poulain, Jacquelin e Mathieu.

Mayer era considerado, n'esse anno, o melhor sprinter que frequentava as pistas francezas. Um match entre os dois homens estava naturalmente indicado. Realisou-se, e Friel foi mais uma vez vencedor.

Em dezembro, não podendo resistir á tentação a que tantos corredores europeus tem succumbido, o campeão francez par-

mente adoentado, passou o anno de 1905 em casa da familia, a recobrar novo alento.

Em 1906 voltou a Paris, ganhando umas vezes, perdendo outras, mas melhorando, constantemente a sua forma. No Grande Premio da Paschoa chegou em 2.<sup>o</sup> lugar, sendo o primeiro Van den Born, e o terceiro Poulain. Mas, n'um match com Van den Born, poucos dias depois, bateu-o nas duas partes. No Grand-Prix de Paris ficou em terceiro lugar, atraz de Kramer e de Poulain. No campeonato do mundo, em Genebra, (Suissa), ficou tambem em terceiro lugar, atraz de Ellegaard e Poulain. No velodromo de Limoges algum tempo depois, Friel consegue bater Kramer. O anno de 1906, não sendo, á primeira vista, favoravel para o actual campeão do mundo, foi-lhe muito proveitoso, pois deu-lhe a preparação que lhe faltava, fez d'elle o campeão incontestado no anno seguinte. Efectivamente, em 1907, consegue ganhar, pela segunda vez, o campeonato de França, batendo Poulain, Dupré e Delage.

O final da corrida foi feito por Parent com relativa tranquillidade, ganhando pela terceira vez, em annos successivos, o terceiro campeonato. Darragon foi segundo com 5 voltas de atraso; Bardoucau foi terceiro com 13 voltas de atraso. O quarto foi Lavalande e o quinto Miquel. Os 10 kilometros foram feitos por Sérés em 7 minutos, 59 segundos e 3/5, que é o record. Os 20 kilometros foram feitos em 16 minutos, 2 segundos e 1/8 (record). Os 90 kilometros foram feitos por Parent em 1 hora, 17 minutos 5 segundos e 1/5 e os 100 kilometros n'uma hora, 25 minutos, 39 segundos e 2/5.

## O que corre...

- Que sempre é verdade ir uma equipe de foot-ball a Hespanha.
- Que essa equipe não foi organizada pelos internacionaes, mas que estes, fornecem dois jogadores.



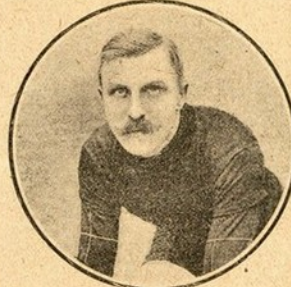
Emile Friel vence, no Campeonato de França

Em 16 de junho ganhou o Grand Prix de Paris, onde estavam reunidos os melhores sprinters da Europa. Em 7 de julho de 1907, Friel ganhou o campeonato do mundo, batendo Rutt, Mayer, Poulain e Ellegaard. Ganhou ainda o Grand Prix de Roubaix e o Grand Prix de Reims. E, desde então, até hoje, não tem conta as victorias de Friel, sobre os melhores cracks do mundo. A sua consagração definitiva, teve-a elle este anno, ganhando mais uma vez o titulo mais invejado pelos corredores cyclistas, depois de ter já ganho tambem o campeonato de França e o Grand Prix de Paris.

### O 26.<sup>o</sup> campeonato francez dos 100 kilometros, em pista

O campeonato de França dos 100 kilometros em pista, para profissionaes, foi ganho por Parent, pela terceira vez. A prova, que se disputou no Velodromo do Parc des Princes, em Paris, reuniu seis corredores que, n'uma lucha enorme disputaram a prova e tentaram arrancar a ficha tricolor ao vencedor. O adversario mais terrivel de Parent, foi Sérés, que até aos 87 kilometros andou sempre á frente. N'esta altura, Sérés, sentiu os effectos da da queda que tinha dado em Charleroi, quando ali disputava uma corrida e com grande admiração do publico, teve de descolar e parar, descendo da bicyclette! O infeliz corredor soffria atrocemente das feridas do joelho esquerdo, que sangravam por se terem aberto em consequencia do grande esforço feito. Parent, que o seguia a meia volta de pista, tinha tido um momento de desfalecimento, mas ao ver Sérés abrandar, refrez-se do desfalecimento e atacou o leader com energia, passando-o.

- Que o team está falho em certas linhas porque o captain olhou a amizades.
- Que Cascaes e o Estoril em peso vão fazer esgrima.
- Que nas praías se organisarão varios campeonatos de espada.
- Que um club aristocratico de verão tem este anno, officialemente um mestre de armas.



Th. Ellegaard (4 vezes campeão do mundo) segundo do Campeonato de 910

- Que este anno já temos representantes nos congressos de educação.
- Que um lyceu central em vinte dias completará o seu gymnasio com material vindo da Belgica.
- Que ha luctadores profissionaes que além de cartas, poesias e declarações, augmentam o seu dossier com photographias.
- Que reaparece um club e com elle uma tripulação de remadores.
- Que d'essa tripulação sempre faz par-

te um vencido d'este anno que foi vencedor muitas vezes.

—Que Apollon vae trabalhar em pesos e alteres, em poucos dias.

—Que um amador de luta, invencivel até hoje vae abandonar definitivamente esse sport.

—Que outro campeão de luta se vae tornar base de equi libristas.

—Que ha difficuldades este anno de organizar as provas de natação, já consideradas de caracter annual.

—Que para reunir os directores d'uma Liga é preciso jornal, telephone, aviso directo, campanha e até recados por um pretinho esparto.

—Que quando a Liga reúne se desinça com a questiuncula constante.

minutos, ou seja a uma média de 28 kilometros 910 metros á hora. Em segundo lugar chegou Faber com 4 minutos de atraso e em terceiro Garrigou que gastou 9 horas e 12 minutos. Na quarta *étape*—Belfort-Lyon—foi Faber que venceu, fazendo os 309 kilometros do percurso em 9 horas e 44 minutos o que dá uma média de 31 kilometros 75 metros á hora. Era a *étape* mais facil porque o percurso é pouco accidentado. Os corredores foram ajudados por um forte vento pelas costas. A chegada dos primeiros a Lyon foi magnifica. Os seis corredores que formavam o pelotão da frente lucraram titanicamente nos ultimos 100 metros pelo primeiro logar. Faber conseguiu ganhar apenas por uma roda a Azzini que era seguido por Trousselier, Blaise, Betini e Go-

perseguido pela pouca sorte, furando-se-lhe constantemente os pneumaticos, pensava melhorar a sua posição. Mas ainda a pouca sorte o perseguiu e devido a uma queda terivel viu-se obrigado a abandonar. Pobre Petit Breton! A *étape* Nimes-Perpignan foi ganha por Paulmier, que aproveitando-se da obscuridade que havia á partida de Nimes, se escapou m companhia de Maitron e Ménager. D'este desembarçou-se a 60 kilometros da partida, por se ter furado um pneumatico. A luta travou-se entre os dois primeiros, vencendo Paulmier apenas por um comprimento. Os 216 kilometros do percurso foram feitos em 6 horas e 14 minutos a uma velocidade média de 34 kilometros 650 metros á hora. É a media maior, attingida em todas as corridas da *Volta da Fran-*

gurar no primeiro pelotão a chegar á meta, pois que apenas era formado por Lapize e Albini, que n'uma luta titanica disputaram o primeiro logar. Foi Lapize o vencedor por tres comprimentos. O percurso, 326 kilometros, foi feito pelo vencedor em 14 horas e 10 minutos, o que dá uma média de 23 kilometros e 22 metros á hora O terceiro foi François Faber.

A *étape* Bayonne-Bordeaux, 269 kilometros, era a decima primeira do percurso. Foi ganha por Ernesto Paul, em 8 horas e 12 minutos, ou seja á média de 32 kilometros e 802 metros á hora. Esta *étape* foi a que maior numero de pneumaticos rebentados teve, devido á terem espalhado, no percurso de um kilometro, grande quantidade de pregos. A chegada a Bordeaux deu logar a reclamações. Os primeiros a apparecerem aos 200 metros da meta foram Ernest Paul, Cruchon, Crupelandt e Louis Azzini, que fechava a fila. No momento da *embalagem*, Azzini conseguiu chegar á altura de Cruchon; Crupelandt n'este momento *embalou* tambem e choca com Azzini prejudicando-o muito. No entanto, todos fazem o esforço final e Crupelandt conseguem chegar em primeiro logar. O italiano, porém, faz uma queixa contra Crupelandt, que é castigado passando de primeiro classificado a quarto.

O vencedor da decima segunda *étape*, Bordeaux-Nantes, foi Trousselier, que percorreu 391 kilometros em 13 horas e 28 minutos, ou seja a uma média de 29 kilometros e 34 metros á hora. Esta *étape* foi desastrosa para Emile Georget que, em consequencia de uma queda, se viu forçado a abandonar a corrida. Faber foi tambem uma das victimas d'esta *étape*. Em Marans, a 270 kilometros de Bordeaux, Faber, que ia no pelotão da frente, atropellou um cão, que n'aquelle momento atravessava a estrada. A queda foi terivel, pois Trousselier que o seguia, cabiu em cima d'elle, podendo levantar-se em seguida, sem que tivesse soffrido a mais pequena lesadura e ficando a machina sem nada partido. O mesmo não aconteceu a Faber, que ficou com grandes feridas nos braços e nas pernas, e com o guidador partido ao meio. Do pedal esquerdo apenas ficou o eixo. Mas com uma coragem admiravel, Faber torna a montar e pedalando sobre o eixo e com o guidador seguro pelo meio, conseguiu agarrar novamente os seus adversarios contanto ter no proximo controle, que era Fontenay-le-Courte, um guidador para substituir Mas não. Então o pobre Faber teve uma crise de lagrimas, de desespero e com uma energia admiravel continuou e produziu um magnifico esforço. Absolutamente só durante os 80 kilometros que o separavam da meta, tentou apañhar o pelotão da frente, mas baldebe, conseguindo, apesar de tudo, chegar em decimo logar.

A chegada do vencedor a Nantes foi entusiastica. Aos duzentos metros, Trousselier foi o primeiro a embalar, não podendo Wanhou-



1—Octave Lapize  
2—Maitron  
3—Paulmier



## A volta da França em bicyclette

5.000 kilometros de estrada, em 15 etapas

Ha 8 annos que, em França, se disputa a mais importante prova de bicyclettes em estrada, aquella que maior numero de concorrentes reúne, denominada a «Volta da França». Os melhores *rouliers* francezes, belgas e italianos sustentam uma luta titanica durante todas as *étapes*.

A primeira prova que se disputou, foi em 1903, tendo o percurso, 2.428 kilometros, dividido em 6 *étapes*. Dos 60 corredores que partiram, apenas finalisaram a corrida 18, sendo vencedor Maurice Garin.

Em 1904 o percurso era o mesmo. Partiram 88 corredores e chegaram ao fim da prova 22. O vencedor foi Henri Cornet.

A corrida de 1905 já foi mais difficil. O percurso augmentou a 2.975 kilometros, divididos em 11 *étapes*. Foi vencedor Louis Trousselier.

Em 1906 as difficuldades augmentaram ainda. Só bons *rouliers* fortes e bem treinados, podiam chegar ao fim. Assim é que dos 82 corredores que partiram apenas chegaram 14. O percurso tinha augmentado a 4.637 kilometros divididos por 13 *étapes*. N'esta corrida foi vencedor René Pottier, o melhor *grimpeur* da França.

Em 1907, 1908 e 1909 o percurso foi de 4.00 kilometros, divididos por 14 *étapes*. Então já melhor preparados e com mais treino a corrida foi rapida e o numero dos que chegaram ao fim augmentou.

Em 1907 partiram 92 e chegaram 83, sendo o primeiro Petit Breton.

Em 1908 appareceram á partida 112 e finalisaram a corrida 35 sendo ainda Petit Breton o vencedor.

Em 1909 partiram 180 e conseguiram chegar a Paris 55, apesar da velocidade infernal como foram feitas todas as *étapes*. Foi François Faber o vencedor d'esse anno, com uma superioridade grande sobre todos os adversarios.

### Já corrida d'este anno

A de 1910, que se está correndo, é a mais dura de todas. O percurso augmentou a 5.000 kilometros, divididos em 15 *étapes* e as estradas escolhidas foram aquellas em que ha maiores subidas.

Apresentaram-se á partida 110 corredores, sendo 30 representantes de 3 marcas de bicyclettes e 80 correndo como *isolados*. A primeira *étape*—Paris Roubaix—foi ganha por Crupelandt que percorreu os 272 kilometros, que separam as duas cidades, em 8 horas e 4 minutos o que dá uma média de 30 kilometros 558 metros á hora. Foi 2.º o belga Vanhouwaert, 3.º Lapize e 4.º Faber. A segunda *étape*—Roubaix-Metz—foi ganha por F. Faber, que fez os 398 kilometros do percurso em 13 horas e 8 minutos. A média foi de 30 kilometros e 300 metros á hora. Foi segundo Garrigou e terceiro Lapize. A terceira *étape*—Metz-Belfort—foi ganha por Emile Georget, o melhor *grimpeur* de todos os corredores inscriptos este anno. Os 259 kilometros d'esta *étape* foram feitos pelo vencedor em 9 horas e 7



4. A partida dos concorrentes da volta da França—5. Crupelandt—6. François Faber—7. Emile Georget



divier. A quinta *étape*—Lyon-Grenoble—foi ganha por Lapize, seguido de Crupelandt, Vanhouwaert e Petit Breton. Os 311 kilometros foram feitos pelo vencedor em 10 horas e 13 minutos, sendo a média á hora de 29 kilometros e 16 metros. Faber que é o favorito d'esta corrida chegou em sexto logar. Sexta *étape*—Grenoble-Nice—foi ganha por Maitron, que fazendo o percurso, 345 kilometros, em 11 horas e 46 minutos andou com a média de 29 kilometros 316 metros á hora. Faber que soffria d'uma dtenção n'um perna fez uma corrida esplendida. Mostrou ser corajoso, pois que estando já perto de Nice, onde tinha a trigésima terceira posição conseguiu chegar á meta em nono logar. Na sétima *étape*, Faber foi o vencedor. Os 232 kilometros que separam Nice de Nimes foram feitos em 11 horas e 48 minutos pelo vencedor, o que dá uma média de 29 kilometros 232 metros á hora. Foi segundo Paulmier em 11 horas e 52 minutos seguindo a uma roda por Lapize, Trousselier, Garrigou e E. Anzani. N'esta *étape* Petit Breton que durante toda a corrida foi

perseguido pela pouca sorte, furando-se-lhe constantemente os pneumaticos, pensava melhorar a sua posição. Mas ainda a pouca sorte o perseguiu e devido a uma queda terivel viu-se obrigado a abandonar. Pobre Petit Breton! A *étape* Nimes-Perpignan foi ganha por Paulmier, que aproveitando-se da obscuridade que havia á partida de Nimes, se escapou m companhia de Maitron e Ménager. D'este desembarçou-se a 60 kilometros da partida, por se ter furado um pneumatico. A luta travou-se entre os dois primeiros, vencendo Paulmier apenas por um comprimento. Os 216 kilometros do percurso foram feitos em 6 horas e 14 minutos a uma velocidade média de 34 kilometros 650 metros á hora. É a media maior, attingida em todas as corridas da *Volta da Fran-*

ça. A nona *étape*—Perpignan-Louchon—foi ganha por Lapize que percorreu os 289 kilometros do percurso em 10 horas e 53 minutos, o que dá uma média de 26 kilometros e 556 metros á hora. Foi uma média magnifica, pois n'esta *étape* havia 4 montes a transpor, entre elles o celebre Col de Porte. Foi segundo Emile Georget e terceiro François Faber.

A decima *étape*—Louchon-Bayonne—era uma das novas *étapes* d'este anno e era a mais dura de todo o percurso. A batalha entre os corredores foi rude. No primeiro monte, a vantagem foi de Lapize e Garrigou, vantagem que conservaram no segundo e terceiro. Este que era o de Fourmalet tem a altitude de 2.122 metros. A escalada foi phantastica fazendo-a Lapize a p'e em bicyclette, Garrigou sem pôr pé em terra. Mas não tardou a ressentir-se do seu esforço e assim é que ao chegar ao cimo do monte tinha 33 minutos de atraso do primeiro. Mas faltavam ainda 175 kilometros a percorrer e Garrigou tinha que soffrir ainda mais pelo seu esforço. Não devia fi-

gar no primeiro pelotão a chegar á meta, pois que apenas era formado por Lapize e Albini, que n'uma luta titanica disputaram o primeiro logar. Foi Lapize o vencedor por tres comprimentos. O percurso, 326 kilometros, foi feito pelo vencedor em 14 horas e 10 minutos, o que dá uma média de 23 kilometros e 22 metros á hora O terceiro foi François Faber.

A *étape* Bayonne-Bordeaux, 269 kilometros, era a decima primeira do percurso. Foi ganha por Ernesto Paul, em 8 horas e 12 minutos, ou seja á média de 32 kilometros e 802 metros á hora. Esta *étape* foi a que maior numero de pneumaticos rebentados teve, devido á terem espalhado, no percurso de um kilometro, grande quantidade de pregos. A chegada a Bordeaux deu logar a reclamações. Os primeiros a apparecerem aos 200 metros da meta foram Ernest Paul, Cruchon, Crupelandt e Louis Azzini, que fechava a fila. No momento da *embalagem*, Azzini conseguiu chegar á altura de Cruchon; Crupelandt n'este momento *embalou* tambem e choca com Azzini prejudicando-o muito. No entanto, todos fazem o esforço final e Crupelandt conseguem chegar em primeiro logar. O italiano, porém, faz uma queixa contra Crupelandt, que é castigado passando de primeiro classificado a quarto.

O vencedor da decima segunda *étape*, Bordeaux-Nantes, foi Trousselier, que percorreu 391 kilometros em 13 horas e 28 minutos, ou seja a uma média de 29 kilometros e 34 metros á hora. Esta *étape* foi desastrosa para Emile Georget que, em consequencia de uma queda, se viu forçado a abandonar a corrida. Faber foi tambem uma das victimas d'esta *étape*. Em Marans, a 270 kilometros de Bordeaux, Faber, que ia no pelotão da frente, atropellou um cão, que n'aquelle momento atravessava a estrada. A queda foi terivel, pois Trousselier que o seguia, cabiu em cima d'elle, podendo levantar-se em seguida, sem que tivesse soffrido a mais pequena lesadura e ficando a machina sem nada partido. O mesmo não aconteceu a Faber, que ficou com grandes feridas nos braços e nas pernas, e com o guidador partido ao meio. Do pedal esquerdo apenas ficou o eixo. Mas com uma coragem admiravel, Faber torna a montar e pedalando sobre o eixo e com o guidador seguro pelo meio, conseguiu agarrar novamente os seus adversarios contanto ter no proximo controle, que era Fontenay-le-Courte, um guidador para substituir Mas não. Então o pobre Faber teve uma crise de lagrimas, de desespero e com uma energia admiravel continuou e produziu um magnifico esforço. Absolutamente só durante os 80 kilometros que o separavam da meta, tentou apañhar o pelotão da frente, mas baldebe, conseguindo, apesar de tudo, chegar em decimo logar.

A chegada do vencedor a Nantes foi entusiastica. Aos duzentos metros, Trousselier foi o primeiro a embalar, não podendo Wanhou-

cino primeiros é a seguinte: 1.º Faber com 36 pontos; 2.º Lapize com 37; 3.º Vanhouter com 37; 4.º Garrigou com 38; 5.º Cruichon com 39.

Até à décima segunda *étape* tinham abandonado a prova 67 corredores, em consequência de quedas, de canção ou de se terem partido as bicycletas, não podendo continuar, pois os concorrentes eram obrigados a fazerem o percurso toda a mesma machina. A 1.ª partida de Paris, o quadro foi marcado, não podendo ser substituída nenhuma das suas peças.

## O 4.º campeonato internacional de luta

Terminou na terça-feira, no Colyseu dos Recreios, o quarto campeonato internacional de luta, com a victoria final de Emile Deriaz sobre Apollon. O torneio foi disputado em vinte e cinco sessões animadas, as quaes o publico concorreu, victoriando os que tornára *idolos*, insultando os que trabalhavam com violencia. A verdade, porém, deve dizer-se e é que, no campeonato, nenhum chegou aos excessos ridiculos da execução propositada de golpes prohibidos. Combatiam alguns com brutalidades mas isso era desculpavel n'um... lutador. Houve combates d'um maravilhoso *ensemble* ar-



Apollon  
(segundo do campeonato de Lisboa)

tístico. Roland contra Deriaz, — ainda que repetindo o assalto em tres noites, — foram imponentes de arte combativa, fazendo uma perfeita esgrima *ring*, oportuna no ataque, preste na defesa, rapida na movimentação. Os dois homens eram realmente os melhores do campeonato. Roland tinha até sobre o suizo a superioridade da calma, do peso e do folego. Apesar d'este primoroso conjunto de vantagens, o allemão ficou em terceiro lugar. Porquê? Porque, contra a expectativa geral, foi derrubado por Apollon, n'um combate de que se não pôde duvidar pela regularidade mas no qual, talvez, Roland não empenhasse corajosamente a sua reputação. Sim, derrotado por Apollon, não era desdouro e a fama mundial do colosso, ainda torna respeitáveis os que se costumaram a vê-lo como um deus da força.

A classificação final foi a seguinte: 1.º Emile Deriaz, 2.º Apollon, 3.º Roland, 4.º Charles Wonders, 5.º Breitenbach, 6.º Victor Reutter, 7.º Tom Jackson, 8.º Madralih, 9.º Fonson.

## A «poule» dos campeões

O campeonato terminou, mas no *ring* do Colyseu continúa-se a série dos combates sensacionais. Esse movimento *extra-campesão* deve-se aos desafios de que Paris e de Beaucaire foram lançados aos vencedores do torneio. Noel le Bordelais e Laurent le Beaucairois, dois nomes grandes no profissionalismo do *ring*, um dos melhores representantes da escola classica de Bordeaux, outro campeão do mundo, glorioso vencedor de Kara Ahmed e Hackenschmidt, querem documentar o seu merecimento em Lisboa e não o podiam fazer melhor. Vencendo os campeões — se o conseguirem — terão immediatamente documentado esse merecimento.

Quer dizer, em frente de Apollon e Deriaz vão apparecer Noel e Laurent. E', pois, uma verdadeira *poule* de campeões que se vae disputar.

Noel é um hercules, forte, resistente e impetuoso. Pesa 111 kilos e mede 1,81 de altura.

Laurent é um celebre do *ring*, já nobilitado com um titulo de campeão do mundo e com mais de 250 victorias em campeonatos diferentes. Todos os campeões do *fa-pete* tem reconhecido a superioridade do melhor dos lutadores francezes.

## Quem é Laurent Beaucairois?

São multiphas as referencias, em jornais, revistas, *magazines*, que ha vinte annos se tem publicado sobre Laurent. Para nos ser-

vir-nos-ha como principal a que Edmond Desbonnet fez recentemente, no seu livro «Reis do Ring», e porque Desbonnet nunca foi prodigo em elogios.

«Laurent é o rei de Beaucaire» e quando passava pela terra natal, todos o apontam com o dedo e saudam-n'c respectosamente.



Laurent le Beaucairois

Laurent é um colosso. A figura é sympathica, d'uma estatura média, com uma pequena cabeça enterrada em vastas espaldas, braços enormes, peito arqueado e pernas que são verdadeiros postes. Eis apresentado em algumas palavras, o famoso Laurent, a quem chamam ordinariamente *le Beaucairois*.

Laurent é um hercules, uma massa de musculos, mas o peso não o impede de ser de uma agilidade e de uma destreza pouco commum. A velocidade na execução dos golpes, junta uma força extraordinária e muito sangue frio.

Mas que bom rapaz que é este Laurent! Não ha nada mais interessante do que vê-lo a frente do seu adversario, multiplicar os ataques com uma velocidade tal, que não deixam tempo de se seguir; sempre bom para com os fracos e d'uma grande seriedade com os que lhe resistem, e que lhe dão trabalho. Ninguém sabe melhor do que elle pinetar sobre a cabeça e de um salto transportar-se de uma a outra extremidade do *ring*.

Laurent é um dos lutadores mais conhecidos.

Nasceu em 1867, mede 1 metro e 72 d'altura e pesa 122 kilos. Na sua longa carreira de lutador tem-se encontrado com os adversarios de mais nomeada. Tombou Pons, Gambier, Sabès, Géardy, Kara-Ahmed, etc.

## O caracter do campeão

«Laurent le Beaucairois e o seu amigo Aimable de la Calmette, mantiveram durante uma dezena de annos, uma barraca de luta e eram uma das grandes atrações annuaes da feira de S Miguel, em Nimes. Um anno, outros lutadores, mais novos e menos conhecidos, instalaram-se no mesmo lugar da sua antiga barraca. Atraído pela feira, Laurent, n'um domingo — (quan do voltava de Liverpool onde vencera o famoso Tom Cannon) foi parar diante d'um grupo que ouvia o *boniment* que da balustrada da barraca faziam os seus sucessores.

Quando o orador terminou o seu discurso a multidão, Laurent perguntou-lhe:

—O que dão ao vencedor?  
—O outro, meio sorridente, meio inquieto, respondeu:

—Uma garrafa de vinho.

—E' pouco.

O director, vendo o interesse que os homens de Nimes estavam ligando ao colloquio, porque todos reconheceram Laurent, arriçou-se e disse:

«... e 5 francos

—E' ainda muito pouco, respondeu o Beaucairois

—Então o que quer?

—«Tudo quanto está n'essa bolsa além suspensa, voltou o celebre lutador.

A proposta era séria. O director, que conhecia o valor de Laurent, hesitou, mas ferido no seu amor proprio e na perspectiva d'uma boa receita, exclamou:

—«Está dito. Se me vencer, tem direito a quanto está na bolsa.

—«Mostre primeiro o que ella tem, porque estou convencido de que não ha por lá bilhetes de banco.

Era a receita do dia, talvez uns 15 ou 20 francos. Então Laurent lembrou-se dos seus principios e calculou quanto trabalho teria custado aos pobres hercules teirantes, o conseguirem aquella modesta receita.

—«Ah! pobres camaradas, não me conhecereis porque não me julgaríam capaz de tocar n'esses magros vintens, ganhos tão difficilmente.

Não quero recompensa. Lutarei e sem dinheiro. Serve-me de treino para as minhas grandes luctas e não vos succedera mal».

Pôde calcular-se a estupefação e a alegria dos lutadores da barraca. Laurent concedeu-lhes tres sessões, cada uma casa cheia, lutando admiravelmente, *à la bourre*, isto é, sem combinações.

—«Sim. Lá vencer-me é que não. Cada qual tem o seu amor proprio. E a mim, n'esta barraca, ninguém me vence. Aqui sou o Laurent le Beaucairois».

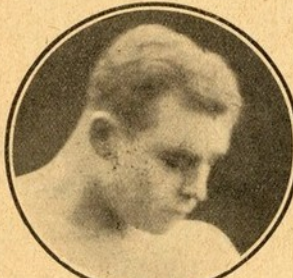
E os adversarios foram todos brilhantemente tombados.

## Laurent athleta

«O Beaucairois é muito forte com os alteres. No Gymnasio Robert levantou, sem grande treino, 70 kilos ao *arraché* direito, 25 kilos em *bras tendu* pela argola, 30 kilos sobre a mão, 110 kilos ao *jeté* e levantou, correctamente 229 kilos do chão e 236 até aos olhos. Deante de Maspoli levantou dez vezes 80 kilos, sem conseguir manter o *foot* vertical. Maspoli afirma que Laurent podia *arrancar* esse peso com facilidade».

## Como ganhei o campeonato

As minhas impressões sobre o campeonato de luta do Colyseu são as seguintes: já tinha abandonado o trabalho diario da



Emile Deriaz  
(vencedor do campeonato de Lisboa)

lucta ha 9 annos, a seguir a um grave accidente. Considerava a classificação de primeiro muito incerta para mim, pois estava pouco preparado a afrontar e sustentar uma lucta contra ho mens como os que se inscreveram em Lisboa. Foi o primeiro campeonato que disputei sem conhecer os homens, alguns dos quaes desconhecidos e portanto sempre mysteriosos no seu valor. Roland considero-o como o melhor que luctou, sob o ponto de vista da arte de lucta. A *sympathia* do publico por elle e por mim deu-me alento para combater contra elle e ainda me conservei reconhecido pelos applausos, quando obtive a victoria. Quanto a Apollon, estava convencido, apesar d'elle ser um lutador muito forte, que o tinha de vencer ou por um golpe de velocidade ou de agilidade. As minhas previsões realisaram-se. Azora fio e esporto guardar o meu titulo lutando contra todos aquelles que a elle pretendem. Combatei sempre com sinceridade e coragem, porque não quero que o publico portuguez, lá justo, pense que não mereço os seus applausos. Agradeço vivamente a todos, e especialmente aos que se interessaram pela minha sorte no torneio.

Emile Deriaz

PORTUGUEZES NO ESTRANGEIRO

## O visconde de Reguengos, campeão



Visconde de Reguengos

Os nossos *sportsmen* quando vão ao estrangeiro e entram em competencias internacionais manifestam sempre o seu mere-

cimento. E' um dos argumentos favoraveis á nossa magnifica adequação aos exercicios physicos, de destreza ou de coragem.

Agora coube a vez ao visconde de Reguengos (Jorge), o *sympathico sportsman* que é um dos mais entusiastas propagandistas da cultura physica em Portugal. O maior successo do visconde de Reguengos obteve-o elle em Aix-les-Bains, no torneio de tiro aos pombos. Dividiu o *Grand Prix*, de 25.000 francos, matando 21 pombos em 22!

Classificou-se em primeiro lugar no *Prix Tresserve*, matando 8 pombos sobre 8.

Ficou tambem primeiro classificado no *Prix de Sierraz*, matando 30 pombos em 32, ganhando o 1.º objecto de arte, dos dois unicos que o *Grand Cercle* offerece na *saison* de tiro actual. A sua série foi a maior do mundo

## FOOT-BALL

### Os «captains»

Cada *equipe* de *foot-ball* é orientada e dirigida por um dos seus jogadores, a que os ingleses dão o nome de *captain*, designadamente que os portuguezes traduziram literalmente, usado-se, contudo, com mais frequencia a denominação inglesa, do que a portugueza de «capitão».

Ora um *captain* é um homem que, em Inglaterra, ou nos outros paizes onde mais se pratica o *soccer*, é quasi senhor absoluto da *equipe*.

E' elle que distribue os papeis aos seus homens, indicando-lhes o que cada um d'elles tem de representar. Os jogadores seguem a tactica por elle ind cada e seguem os seus com elle á risca, como vindo de pessoa autorisada. As censuras do *captain* ouvem-se sem um protesto e, depois d'um *match* importante, é usual, como o general depois das manobras, o capitão fazer a critica do jogo, louvando ou censurando, apontando as imperfeições d'um jogador, indicando-lhe a forma de se corrigir, etc.

Por tudo isto é fácil deprehender que não pode qualque commandar uma *equipe* de *association*.

Voltando agora os nossos olhos para os *teams* portuguezes, o que vêm? Em regra, nada que nos contente!

Quanto nos custa, ao tratarmos de *foot-ball*, termos de censurar quasi sem interrupção, podendo dar idea, aos não iniciados, que criticamos *com parti-pris*, quando pelo contrario, nós anciamos por encontrar que applaudir.

Todos os que não fazem parte de *cliques*, todos os que tem a força d'animio necessaria para não militarem na politice sportiva, que perturba as mais lucidas intelligencias, nos dão razão. E' por isso começamos os nossos artigos sobre *foot-ball* com a intenção de não mostrar nunca tibieza de animo e de arrostar, sempre que necessario, com a tempestade que a nossa opinião, desagradavel para a maioria, nos possa acartear. A maior parte dos criticos costuma estar, entre nós, pouco ou nada servido d'uma *colère*, censurando por systema os seus contrarios, e elevando ás culminancias do talento e da perfeição os seus apunhaçados. Nós, porém, estamos n'uma situação absolutamente independente, sem ter que soffrer pressões de especie alguma, o que, de resto, não supportariamos.

E, por isso, exporemos franca e desasombradamente a nossa opinião, doa a quem doer.

### Em Portugal, a nomeação d'um «captain», não se faz sportivamente

Os nossos grupos apresentam-se no campo, em geral, com um *captain* que só é nominalmente. E' de uso haver um homem que assume este titulo: seguem o uso, mas o capitão portuguez, em regra, não é o que o nome indica — a cabeça pensante e dirigente do grupo. O capitão não commanda coisa alguma. E não commanda porque não é escolhido, na maioria dos casos, pelas suas superiores qualidades physicas e moraes, pela sua sciencia de jogador e pela sua intelligencia e sangue-frio, dominio sobre os outros, etc. Outras causas actuam na sua escolha, como, por exemplo, a sua posição na sociedade, preponderancia dentro do club, etc.

Os jogadores, com o feito indisciplinado proprio de portuguezes, revoltam-se contra as ordens do capitão e nada se faz. Não ha rei nem roque.

O capitão devia ser um homem energico, muito bom jogador, a quem os seus *équipiers* respeitasse e que soubesse impôr-se quando preciso. Além d'um bom pratico, devia saber a fundo a theoria do *foot-ball*, conhecendo os varios preceitos da tactica e seguindo o que estivesse mais adequado ao peso, á rapidez e demais qualidades ou defectos do seu *team*. Os grupos de *foot-ball* de Lisboa jogam todos, mais ou menos, da mesma forma, dando-nos a impressão de que, com pequenas variantes, a sua tactica é muito semelhante.

O *captain* deve seguir aquella que é mais

conveniente e, principalmente, deve variar de tactica sempre que o jogo dos adversarios a is-o o obriqne. Os *teams* ingleses jogam sempre durante quasi toda a primeira parte do *match* um jogo mais ou menos lento, na expectativa. Depois do *half-time* apressam, tornam-se mais energeticos e quan-

**E' espinhosa e difficil a accão do «captain» quando comprehendida a rigor**

Os deveres do capitão são multiplos. Elle deve tratar de tudo, não desprezando os minimos detalhes. Prohibirá expressamente aos jogadores fumarem antes e immediatamente depois d'um *match*, bem como no intervalo.

Mostrar-lhes-ha a terrivel influencia da nicotina sobre os pulmões, quando a respiração é accelerada, principalmente. Prohibir-los-ha de beberem vinho ou cerveja no intervalo. Devem contentar-se com summo de limão.

Os *captains* que evitem tambem o espectaculo censuravel de os jogadores *brincar* com a bola no intervalo d'um *match*, em logar de aproveitarem esses minutos de descanso. Se bem que a um jogador de *foot-ball* não seja necessario exigir, quanto a treino, o rigor que deve observar o homem que corre a pé ou que rema, deve, contudo, poupar-se e na vespera d'um *match*, pelo menos, deve deitar-se cedo. Além do *foot-ball* e da corrida a pé, como treino, praticará qualquer outro exercicio physico que seja, por assim dizer, complemento e preparação para o *foot-ball*.

O *captain*, tendo autoridade moral sobre os jogadores, conseguirá muito n'este sentido. Uma das attribuições do commandante da *equipe* é velar por que os seus homens procedam em tudo da forma mais correcta. N'um dos *matches* mais importantes da *epoca* passada, assistindo milhares de espectadores, entre elles centenas de senhoras, houve um jogador que, no intervalo, se estiraçou

deverem seguir uma tactica d'ante-mão determinada, mas sim esta que deve ser escolhida segundo o valor e processos dos jogadores. Ha *teams* estrangeiros que, tendo um *forward* centro admiravel, fazem todo o seu jogo de forma a aproveitarem as aptidões d'esse jogador que, n'uma *epoca*, faz mais de 85 % dos *goals* a favor do seu *club*. Está n'este caso o *internacional* inglez Fleming, que foi na *epoca* passada o *forward* mais extraordinario em *teams* ingleses.

GIL MUANA.

**Jim Jeffries cego e surdo!**

New-York, 21.—*Meus caros amigos*.—Por cá ainda se fala de Jeffries e de Johnson. Este já deve estar em Bruxellas, para onde foi contractado, para se apresentar em *music-halls*. As fitas cinematograficas do combate foram prohibidas. A policia temia sangrentas colisões entre pretos e brancos.

O grande californiano está surdo e quasi cego. Os murros do preto deixaram-n'o n'esse bonito estado! Pobre Jim. Os antigos campeões tem-lhe prodigalizado muitas attentões e cuidados. Apesar de derrotado não o abandonaram. Do mal o menos...

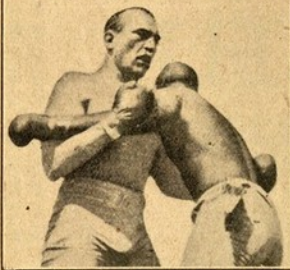
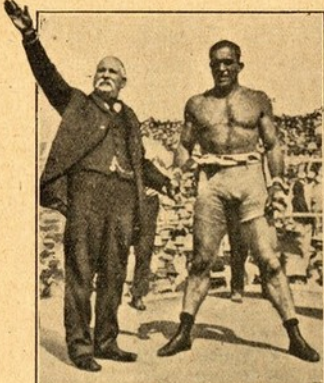
Já se sabe qual foi a receita, não se contando com as apostas. Foi de 227 contos! E' a maior somma que se regista até hoje como entrada em espectaculos. Os organizadores tiraram o liquido de 120 contos! As *borlas*, foram unicamente em numero de 700, mas o empresario Tex calcula que 500 pessoas entraram sem pagar.

Durante o combate funcionaram 22 cinematografos e operam 157 photographos. Os concessionarios exclusivos das fitas animadas tinham em acção 18 machinas. A licença para os photographos tirarem photographias custavam 200 mil réis.

O *ring* media 22 pés quadrados. O chão estava pintado de vermelho sombrio, contrariamente á côr habitual, que é branca.

Um boato terrivel para a reputação de Jeffries circula na America. Diz-se que tres semanas antes do combate tinha

vendido por 67 contos os direitos de exploração dos *films* cinematograficos. Isto prova que não tinha confiança n'elle porque esses direitos se ganhasse, andavam pou-



1. Billy Jourdain apresenta Jine Jeffries  
2. O «corpo-a-corpo» no 6.º round

do, muitas vezes, tinham antes do intervalo, um ou dois *goals* contra si, sabem desforrar-se na 2.ª parte.

Isto significa que o *captain* esteve observando o jogo e a tactica dos contrarios, que comprehendeu qual o seu ponto fraco ou a maneira de os atacar com successo, o que põe em pratica na segunda parte. Ora temos visto os nossos *1.º teams* jogarem sem successo na primeira parte e, apesar d'isso, persistirem no erro até ao fim, quando, muitas vezes, com uma pequena mudança de tactica, o resultado lhes podia ser favoravel. N'este ponto é que os nossos grupos teem muito que modificar, e os seus *captains* muito que aprender.

Alguns d'estes teem-se-nos queixado da pouca obediencia que encontram nos seus homens, e do pouco apoio e pouca força moral que as direcções dos *clubs* lhes dão, para dominarem os *recalcitrantes*. Nada sabemos a este respeito. Se o *captain* for energico e se a sua sciencia do jogo for grande, impõe-se facilmente aos jogadores.



1. Billy Jourdain apresenta Jack Johnson  
2. Jeffries salva-se com a sua «guarda blaxa»

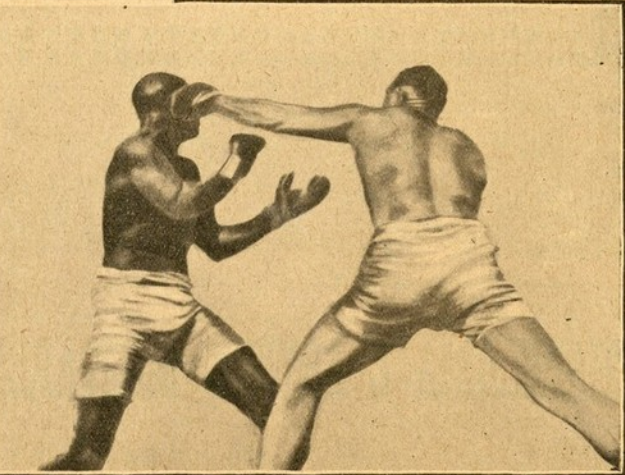
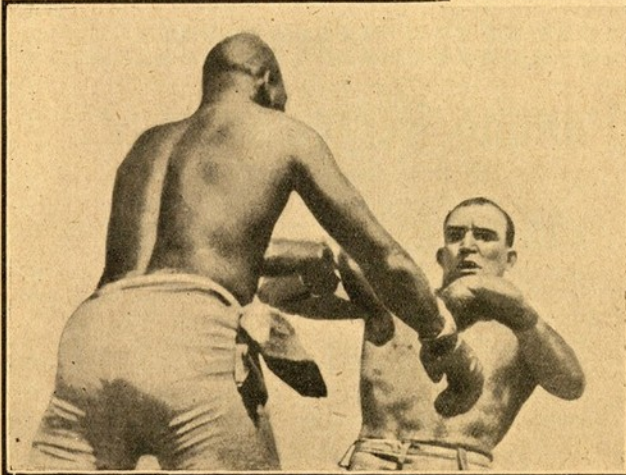
co mais ou menos, por 2 mil contos, durante dez annos de exploração!

«São estas as noticias complementares que vos posso dar sobre o grande combate. —A I.

**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 HISPANIA:	
6 mezes.....	500 réis
1 anno.....	1000 »
ESTRANGEIRO:	
1 anno.....	1000 réis
BRAZIL:	
1 anno, (moeda fraca).....	7000 réis



1. O «corpo-a-corpo» no quinto «round» — 2. Johnson «esquiva-se» e «responde» com um bom socco — 3. O melhor socco que deu Jeffries. No olho do Johnson no quarto «round»

**Estomago**

O carvão naphitolado granulado da Companhia Portuguesa Hygiene é de grande efficacia nos casos de dyspepsia, dilatação do estomago, embaraço gastrico, digestões difficéis, flatulencia, diarrhéas putridas e em geral nas fermentações intestinaes. Frasco, 500 réis.

Pharmacia, Rocio, 60 a 63  
LISBOA

**Acidos Uricos**

Para combater bebam Aguas da *Fuente Nova*, de Verin.

Deposito

Drogaria Silverio  
229, RUA DA PRATA, 231  
LISBOA

**Papelaria Palhares**

Grande sortimento de artigos para escriptorio, engenharia, architectura e desenho.

Fornecedores das principaes repartições do Estado.  
Officinas de typographia, lithographia e encadernação.

141, Rua do Ouro, 143

**LAXATINA**

Contra a prisão do ventre

E' o medicamento mais suave, economico, eficaz e inoffensivo, tanto para adultos como para creanças. Caixa 240 réis.—Companhia Portuguesa Hygiene.

Pharmacia, Rocio, 60 a 63  
LISBOA

**Casa da Rússia**

142, Rua Augusta, 44 (predio dos arcos)

**Confecções em pelles, artigos para automobilistas, capas, sacos e outros artigos impermeaveis. Estojos e malas em todos os generos.**  
Telephone 932

**Maison BLANCHE**

ROCIO, 15, 17 e 19

LARGO DA R. DO PRINCIPE, 9 e 10

Miranda, Rodrigues & C.<sup>a</sup>

Abriu na passada quarta-feira este novo estabelecimento com um completo e variadissimo sortimento de camisaria, gravataria e artigos de novidade para homem, adquiridos nos principaes centros de modas estrangeiros.

**Secção de rouparia branca para senhora:**

Esta secção acha-se ricamente guarnecida dos mais chics modelos parisienses, e o seu pessoal devidamente habilitado a executar os mais ricos e primorosos enxovaes para noivas.

Para comprovar o que deixamos dito temos sempre em exposição alguns dos modelos que compõem o nosso sortimento.

A titulo de curiosidade recommendamos uma visita á

**MAISON BLANCHE**

ROCIO, 15, 16 e 17

LARGO DA R. DO PRINCIPE, 9 e 10

**Para encadernar a****“Ilustração Portuguesa”**

Já estão á venda bonitas capas em percaline de phantasia para encadernar o primeiro semestre d'este anno da *Ilustração Portuguesa*. Preço 360 réis. Tambem ha, ao mesmo preço, capas para os semestres anteriores. Envia-se para qualquer ponto a quem as requisitar. A importancia pôde ser remetida em vale do correio ou sellos em carta registada. Cada capa vaé acompanhada do indice e frontespicio respectivos.

ADMINISTRAÇÃO DO 'SEculo'  
Rua Formosa, 43—LISBOA

**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

**CHAPELARIA E ARTIGOS MILITARES**

Unica e antiga casa que existe no paiz

Viuva de JOSÉ BUTTULLER

OFFICINA: Calçadinha do Tijollo, 45-A (Escolas Geraes) LISBOA ESTABELECIMENTO: 37, Travessa de S. Domingos, 39

Bonets á militar e á paizana, guarda-chuvas, bengalas, gravatas, capacetes, espadas, charlateiras, emblemas, etc.

FORNECEDORA DA

CAIXA DE SOCCORROS DA COMPANHIA REAL  
E COOPERATIVAS MILITARES

PREÇOS SEM COMPETENCIA