

OS SPORTS ILLUSTRADOS

PRIMEIRO ANNO—N.º 9—NUMERO AVULSO 20 RÉIS

Redacção, Administração, Officinas de composição e Impressão

43, RUA FORMOSA, 43 LISBOA

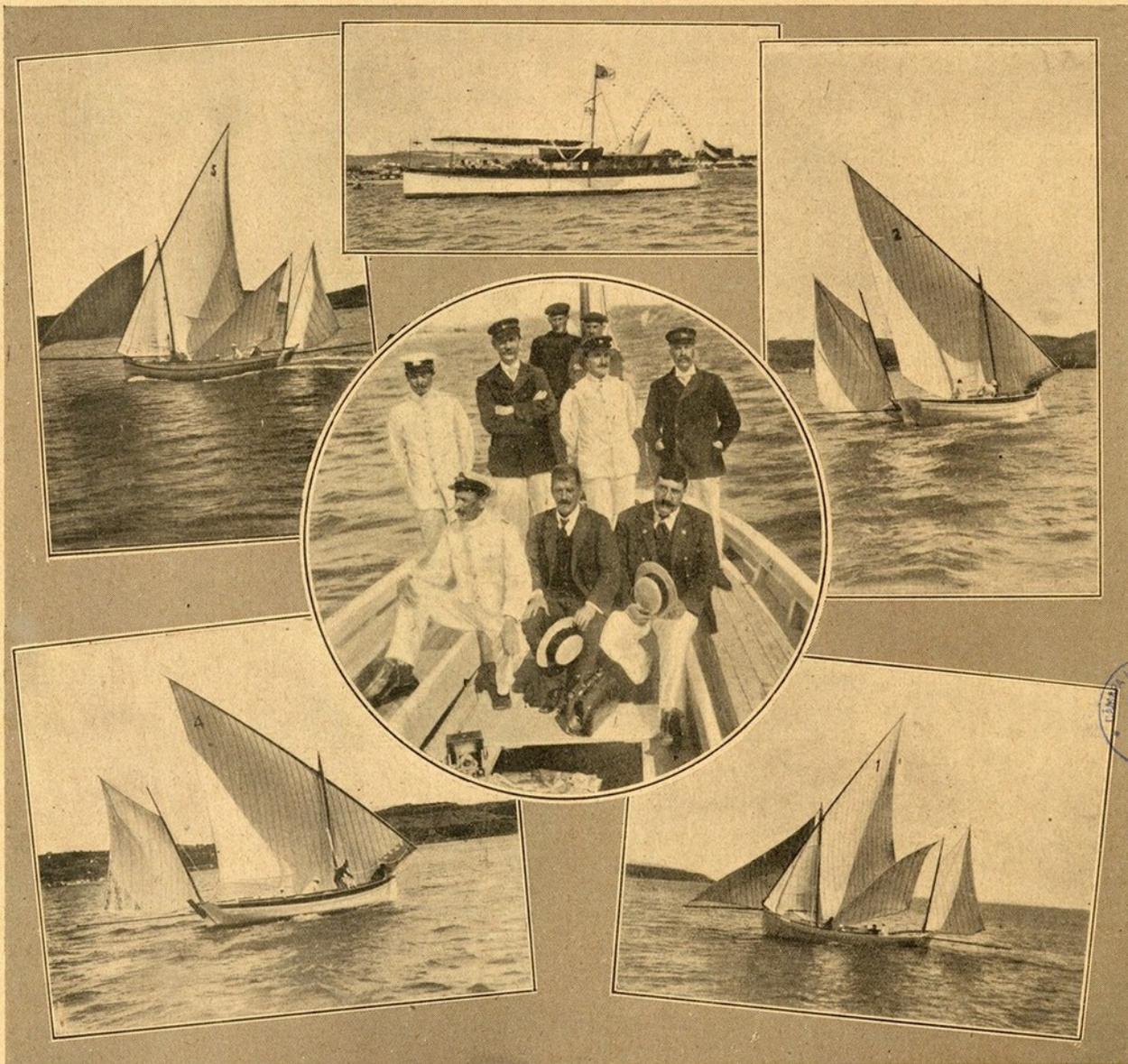
TELEPHONES: Redacção 1000, Administração 242

DIRECTOR
JOSÉ PONTES

Propriedade de J. J. DA SILVA GRAÇA

Sabbado, 6 de agosto de 1910

A primeira regata das canôas monotypos



1. Canôa *Estrela* do sr. Bernardino Ferreira dos Santos—2. O barco do sr. Hans Wimmer, commandante da classe das canôas monotypos—3. A canôa *Guida* do sr. João Bissau, que fez o percurso no menor tempo—4. O jury da regata—5. Canôa *Maria do Carmo*, do sr. dr. Luiz Crespo—6. A canôa *Manoela* do sr. Manoel Iniguez (Clichés de Benoit)

A ARTE E OS SPORTS

Dos problemas de maior importancia vital, actualmente o mais discutido é o que se refere á educação physica. A pratica dos *sports*, a hygiene corporea e a gymnastica higienica estão na ordem do dia, preoccupam os sabios e os physiologistas, os medicos e os psicologos. E'

um vasto campo de estudo. As attentões são extremas, porque n'esses problemas está a solução d'um enigma de muitos annos, que é o de robustecer as raças, que os tempos, as contingencias d'uma vida de trabalho e de progresso intellectual tornaram fracas, sem resistencia, debilitadas e sem alento para sustentar os combates de uma aventura ou os perigos de uma conquista arriscada.

Tornar os homens fortes é garantir um futuro. Os homens fortes criam ener-

gia e melhoram o caracter. O agrupamento de homens assim educados tornam forte uma nacionalidade. A antiguidade fornece-nos exemplos comprovativos. A historia regista affirmações eguaes. Os tempos modernos dão larga demonstração d'essa verdade. Os paizes que dominam o mundo, os que se aventuram á descoberta de terras mysteriosas, os que se arriscam aos dificeis trabalhos da colonisação africana e arctica, os que alargam diaria e constantemente a sua in-

fluencia mundial, os que se orgulham da sua expansão de commercio e industria são os paizes onde a educação corporea tem primazia sobre a educação intellectual, onde da creança se faz um homem, e onde o homem se robustece pela pratica dos *sports* e de uma cuidada hygiene.

N'essas terras, porém, o *sport*, para triumphar, teve serias difficuldades. A rotina, os costumes barbaros, e os defeitos d'uma educação imperfeita dada nas escolas fizeram barreira e constitui-



ram obstáculo à marcha evolutiva. Mas, o núcleo de propagandistas—bons apostolos d'uma causa santa—levou de vencida todos as contrariedades. Em terras cultas, em terras de civilização, na America e na Europa Central, a educação hygienica, os sports e a cultura physica são uma necessidade e o melhor recurso de saneamento moral do individuo e das collectividades. Nas escolas, a educação physica leva de vantagem a educação intellectual. Formam homens primeiro. Tratam só depois de formar o individuo, com a diffusão de conhecimentos de pratica scientifica ou de utilidade para a vida. No nosso paiz, desenha-se um movimento identico. Ainda se apresenta a medo, como o revolucionario, que tem receio não de destruir mas de maravilhar, pelo imprevisivo e pela novidade.

Nos paizes da Europa que mais abertamente abraçaram a urgente necessidade da pratica dos sports e da gymnastica, os que se entregaram à propaganda d'essas idéas novas e uteis usaram de *trucs* varios, muitos d'elles interessantes, para fazer essa conquista de vulgarização das excellencias da cultura physica. Um d'esses *trucs* consistiu em obter dos sabios, dos psicologos e notoriamente dos artistas a sua opinião sobre a utilização dos sports. Eram documentos de reforço reclamativo, e como tal, preciosos para a campanha. Milhares de poetas, de pintores e de litterattos cooperaram, e muitos d'esses estudos são brilhantes documentações de talento, e affirmações do espirito analysta dos artistas. Os *Sports Illustrados*, menos por calculada imitação, mas para reeditar um processo que deu excellentes resultados n'outros paizes, vão fazer identico inquerito, obtendo dos artistas nacionaes a sua opinião sobre os sports. As nossas columnas serão honradas com a sua collaboração.

Alternando com essas impressões, daremos algumas dos escriptores e artistas europeus de maior nomeada litteraria.

CORRIDAS DE VELA

A primeira regata das canoas monotypos

No domingo, o Real Club Naval organizou a primeira regata das canoas monotypos, que annualmente entram em corridas, talvez as mais interessantes do calendario actual do sport nautico. Como as de ha dois annos, como as do anno passado, foram bem disputadas, affirmando os muitos conhecimentos que os proprietarios tem da navegação à vela.

O triangulo do percurso era o de Pedrouços—Trafaria-Paço d'Arcos. Concorreram quatro canoas. A victoria, dada pelo menor tempo, coube à *Guida* do sr. João Bissau, mas o proprietario da *Emília* sr. Bernardino Ferreira dos Santos protestou, allegando que a *Guida* lhe quebrou o mastro de mezena.

As notas dos tempos, que a seguir publicamos, marcam a marcha das canoas:

Manoia, do sr. Manuel Iniguez—Partida de Pedrouços, 1,0'30". Pedrouços (1.ª volta), 2,20'5". Chegada, 3,40".

Guida, do sr. João Bissau—Partida de Pedrouços, 1,0'5". 1.ª volta 2'19'36". Chegada, 3,36'50".

Maria do Carmo, do sr. dr. Luiz Crespo—Partida de Pedrouços, 1,0'45". 1.ª volta, 2,21'10". Chegada, 3,41'2".

Emília, do sr. Bernardino Ferreira dos Santos—Partida de Pedrouços, 1,0'25". 1.ª volta, 2,19'29". Chegada, 3,57'25".

Um bluff doloroso para os belgas

Um preto que deseja ser o que outro preto é

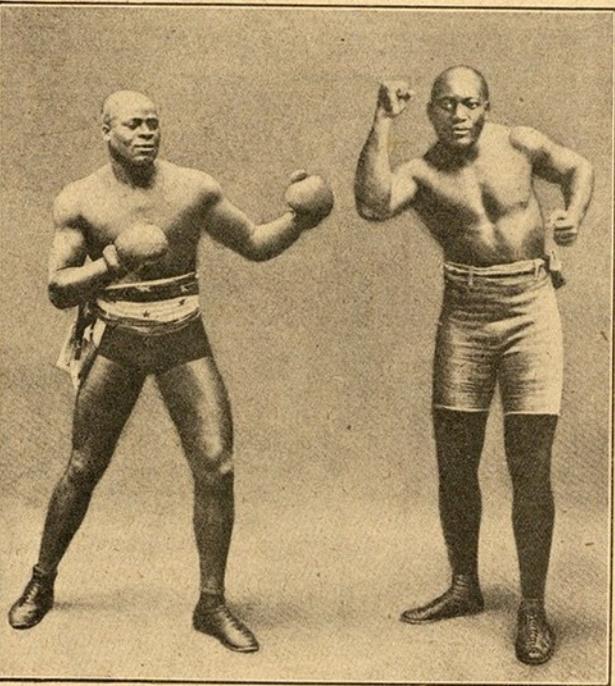
Os jornaes francezes annunciavam, ha quinze dias, que o celebre Jack Johnson, campeão do mundo, tinha chegado a Bruxellas e ia fazer uma exhibição de box no circo do americano Bostock.

Os jornaes belgas e, principalmente, os da capital, reservavam o lugar de honra à sensacional noticia, dando a biographia do negro. A imprensa portugueza, *Os Sports Illustrados* inclusive, fez-se echo da noticia, que as agencias mandaram como um accipite estranho e reptante.

Na noite annunciada, o circo encheu-se completamente, custando os logares mais baratos 2 francos e os mais caros 50. A entrada do campeão fez-se no meio de uma ovacão entusiastica. E' um bello negro, musculoso, athletico, com a cabeça rapada

à navalha. Entra no ring, com o torso nu as pernas cobertas com uma malha azul. Vem rodeado pelo arbitro, pelo commissario de policia e alguns guardas. O burzomestre, recando a uma camifina semelhante à do *match* com Jeffries, prohibia todo o combate a serio, e permitia apenas uma exhibição e demonstração de golpes. O publico, ao saber que não teria sangue, que não veria costellas partidas, olhos arrancados, dentes esmigalhados, sentiu-se ludibriado e rompeu em grita ensurdecedora, reclamando o seu dinheiro. O tumulto vai serenando, contudo, e o celebre campeão do mundo começa a modir-se com uma serie de adversarios, baixos, altos, magros, gordos, para todos os gostos, enfim. Entre elles estava o campeão da Belgica. O negro vai mascando a sua zombaria e o cinematographo trabalhando, pois os belgas não querem sentir-se inferiores aos americanos.

As 11 horas acaba a demonstração, no meio de applausos sem fim, sendo Johnson escollido até ao camarim por todos os *boxeurs* belgas. Philharmonicos da cidade acompanham o negro, que é levado em triumpho até ao hotel. Enfim, uma apoteose, que era a consagração definitiva do campeão pela Europa.



Battling Jim Johnson

Jack Johnson

Antes da appareição de Johnson, algumas vozes se elevaram, duvidando da autenticidade do negro.

Mas offeriam-se 5000 francos ao homem que conseguisse resistir-lhe e, sobretudo, o emprezario era um americano, que não se deixaria enganar facilmente.

Ora desde que fora publicada a noticia da chegada de Johnson a Bruxellas, toda a gente que não é absolutamente ignorante n'essas questões, começou de estranhar que o negro viesse à Belgica para se exhibir. só uma noite, quando tinha contractos vantajosissimos na America. Além d'isto, o contracto de Bruxellas rezava que Johnson teria uma percentagem sobre a receita e nada mais. Os honorarios do negro, na America, são de tal forma elevados que, só por uma complicitancia e por uma sympathia verdadeiramente inexplicaveis pela Belgica, é que se admittia que o celebre pugilista fizesse uma longa viagem para se exhibir um só dia, ganhando 5, quando, sem sahir do seu paiz, podia ganhar 500!

Quer ser campeão mas ainda não é

A explicação veio breve e... dolorosa para muitos. O negro de Bruxellas não passava de um incomparavel farista. Logo no dia seguinte à demonstração, o emprezario Bostock fazia uma queixa perante o commissario de policia, accusando o negro de fraude, pois não era aquelle por quem se tinha apresentado. Chamado à presença do commissario, o pseudo-campeão do mundo teve de confessar que não passava de «Jim Battling Johnson, futuro

campeão de mundo», que tal era o que estava impresso nos seus cartões de visita. E só então começaram a comparar Johnson n.º 1 com Johnson n.º 2. O primeiro, o autentico, é um negro amarello, isto é, com uma cor de pelle semelhante à dos mulattos. O outro, o mystificador, é negro retinto, como se diz dos touros, nas resenhas. O commissario teve de deixar o homem em liberdade, pois elle affirmava ter-se annunciado sempre com o verdadeiro nome de Jim Johnson, não tendo culpa de que os reclames o dessem como o contendor de Jeffries, quando elle, coitado, com uma modestia que nos commove até às lagrimas, se limita a denominar-se «futuro campeão do mundo».

Os sportsmen de Bruxellas andam agora de orelha cahida, ao lembrarem-se de tanto fogueite, tanto viva, tanta philharmonica, tanto enthusiasmo... para redundar tudo em fiasco tão lamentavel.

Eu não quero pagar

Um revólver contra dois punhos

Muito se falou durante mezes, do campeão inexcidível que é Jack Johnson, o ter-

Zhyisko e os luctadores indios

Zhyisko que, como dissémos n'um dos nossos ultimos numeros, foi vencido por Frank Gotch na America, n'um *match* em que se disputava o titulo de campeão do mundo, está na sua terra, na Polonia austriaca, a relazer-se do desgosto que soffreu em virtude da morte de seu paer. O seu estado de saude tambem não é satisfactorio. Logo que se encontre restabelecido, partirá para Londres e, se bem que este facto não seja ainda official, sabe-se que vai aceitar o desafio lançado pelos celebres indios, actualmente em Londres. Será Gama o homem que se defrontará com o herculeo Zhyisko. Este, cuja derrota, por Gotch, é considerada muito irregular, bater-se-ha de novo com o actual campeão do mundo, e é fóra de duvida que possuirá então o titulo.

Está-se tratando tambem de levar Hakenschildt a aceitar um *match* contra Gama, mas o *leito russo* tem-se escusado sempre, até hoje, sob pretextos futeis.

Um arraché difficil

Ha vinte annos, havia em Paris um café, de que era proprietario Lacaisse, o homem que tinha contractado o celebre Tom Cannon e outros luctadores, que tanto successo obtiveram no anno da exposicão de 1889. O café era quasi exclusivamente frequentado por luctadores, que passavam as tardes a jogar a manilha. Um dia em que o jogo decorria mais animado, viam-se a uma meza Felix Bernad, o bello luctador bordelez; Apollon então no apogeu da sua forma; Pietro Dalmasco, cognominado o rei dos luctadores e Eugenio de Paris.

Perto dos luctadores, debaixo de uma meza, estava um alter curto com bolas grandes e deseguesas uma pega grossissima, com o pezo de 76 kilos.

A grossura da pega e a differença de pezo das bolas tornava-o inutilisavel mesmo para os mais fortes e Lacaisse, conservava-o não só como curiosidade, mas tambem como chamariz aos amadores, que na maior parte das vezes nem o arrancavam do chão.

Entretidos com o jogo, os quatro colossos não prestavam nenhuma attenção a's que tentavam erguel-o.

Entre estes, estava um homem novo, vestido com elegancia. O pescão forte e as espaldas largas denotavam um athleta, um amador talvez dotado de uma força pouco vulgar.

Depois de se fazer servir de uma bebida, viu o alter. Um athleta não pode ver um alter, para elle desconhecido, sem sentir um desejo irresistivel de lhe tomar o pezo. Assim é que, dirigindo-se para perto da meza, pegou no pezo com a mão direita e levantou-o, demonstrando ter uma pega rigissima.

Em seguida lançou a travessa da sala, com uma voz clara, o seguinte: Estão aqui cinco luzes para o athleta que fizer um *arraché* com este alter. E, dizendo isto, tirou da algibeira cinco moedas de 20 francos e polas sobre a borda de uma meza que tinha ao lado. Um grande silencio se produziu no café.

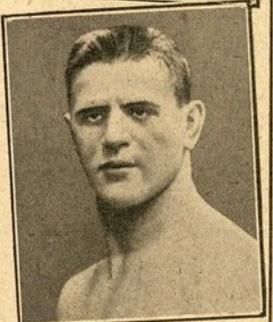
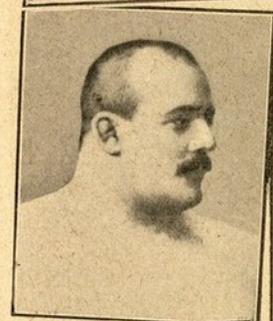
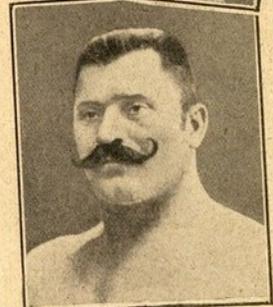
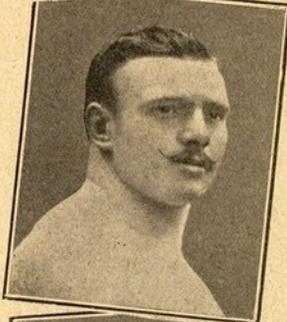
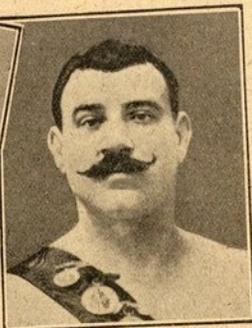
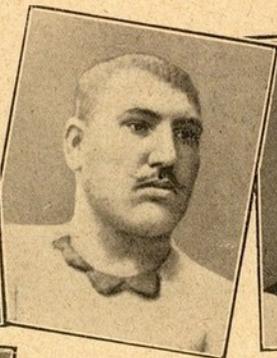
A conversação e o jogo das cartas parou. Todos os olhares se dirigiram para o joven athleta e, instinctivamente, para Apollon. Nunca, até então, se tinha podido decidir Apollon a pegar no alter, que ninguem tinha conseguido trazer para o hombro. E, contudo, se havia alguem que o pudesse fazer era elle só. Apollon tinha-se voltado sobre a cadeira, posto as cartas sobre a meza e, com o seu olhar impassivel abraçara a scena toda; o joven athleta no meio da sala, o alter disposto a seus pés e os cinco luzes alinhados sobre a meza.

—Continuam os cinco luzes para quem fizer separar um *arraché* com este pezo—repetiu o elegante rapaz, fixando tambem Apollon.

Então este levantava-se lentamente, aproximava da meza que tinha o pr-mio, põe uma das mãos sobre a borda do marmore, e fazendo cahir todas as peças d'ouro na palma da mão, mettu-as em seguida na algibeira. Por fim bate duas ou tres vezes com as pontas dos dedos na algibeira, fazendo tilintar o dinheiro como quequedo dizer: Estas são bem ninhãs.

Aproximava-se do alter, abaixa-se lentamente e, com a mão musculosa, agarra o enorme punho e sem mesmo lhe tomar o pezo, faz um *arraché* sem o menor esforço apparente.

Apollon, seguidamente, tornou a collocar o pezo no seu lugar, e, com a mesma simplicidade com que se havia levantado, tornou a sentar-se. Depois pegando nas cartas bradou:—Quem é a jogar?



UM COMBATE DE GIGANTES

O «leão suíço» vence o melhor dos turcos, de pois de Kara-Ahmed

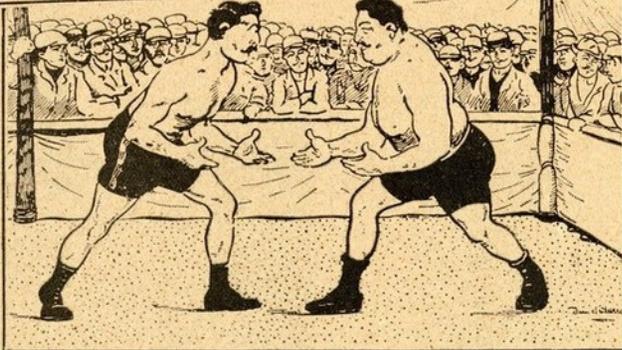
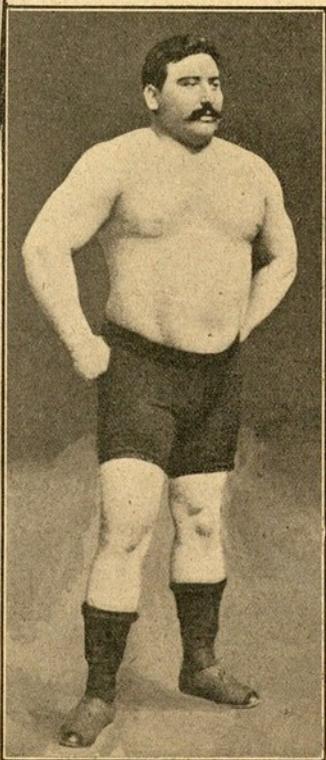
Ha uns seis annos, annunciava-se em Paris, nas Folies Bergère, um campeonato de lucta. Um grupo de luctadores, contratado por um empresario muito conhecido, luctaria todas as noites durante 60 ou 80 minutos que, para esse fim, estavam reservados no programma do espectáculo.

Em regra, quando se annunciava um campeonato de lucta, o empresario costuma contractar dois ou tres homens do paiz, cuja força é já conhecida do publico, para se estabelecer assim um termo de comparação que dará a medida exacta do valor dos campeões. O empresario, seguindo o uso, dirigiu-se á rua des Boulets, onde Emile Deriaz tem o seu gymnasio, com o fim de obter o seu nome, bem conhecido dos parisienses, para luctar com os bons campeões estrangeiros inscriptos.

Chegando ambos a accordo quanto ao dinheiro que Deriaz receberia por noite, o empresario despedia-se, dizendo: «Sei que vaez fazer bellas luctas; tens optimos adversarios e deves chegar quasi ás finaes». — *Quasi?* Porque não hei de chegar mesmo á final?

— Porque tenho oito ou nove homens que tu não conseguirás tomar. Esses homens teem a sua reputação feita o publico já os aponta como os melhores e tu não os podes vencer.

O empresario fazia injustiça manifesta ao valor combativo de Deriaz, cujos impetos de leão não tinha podido ainda apreciar Deriaz retorquiu:



Laurent le Beaucairois luctando n'uma barraça

as espaldas enquanto o diabo esfrega um olho!

Ora devemos dizer que havia, entre os inscriptos, Paul Pons, Raoul le Boucher, o gigante servio Antonitch, o allemão Siegfried, Madrali Ahmed, (não confundir com o Madrali que veiu a Lisboa.) o austriaco Smeykal, Cazeaux, Thefik-Ali e Pengal.

Eram estes os homens designados por todos para chegarem á final e d'elles havia de sahir o vencedor. Era quasi certo que o campeão seria Paul Pons, então invencivel, depois de luctas longas, de matches nulos interminaveis com Madrali Ahmed e mesmo com Siegfried, que, juntamente com o turco, tinha creado uma grande reputação em Londres, pelos homens extraordinarios que tinha conseguido tomar. Já tinha sido publicado o regulamento, que estatua que todo o homem que fosse tomado duas vezes, durante as primeiras luctas, seria eliminado. E já algumas luctas se tinham dado, quando uma noite o empresario disse a Deriaz: «Vaez luctar amanhã e va' ser vencido». «Não me parece» — responderam soccadamente E. etc. «Já estão designados os nove homens para a final, pois são intombaveis pelos restantes, e não és tu que lhes vaez roubar o logar». «Veremos isso» — teimava Deriaz. — «Pois bem, amanhã, combates contra Madrali Ahmed e, depois de amanhã, contra Siegfried e és um homem ao mais».

No dia seguinte, o programma annunciava, entre outras luctas, Emile Deriaz, suíço, 96 kilos, contra Madrali Ahmed, turco, 125 kilos.

E o publico, que n'essa noite enchia a sala, não suspeitava que ia assistir a uma lucta furiosa, a um espectáculo extraordinario. Durante todo o dia, o suíço estivera de mau humor, sem responder ás palavras de incentivo dos amigos, taciturno e preocupado, como se rumpasses algum plano que necessitasse de madura e profunda reflexão.

Para vencer tem de derrubar duas vezes

Approximou-se a hora da lucta. Madrali, seguro da sua superioridade, estava absolutamente calmo e nem de leve lhe passava pela idea que a sua victoria o seu logar na final estivessem em perigo. Deriaz, emburrado no seu manto, estremezia de impaciencia, os nervos n'uma tensão espantosa.

Tinham avisado Madrali: «Acautela-te, que o suíço está furioso, e vaez ter uma lucta á la bourre».

O turco encolheu os hombros n'um gesto de desdém.

Alguns minutos depois, estavam frente a frente; o speaker apresentou-os ao publico e o arbitro, levando o apito á bocca, deu o signal para o começo da lucta. Os outros luctadores, habitualmente desinteressados, tinham-se approximado do ring. Os adversarios olharam-se. Madrali calmo e tran-

— Pois eu tenho a certeza de que hei de vencer alguns d'esses taes campeões, não me importando de destruir os teus planos.

— Sim? — respondeu-lhe, furioso, o empresario. — Pois vaez luctar contra Madrali Ahmed, o terrivel turco que te ha de abater a prosapia. Eu te juro que hei de vêr-te tocar o tapete com

quillo; Deriaz, parecendo outro, branco como a cal, as mãos crispadas, toda a sua força nervosa concentrada, prompto a descarregar toda a sua energia n'um só golpe. Dado o signal, Emile Deriaz, com um salto de tigre, n'um choque espantoso, abraçou o turco com os seus braços formidaveis e, fazendo uma *torsão de rins irresistivel*, deitou a terra Madrali com uma *cintura de frente* assentando-lhe as espaldas no tapete, sem que o seu terrivel adversario, espantado, lhe pudesse resistir.

Deriaz levantou-se triumphante, mas o arbitro não dera o signal de victoria. «As duas espaldas não tocaram simultaneamente», annunciou elle, enquanto se dava na

sala um tumulto indescriptivel, pois o publico tinha o suíço por vencedor.

Este, que se preparava para sair do ring, voltou-se, e, quando comprehendeu que ainda não tinha ganho, que lhe seria necessario fazer de novo um esforço sobrehumano, teve um segundo de desanimo e de hesitação. Mas só um segundo, porque, em seguida, bruscamente, como um louco furioso, terrivel d'aspecto, arremessou-se sobre o turco, já em guarda, e voltou a esmagal-o com o mesmo golpe, com a mesma rapidez fulminante. Mas, d'esta vez, não o largou. Manteve-o sobre o dorso, esmagando-o n'um abraço herculeo, de todo o seu peso, e levantando a cabeça para o arbitro, perguntou-lhe: «E agora, está? O arbitro teve que apitar; e o turco estava irremediavelmente vencido».

Esta scena grandiosa não chegara a durar um minuto.

A poule dos campeões

Vence Laurent ou Emile Deriaz?

As luctas no ring do Colisen dos Recrios tem sido brilhantes, mais artisticas, mais energicas e mais movimentadas que as do campeonato. E, coisa curiosa, a concorrencia de espectadores é inferior. N'isto vae uma opinião acerca do criterio do nosso publico. Corria para o Colyseu quando combatiam Orlando e o commo Madrali e não vão applaudir contra Emile Deriaz e contra Apollon, homens como Laurent le Beaucairois, grande luctador e verdadeiro campeão do mundo, gloriado do profissionalismo do ring e como Noel le Bordelais que é dos mais valiosos representantes da escola de Bordes, a patria da lucta, a terra que formou homens agéis e resolutos para intimidar os gigantes e derrubar os colossos.

Laurent e Noel teem fornecido assaltos magnificos, imponentes de arte combativa. Apollon contra elles nada conseguiu. A sua força herculea não pôde dominar a sciencia dos dois atletas. E o suíço Emile Deriaz, para se manter n'esta poule de campeões da mesma forma que se manteve no campeonato, tem exgotado os recursos da sua musculatura poderosa, da agilidade e opportunidade na defeza e da sua corajosa decisoção em frente do perigo. Na poule já Emile conseguiu uma victoria sobre Laurent mas não foi uma victoria concludente da sua superioridade. Foi o proprio Laurent que se tomou quando executava uma *cintura ás avessas*. Cahi, não *pontou* rapidamente. N'este momento Deriaz aproveitou-se do desequilibrio e dominou-o com a força dos seus musculos e peso do corpo.

Laurent vae, porém, ter a desforra e nós prognosticamos com segurança a sua victoria. Como luctador é mais calmo, mais pe-

1. Paul Pons
2. Kara-Ahmed
3. Hachenschmidt
4. Petersen
5. Paddoubny
6. Zbysko
7. Raicevitch
8. Laurent le Beaucairois

sado e tão rápido como Deriaz. Este, só miraculosamente, pôde conseguir um dos seus fulminantes golpes de tempo.

Juntamente com as luctas, apresenta Apollon um numero de força. Resiste à arancada simultanea de dois automoveis. É um *trac* emocionante, que só poderá executar quem, como o colosso francez, possua uma musculatura forte e enorme, trabalhando poderosas alvarcas ossas. Todas as noites é applaudidissimo.

Os campeões do mundo

De Paul Pons ao dinamarquez Petersen

Um numeroso grupp de *sportsmen* recorreu aos *Sports Illustrados* para ser publicada a lista official dos campeões do mundo de lucta. «Assim—dizem elles—ficamos habilitados a saber se um cartaz nos engana ou se qualquer atrevido se enleita com penas de pavão.»

Os campeonatos datam de 1898 e na categoria dos luctadores pesados foram vencedores:

- 1898—1.º Paul Pons, 2.º Pitlazinski.
- 1899—1.º Kara Ahmed, 2.º Laurent le Beaucairois.

los de *chassis* com o característico annual. Não se fazem muitas corridas e não temos fabrico directo,—eis o unico atrazo do paiz. *Carrasserie* já se executa em Lisboa em confronto vantajoso com as melhores do estrangeiro.

E porque não temos corridas com mais frequência? Porque não temos fabricação propria. Ora só os constructores teem vantagens n'essas competencias exhibicionistas. Os vende-lores, tem interesses em verdade mas não compensam as suas despesas com as receitas d'uma corrida em forma. Em todo o caso, os importadores não estão descontentes, porque a *bohemia* é moda e a moda obriga as pessoas de dinheiro a ter um automovel. Não é de tom e não tem importancia quem não possuir um 40 H. P.

com duas *carrasseris* desmontaveis, capota de luxo, e illuminação electrica no interior! E ainda bem que assim succede. São as-

Quando virá a época da felicidade, do auto triumphante?

A. Cardan

O Real Automovel Club de Portugal

O club foi fundado em 15 de abril de 1903 em sessão realisada na Sociedade de Geographia a que assistiram numerosos adherentes à idéa da fundação da sociedade, conforme circulares que previamente tinham sido distribuidas. A essa sessão presidiu o sr. conselheiro Carlos Roma do Bocage, secretario pelo sr. João Craveiro Lopes de Oliveira e Carlos Calixto.

O sr. conselheiro Bocage participou com elle-rei D. Carlos acceitando a presidencia honoraria do club ao

com os melhores resultados entre os quaes o principal foi, por certo, a criação de certificados internacionaes para a circulação automobilista que já começaram a ser adoptados. Em Hespanha e Portugal começaram a vigorar logo que a acta da conferencia seja approvada pelo parlamento. Esses certificados passados pelos automoveis clubs facilitam em absoluto a passagem de fronteiras sem a n.ecessidade de qualquer deposito nem grandes complexões burocraticas. Os delegados do R. A. C. P., os srs. conselheiro Bocage e conde dos Olivaeiros e de Penha Longa, ficaram fazendo parte da comissão permanente do Congresso da Estrada, d'onde, e por proposta do nosso club, saiu a idéa da realização da conferencia diplomatica internacional. Em 1905 realisou um concurso de excursionismo Lisboa-Caldas da Rainha-Lisboa. Em 1906 realisou o concurso Lisboa-Coimbra-Lisboa e corrida do kilometro em Vallada.

Tem instado frequentemente junto dos governos para a melhoria das estradas em varias regiões do paiz e especialmente as



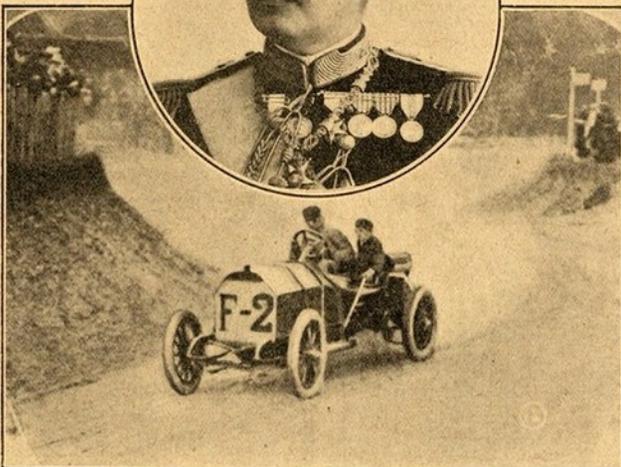
- 1900—1.º Laurent le Beaucairois, 2.º Constant le Boucher.
- 1901—1.º Hackenschmidt, 2.º Constant le Boucher.
- 1903—1.º Petersen, 2.º Raul le Boucher.
- 1905—1.º Paddoubny, 2.º Petersen.
- 1906—1.º Paddoubny, 2.º Eberle.
- 1.º Zbysko, 2.º Lurich.
- 1907—1.º Raicevitch, 2.º Laurent le Beaucairois.
- 1907—1.º Paul Pons, 2.º Jacobus Koch.
- 1908—1.º Paddoubny, 2.º Zaikine Grozni.
- 1909—1.º Petersen, 2.º Paul Pons.

Do campeonato dos *peços medios* é actual detentor Maurice Deriaz mas a esse titulo aspiram Lemaire, Rosset, Nytram, Illa, Lassarsse, Celestin Moret, etc.

O AUTOMOBILISMO AVANÇA

O desenvolvimento prodigioso do automobilismo deu a uma classe da sociedade, outr'ora sedentaria, o gosto do turismo e do *air livre*. E isso deu-se com o automobilismo em terra e com o automobilismo na agua; n'este com mais razão, porque o motor de combustão interna, com as suas qualidades tão diferentes, excitava a navegação. Os *gasolinhas* já estão, em grande numero, inscriptos nos registos do Real Club Naval e Real Associação Naval. Já ha *racers*. Um d'elles pertence a um *sportsman* dos mais activos e intelligentes do paiz e figurou, como grande triumphador, nas regatas celebres de Monte Carlo e Nice, ha quatro e tres annos.

Do automobilismo em terra, uma coisa demonstra o progresso realisado. Seis *garagens* em Lisboa vivem prosperas. Vendem-se muitos carros e importam-se mode-



1. Angel Beauvalet—2. George Bleck—3. Príncipe D. Afonso, presidente do R. A. P. C. 4. Uma viragem apertada—5. José Aguiar—6. Estevão Fernandes

sim temos garantida a resistencia d'um bello *sport*...

O automobilismo avança e garantimos o prognostico, afirmando que ha muita gente de dinheiro que ainda não tem um carro. Tal coisa cheira a escandaloso!... Pode lá ser? Se as senhoras já teem chapéus de 1 metro de diametro, saias apertadas nas pernas como se fossem ligas, vestidos à Pompadour, coifas à Imperio e o diabo, porque não hão-de gosar os encantos d'um carro, que os pobres não teem, com que os pobres sonham e que dos pobres as distancias..., pelo dinheiro que custam?

Ahi! o automobilismo deve ser uma *força* em 1915. Ha-de ser o automovel com o *ir-mão* aeroplano que distinguirão as castas. Os que teem e os que não teem. Os que valem e os que não valem... O automobilismo esta garantido.

Antes que chegue a grande época, a da prosperidade, a do automobilismo triumphante, vamos tratar de assumptos importantes, agora que se *avança*, que se vive n'um periodo de transição florescente. Um dos defeitos é o das estradas, outro o da fiscalização de transitos.

No paiz poucas são as estradas que estão transitaveis. Para bom *tourismo* não ha uma unica, valha-nos Deus! E, ultimamente, chegou-se á medida *sabia* de apertar o fecho d'algumas para as economias do conservação se estabelecerem novos caminhos! Isto ao mesmo tempo que na Europa se trata de melhorar o turismo internacional! Abençoado paiz! Pena é que não se realisem eleições de seis em seis mezes, porque, com o *peço* dos votos, talvez se arrajassem mais e melhores estradas. A não ser que os regedores com mais de 100 votos preferissem uniformes para as *phylarmônicas*!

E a circulação! Ahi é que são ellas!... Os carroceiros não querem que os automoveis vão mais depressa, os proprietarios das rodas, que ainda ladram, não desejam que as rodas os obriguem a calar a poeira é pouca. N'algumas aldeias a recepção é feita á pedrada. Nos campos, ás vezes, lá vem um tiro. Um encanto! Em verdade, o automobilismo avança, mas custa-lhe...

qual concedera o titulo de real, e o sr. D. Afonso a de presidente effectivo da assembleia geral.

Foram n'essa sessão approvados os estatutos e eleitos os primeiros corpos gerentes que ficaram assim constituídos:

Assembleia geral—Presidente, o sr. D. Afonso; vice-presidentes, Jacintho Parrela e dr. Antonio Zeterino Candido; secretarios, José Jeronymo Rodrigues Monteiro e João Craveiro Lopes d'Oliveira; vice-secretarios, Jayme de Vasconcellos Thompson e José Eduardo d'Abreu Loureiro.

Direcção—Presidente, Carlos Roma do Bocage; vice-presidente, dr. Eduardo Burnay; secretario, conde de Caria; thesoureiro, Luiz A. Telxair d'Aragão; vogaes, dr. Alberto Cardoso de Menezes, D. Antonio de Heredia, Carlos Calixto, conde Jimenez de Molina, J. Luiz da Veiga, D. Luiz de Castro, Luiz O'Neill, Luiz de Sommer, Luiz Strauss, conselheiro Moreira Junior e Manuel de Sousa Brandão; substitutos, Alfredo da Silva, Annibal Sanches de Miranda, Eduardo de Noronha, Fernando M. Anjos, D. Francisco d'Almeida, João Catanho de Menezes e D. José de Mendia.

Comissão revisora de contas—Presidente, Lucas Fernandes Faleiro; vogaes, Alvaro de Lacerda e Anselmo de Sousa; suplentes, Henrique M. Anjos, Henrique Anachorea e Manuel Joaquim Alves Diniz Junior.

A primeira manifestação do club foi no passeio automobilista á Azambuja, onde houve almoço, em 3 de Junho de 1903, a fim de esperar o sr. conde dos Olivaeiros e da Penha Longa, que vinha de Paris em automovel.

Em março de 1904 o club, por accordo com a Liga Naval, passou para a sede d'esta associação na rua Garrett, Filiou-se logo na Associação Internacional dos Automoveis Clubs Reconhecidos e tem-se feito representar em todos os congressos que a referida federação tem realisado. Fez-se egualmente representar no Premier Congrès de la Route, realisado em Paris em 1908 e apresentou uma proposta de voto para que o governo francez tomasse a iniciativa da reunião de uma conferencia internacional para facilitar a circulação internacional dos automoveis, unificar os signaes das estradas e unificar os regulamentos de circulação automobilista. Esse voto foi approvado e a conferencia diplomatica realisou-se no anno passado



estradas de penetração em Portugal e nos arredores de Lisboa. Conseguiu que as multas por infracção do Regulamento de circulação automobilista só vão para juizo depois dos inspectores serem intimados a pagar e não terem pago a importância das multas.

Tem em via de publicação um guia itinerario com respectivo mappa indico, que já está a imprimir, e cerca de 200 itinerarios com todas as indicações necessarias aos excursionistas. Tem actualmente delegados em: Paris, junto do Automovel Club de Franca e Association Internationale des Automobiles Club Reconnus; no Porto, em Coimbra, Santarem, Faro, Figueira da Foz, S. Pedro do Sul, Chamusca, Alhandra, Setubal, etc.

Em assembleia geral, effectuada em março de 1908, foram reformados os estatutos, sendo o numero de directores reduzido a 7 e a direcção assim constituída:

Presidente, conselheiro Carlos Roma do Bocage; vice-presidente, dr. Alberto Carlos de Menezes; secretario, conde Jimenez de Molina; vice-secretario, Rodrigo Peixoto; thesoureiro, José Lino Junior; vogaes, barão de Linho e Luiz O'Neill

As primeiras corridas

Ha desesets annos es primeiros triumphos!

Hoje, que o automovel se tornou o vehiculo mais completo, quasi ideal, hoje que se attingem, com elle, velocidades maiores que as dos comboios mais rapidos, não é, decerto, destituído de interesse volvermos os olhos 16 annos atraz e recordarmos a primeira corrida de automoveis, que se realisou em Paris, no dia 22 de julho



Henry Fournier, vencedor Paris-Bordeus e Paris-Berlim (1909)



F. Charron, 1.º vencedor da Taça Gordon Bennett



Szisz, vencedor do Grand Prix do A. C. F.



Henry Farman, vencedor de Paris-Vienna (1902)



Gabriel, vencedor de Paris-Madrid (1903)

de 1894. Dezesseis annos! Quantas centenas de corridas, desde então! Quanto progresso, desde o «phaeton» Peugeot de 4 logares e o «phaeton» Panhard e Levassor, que partilharam o 1.º premio d'essa corrida, até aos monstros de 160 cavallos, em que se atingem velocidades superiores a 200 kilometros! O regulamento d'essa primeira prova, promovida por Giffard, prohibia velocidades superiores a 17 kilometros por hora, mas concorrentes houve que levaram o arrojão até fazerem 30 kilometros. O que é curioso é que todos os homens que n'esse tempo tinham nome como corredores cyclistas, olhavam com desprezo e consideravam anti-sportivo o automovel. A sua aversão exteriorisava-se por todos os modos e feitios. Pois todos elles, com rarissimas excepções, vieram a ser, depois, conductores célebres d'automoveis, como Fournier, René de Knyff e Charron, mais tarde um verdadeiro apostolo do automobilismo.

A corrida realisava-se n'um percurso de 126 kilometros, entre a Porte Maillot, em

Paris, e o Champ de Mars, em Rouen. O primeiro premio era de 2:000 frs. e estavam inscriptos 102 concorrentes, mas só 40 estavam presentes á corrida.

Em 11 de junho de 1895 realisou-se a primeira corrida de velocidade, no percurso Paris-Bordeus e volta. O carro mais rapido fez o percurso em 48 horas e 47 minutos e o seu conductor, Levassor, nunca abandonou a barra de direcção (ainda era desconhecido o volante), — o que constitue um *record* de duração.

Os primeiros pneus

Os primeiros automoveis que começaram a ter as rodas diferentes das dos vehiculos ordinarios, tinham os aros cobertos por tiras, mais ou menos espessas, de

borracha. Se isto evitava já um pouco os inconvenientes das rodas com aro de ferro, era ainda muito incompleto, pois continuavam os choques violentos que, incomodando os passageiros, apressavam a destruição das peças do motor, gastavam rapidamente as pinas e raios das rodas.

Para obviar a este inconveniente, o constructor Michelin, que já fabricava com successo pneumaticos para bicycletas, pensou em adaptal-os aos automoveis. E em 1895, apparece, na corrida Paris-Bordeus e volta, o primeiro carro com pneumaticos; esse carro ti ha o poetico nome de «Relampago» e ficou classificado em 6.º lugar.

Em 1897, Michelin conseguia classificar-se em primeiro lugar, na corrida de Marselha a Nice, attingindo a velocidade, e extraordinaria para aquelle tempo, de 61 kilometros 390 metros á hora. O pneumatico tinha ganho a batalha e contribuiu, em grande parte, para o extraordinario desenvolvimento do automobilismo.

O que corre...

—Que dois jogadores de tennis, e do melhores, vão disputar o campeonato de Biarritz.

—Que a direcção d'um club, por in teiro, preferiu acompanhar um principe a acompanhar os associados.

—Que essa direcção nomeou para o vapor dos associados, representantes com a indicação de *bem receberem* e serem *donos de casa gentis e amáveis*.

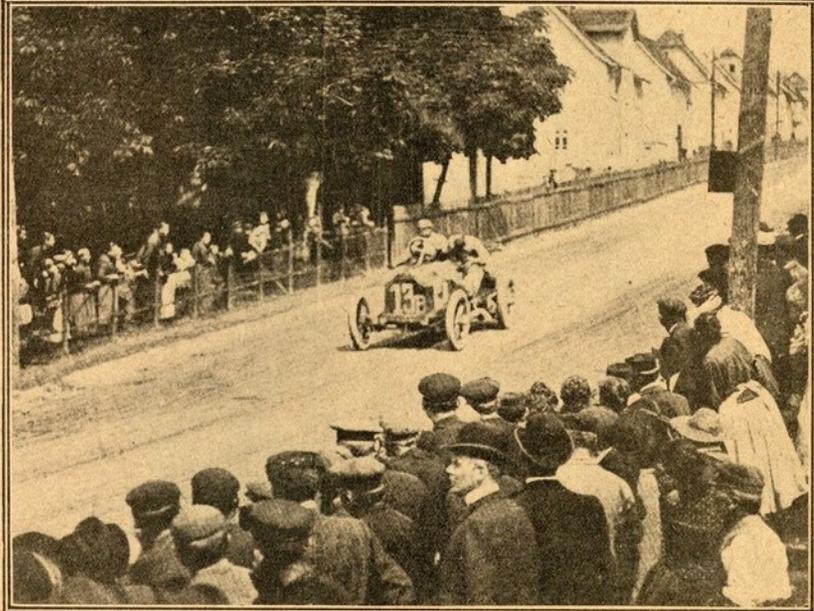
—Que esses representantes pareciam preferidos d'um grande collegio para ambos os sexos.

—Que no passeio os photographs fizeram greve.

—Que o almoço do principe não teve reportagem photographica por esse motivo.

—Que quem ganhou foi o Novas e com a exposição na tabacaria Neves.

—Que no Estoril haverá hippismo, tiro



aos pombos, natação, remo, yachting, automobilismo.

—Que para fazer essas festas todas só o esforço do admirante de Cascaes.

—Que o Estoril vai ser patria de esgrimitas.

—Que esses esgrimitas dizem que vale mais precegar que remediar.

—Que o luctador profissional lá não recebe cartas.

—Que um mestre de pau tirou as farrucas a outro, dizendo-lhe que o castigava a muro...

—Que se procura um circuito para corridas de automoveis.

—Que um club já tem para o seu primeiro sarau publico, dezoito numeros e ainda outros na forja.

—Que um athleta diz no Porto em entrevistas, o que não devia dizer.

—Que esse athleta fala como um campeão, quando ao titulo nunca chegou nem chegara.

—Que vem a Lisboa Peter Brown.

—Que um profissional portuguez vai ser exercitado no box por promadores d'um club nautico.

Os grandes automobilistas

e os grandes "chauffeurs"

Os Sports Illustrados publicam hoje a primeira série dos grandes automobilistas e chauffeurs, tanto do estrangeiro como de Portugal. Assim, o nosso semanario corresponde fielmente ao pedido de numerosos amigos e alguns assignantes, que desejam possuir, na collecção do jornal, um album photographico dos homens mais celebres do sport.

Os Sports Illustrados continuarão essa série pelos cyclistas, boxeurs, luctadores, esgrimitas, tenistas, cavalleiros, gymnastas, athletas, nadadores, aeronautas, pedestrianistas, e ainda por automobilistas, etc.

A CONQUISTA DO AR

Os martyres da aviação

O aviador N. Kinet, voando no campo de Stoeckel, em Bruxellas, cahiu da altura de 200 metros, por se ter partido um extensor que, enrolando-se, fez parar o motor. O aviador ficou com o crânio fracturado, ambas as pernas paralisadas e muitos outros ferimentos, sendo a morte instantanea. A esposa e o irmão de Kinet assistiram a morte d'elle, sendo commovidos as scenas de desespero que se seguiram.

Havia dois aviadores com este nome. Daniel Kinet morreu, como noticiámos, depois de ter estado no hospital alguns dias, cheio de ferimentos, em virtude do desastre a que nos referimos, n'um dos ultimos numeros. O segundo Kinet falleceu agora, tendo morte tão horrorosa como o primeiro.

A aviadora madame Franck, que tinha tentado a travessia da Mancha, de França para Inglaterra, teve de desistir do seu intento, porque o tempo se mostrou sempre desfavoravel. Partiu para Inglaterra, onde devia voar em Sunderland, no aerodromo de Beldon. No dia 1 do corrente, quando a aviadora executava uma viagem, esbarrou contra um poste. O seu biplano cahiu da altura de 5 metros e matou um espectador. Madame Franck ficou gravemente ferida, fracturando uma perna e ambos os braços.

Uma tournée triumphal

Ha annos, a Inglaterra foi vizitada por equipes de foot-ball vindas das suas colonias da Austrália e da Africa do Sul. Uma das equipes de rugby, da Nova Zelandia, tornou-se celebre, batendo todos os teams inglezes, e sendo derrotada uma só vez, mas, porque, n'esse momento e por varios motivos, se encontrava em condições de manias a inferioridade. No dia em que o match se realisou choveu torrencialmente de manhã, estando o campo inundado. Os zelandozes, acostumados ao terreno secco e duro do seu país, nada poderam fazer, caindo constantemente.

Foi este team zelandez que adoptou a collocação dos jogadores d'uma forma muito diferente da usada até então em matches serios. Essa disposição passou a adoptar-se muito, sobretudo em França, onde se julgou que o segredo da grande superioridade dos zelandozes estava na collocação diferente dos seus halves!

Este anno, sahíram de Inglaterra, como de costume, alguns teams de association e de rugby, que vão ao estrangeiro defender as cores inglezas. Um dos teams de association, considerado o melhor—dirigiu-se a Africa do Sul, na esperanca de se vingarem das derrotas que os sul-africanos lhes infligiram. E conseguiu o plenamente. A equipe jogou tres matches sem nunca ser batida.

O ultimo desafio realisou-se na cidade do

Cabo, no sabbado passado, 30 de julho, deante d'uma enorme assistencia. O match foi ganho pelos inglezes, por 6 goals a 3.

Nos restantes encontros, que se realisaram nas cidades mais importantes da Africa do Sul, o team da Europa não soffreu uma unica derrota, o que constituiu um record.

Água da Curia

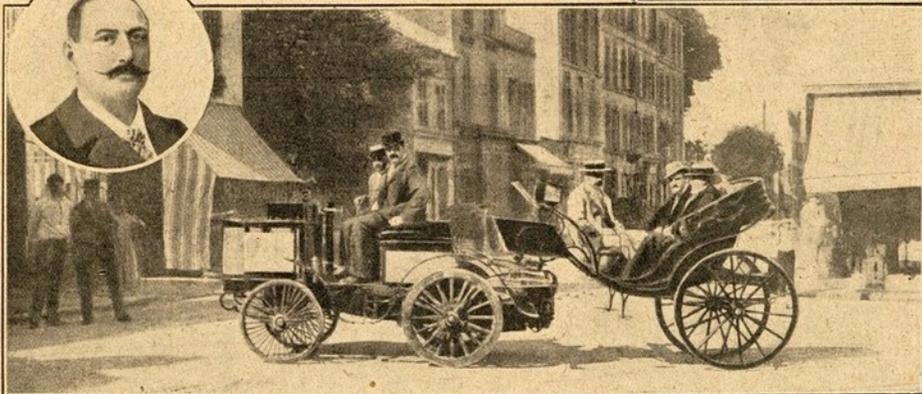
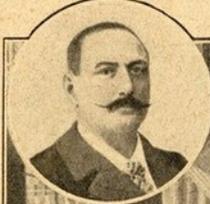
Semelhança á de Contrexéville. Estimula a acção dos rins, que são os filtros do corpo humano. Experimentae a agua da Curia.

Depositario: Humberto Bottino, Praça dos Restauradores, 31-II. Tel. 3035.

A travessia do Atlantico em dirigivel

Allemaes ou americanos?

Ha dois annos que se vem falando da tentativa que os allemaes pretendem fazer,



1. «Eclair», o primeiro automovel que rolou sobre pneumaticos—2. «Pierre Giffard», que organiso no «Petit Journal» a primeira corrida de automoveis—3. O «tractor» de Dion Bouton» fez na primeira corrida de automoveis 126 kilometros em 5 horas 40''—4. O famoso n.º 5 de Bordeaux-Paris, em que Levasseur se manteve na barra da direcção 43 horas sem interrupção

de atravessar o Oceano com um dos seus maravilhosos dirigiveis Zeppelin. Agora, porém, e um americano que, segundo parece, tem tudo a postos para preceder os allemaes. Walter Wellman tenciona partir de Londres em agosto ou setembro, no dirigivel «America», em direcção a Nova-York. O balão tem 258 pés de comprimento e a sua capacidade de transporte é de 12 toneladas.

O peso da barquinha, feita de aço e com 156 pés de comprido, é de 2.250 kilos. O peso dos tripulantes (6 homens), mantimentos, agua, instrumentos, motores, barco salva-vidas,apparehos para reparações, apparelho de telegraphia sem fios, etc., 3.000 kilos. D'este modo, poder-e-hão levar a bordo 5.000 kilos de combustivel, o que Wellman reputa mais que sufficiente para uma viagem de 6 a 10 dias, na peor das hypothesees.

A escolha dos mezes d'agosto ou setembro, para realisar a travessia, foi acertada, pois n'esta época do anno, os ventos seguem pouco mais ou menos a direcção do itinerario dos vapores que da America, veem para a Europa, o que, em caso de desastre, teria grande importancia. Diz-se que o engenheiro do balão de Wellman descobriu um novo systema de lastro destinado a prestar grandes serviços no caso da diminuição da capacidade de transporte.

Filtros Chamberland sistema Pasteur

Os unicos para a absoluta purificação das aguas

MEYRELLES—Rua Nova do Almada, 79

A volta da França em bicyclette

5.000 kilometros em estradas são percorridos em 15 «etapes» e com andamentos superiores a 30 kilometros a hora

O cyclismo routier conta como a mais importante de todas as suas provas a que organisa o jornal francez L'Auto, atravez das estradas francezas, n'uma volta em circulo fechado, com partida e chegada a Paris. Este anno o percurso attingia a cifra brutal de 5.000 kilometros, que foram divididos por «etapes» nunca inferiores a 240 kilometros e algumas passando mais dos 400! E todo esse trajecto gigantesco foi percorrido em 27 dias, por 41 velocipedistas, dos 110 que se inscreveram, verdadei-

ros gigantes, excepçoneas athletas de uma resistencia prodigiosa e de uma coragem desmedida.

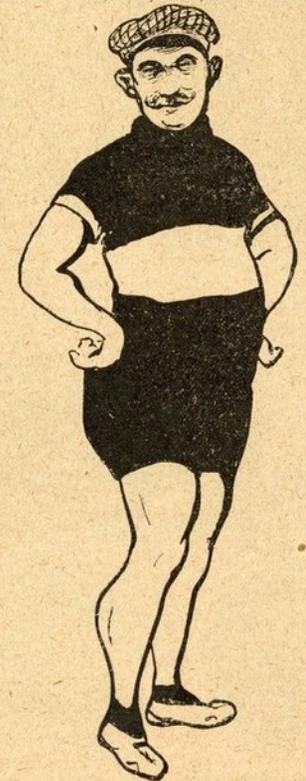
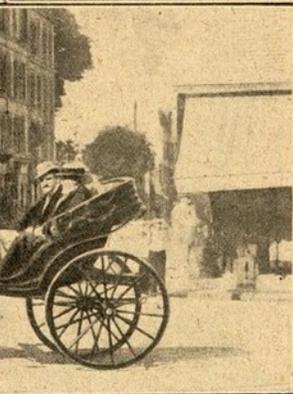
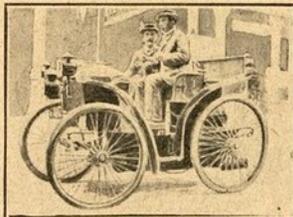
Foi Lapize o vencedor d'este anno. O brilhante crack mostrou-se sempre o mais regular, derrubando a lenda de que só era bom para pequenos percursos. E a sua victoria tem tanto mais valor, quanto é certo, que teve de lutar contra o famoso François Faber, que até á 11.ª «étape» marchava á frente da classificação geral. A corrida trouxe a revelação de grandes cyclistas de estrada, como Crupelandt e Ernest Paul, que n'um futuro breve, para o anno, talvez sejam campeões e vencedores. A prova de que houve grande luta atravez das estradas de França e de que na corrida entraram os melhores routiers do mundo, basta, dizer que muitas das «etapes» foram percorridas a mais de 34 kilometros a hora!

As ultimas etapas Final da «Volta da França»

A decima-terceira «étape», Nantes-Brest, foi ganha por Garrigou que percorreu os

pois da partida, o pelotão da frente era composto por 24 corredores. Faber e Lapize observavam-se esperando um desfalecimento ou um incidente qualquer que podesse dar a um d'elles a vantagem.

E te incidente não se fez esperar. Lapize, 7 kilometros antes de Quimper, ou seja a 229 kilometros de Nantes, soffre um furo n'um dos pneumaticos. Foi o signal, Faber poz a trabalhar a sua possante musculatura, partindo a toda a velocidade e levando



Luiz Trousselier

atraz de si todo o pelotão. Lapize, que gastou 7 minutos e 30 segundos no concerto do pneumatico, não perdeu a coragem e lançou-se na perseguição dos fugitivos.

N'uma cadencia bem marcada consegue por vezes a media de 37 e 38 kilometros a hora. Ao chegar ao Chateaulin, Lapize vê os seus esforços recompensados pois, que principiou apanhando os corredores do pelotão da frente. Depois de uma «caça» de 40 kilometros Lapize estava sobre a roda de Faber que ao vel-o, ficou transtornado, tanto mais que o pobre gigante da estrada soffria muito das feridas feitas na sua queda de Marais. Alguns minutos de observação foram o sufficiente para Lapize vêr a atrapalhão do seu adversario e partir ainda com mais energia. Faber ainda resistiu por algum tempo a esta demarragem, mas as suas feridas e um pneumatico rebentado obrigaram-no a ver desaparecer Lapize sem que a sua energia nada podesse fazer. Mas Lapize não podia ser o vencedor. A



François Faber

22 kilometros de Brest, vê o seu pneumatico furar-se. E' então que Garrigou *demarrou* como um selvagem sustentando o seu esforço até à meta, onde chegou com 4 minutos de avanço sobre o segundo que era Maitron. A classificação geral dos 4 primeiros era Lapize 62 pontos, Faber 65, Garrigou 89 e Vanhouwaert 94.

A penultima *étape* Brest-Caen foi ganha por Lapize, que percorreu os 424 kilometros do percurso em 14 horas e 38 minutos. A média foi de 23 kilometros, 974 metros à hora. Era a *étape* maior de todas e foi a mais duramente disputada. A partida de Brest foi dada à meia noite e meia hora, de abaixo de uma chuva torrencial. Pouco depois da partida e aproveitando a escuridão da noite, Faber foge ao pelotão marchando com uma cadencia harmoniosa e forte. Nunca Faber marchou tão bem e com tanta facilidade. Evidentemente queria tentar um esforço desesperado e se a sorte o tivesse favorecido, teria conseguido o seu intento. No primeiro *contrôle*, —Norbais— a 62 kilo-

teve apenas tempo de montar e seguir os seus adversarios. Lapize e Garrigou, tentaram, por varias vezes, descolar Faber, que, com uma energia de leão os não largava, apesar de se notar que com certa dificuldade o fazia. Foi a uma grande subida que o duello teve o seu epilogo. Uma fúria *demarragem* de Garrigou levando Lapize à sua roda foi para o infeliz Faber a estocada final. Então, só um accidente podia arrancar a Lapize o primeiro logar, o qual foi disputado nos ultimos 200 metros a Garrigou, que ficou segundo e a Ernest Paul, terceiro, separando-os apenas meio comprimento. Em quarto logar chegou Faber com 40 minutos de atraso. O valente gigante da estrada tinha tido mais dois furos nos pneumaticos.

Para a ultima *étape* Caen-Paris alinharam-se 41 corredores. A partida foi dada às 7 horas da manhã O duello Lapize-Faber interessava a todos. Conseguiria Faber apanhar os 6 pontos perdidos? Era o que se ia ver n'esta ultima *étape* onde, ao contrario de quasi todas as outras, a lucta começou logo ardente e energica. Todos os corredores, n'esta *étape*, relativamente curta, queriam ser os primeiros. A velocidade era infernal. A 3 kilometros apenas da partida, Lapize, cheio de desespero vê o pneumatico da roda de traz estalar, ao mesmo tempo que Maitron chocava com Albini e dava uma queda violenta. Faber immediatamente toma a cabeça do pelotão. A velocidade é tal, que 10 kilometros depois, só os melhores seguiram a roda do grande Faber. Os primeiros 80 kilometros foram feitos a uma média de 34 kilometros a hora. O segundo pelotão, que Lapize commandava, tinha em Pont-Audmer, ou sejam 100 kilometros depois da partida, 10 minutos e 50 segundos de atraso, que aumentou sempre, pois que em Nantes tinha já 13 minutos e 5 segundos. Mas a sorte cruel, que nunca abandonou Faber, havia de, mais uma vez



François Faber, 2.º da volta da França de 1910 e 1.º da volta da França de 1909

meios da partida, Faber tinha 10 minutos e 30 segundos de avanço sobre o segundo pelotão, que era formado por Lapize, Garrigou, Ernest Paul e Vanhouwaert, que marchavam naturalmente. Em Guincamp, a 116 kilometros da partida Faber não tinha perdido nada do seu avanço. A corrida atinge o maximo do interesse em Saint-Brieuc, a 147 kilometros de Brest, onde o intervalo entre os fugitivos e os seus perseguidores, não tem diminuído. Um incidente vem pôr fim a esta lucta titanica, que durou perto de 200 kilometros. Pouco depois de Lambelle, o grupo perseguidor consegue apanhar o pobre Faber, parado à borda da estrada a fazer a mudança de um pneumatico que lhe tinha rebentado, François Faber perseguido pela desventura,



Octave Lapize, vencedor da volta da França

perseguiu-o. A 40 kilometros de Paris, quando elle com toda a energia fazia uma dema ragem, o pneumatico da roda de traz reben ou. Enquanto o vencedor do anno passado o reparava o mais depressa possivel, Azzini, Ernest Paul e Ménager, desappareciam direitos à meta, que não perto estava. Faber, depois de reparar o pneumatico, partiu rapido para que nenhum dos seus perseguidores o apanhasse, vindo a acabar a corrida quasi ao mesmo tempo que os tres primeiros, a quem, com certeza, teria vencido, se não tem soffrido aquelle desastre. A chegada a Paris, era no velodromo do Parc des Princes, onde os corredores tinham que fazer uma volta de pista. Azzini, Ernest Paul e Ménager, foram os primeiros a chegar. Os tres homens foram juntos até aos 200 metros, produzindo a emballagem da qual sahii vencedor Azzini, que fez os 262 kilometros do percurso em 8 horas e 17 minutos, ou seja uma média de 31 kilometros 626 metros à hora, seguido de Ernest Paul e de Ménager, a meia roda.

François Faber chega a Paris primeiro que Lapize

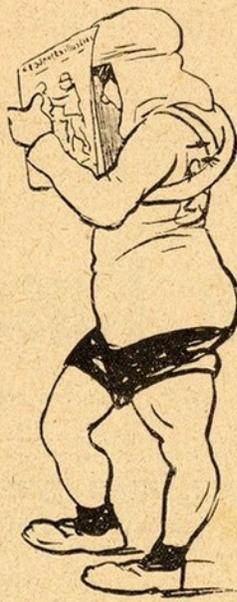
Faltava Faber e Lapize. Não se sabia quem venceria a «Volta da França» e os milhares de espectadores que enchem o Velodromo, discutiam as probabilidades e o valor dos dois adversarios.

O clarim que annunciava a entrada no Velodromo dos corredores, fez-se ouvir. Era Faber que, apenas com 1 minuto e 50 segundos de atraso dos primeiros entrava na pista. A multidão applaudiu o gigante com entusiasmo, obrigando-o a dar duas voltas à pista para agradecer.

Tempo depois é Bettini que apparece, sendo seguido de perto por Lapize.

O pobre Faber tinha a corrida perdida, pois só conseguira apanhar 2 pontos dos 6 já perdidos.

A classificação geral dos 10 primeiros foi a seguinte: 1.—Lapize com 63 pontos; — 2



Georges Paulmier

François Faber com 67; —3 Garrigou com 86; 4.— Vanhouwaert com 97; 5.—Cruchon com 119; 6.—Crupelandt com 148; 7.—Ernest Paul com 166; 8.—Blaise com 171; 9.—Maitron com 175; 10.—Bettini com 176.

O JOGO DO CRICKET

Um magnifico jogo athletico—Em Inglaterra e em Portugal—Progreddimos?

E' o cricket um dos jogos athleticos mais cultivados em Inglaterra e que maior nu-



Octave Lapize consagrado vencedor

mero de adeptos tem alcançado no decorrer dos tempos.

Juntamente com o *foot-ball*, faz parte essencial da educação ingleza, onde qualquer d'estes jogos são ensinados meticulosamente, mais como exercicio gymnastico, onde as más posições são corrigidas, apromptando uns pequenos jogadores, perfeitamente

conscios das vantagens extraordinarias que, mais tarde, poderão tirar na pratica dos grandes *matches* entre as suas universidades, entre os seus condados ou mesmo defendendo as cores nacionaes contra *teams* estrangeiros.

Não é nosso intento mostrar a grande importancia do *cricket* como exercicio physico. Só o poderá constatar quem nunca tiver pegado a n'uma bat.

Dos principios jogos athleticos cultivados em Inglaterra tem sido o *cricket* o de mais difficil implantação em Portugal.

A propagação pouco o tem ajudado e já por vezes o *cricket* tem sido atacado como jogo monotono, infimo contributo para a educação physica, etc.

Longe de adquirir a voga benifica que alcançou em Inglaterra, em Lisboa alguma coisa se tem feito.

Devido à boa vontade e extraordinaria persistencia de meia duzia de entusiastas, o *cricket*, especialmente n'estes dois ultimos annos, tem progredido entre nós.

Aos nucleos de jogadores que em epochas anteriores formaram os *teams* genuinamente inglezes do Carcavellos-Club, Lisbon-Cricket Club e Braço de Prata, vieram quasi seguidamente enfileirar-se os *teams* nacionaes do Club Internacional de Foot-ball e Sporting Club de Portugal.

Foi n'esta occasião que o *cricket* deu o seu maior passo, adquirindo o progresso de que hoje goza.

E' do C. I. P. e S. C. P. que tem saído o pequeno numero de jogadores nacionaes, que não raras vezes se veem fazendo parte dos *teams* que entram nos mais importantes *matches*.

A proxima epocha deve ser magnifica e combativa

A par d'estes dois clubs, formou a Real Associação Naval, já na presente epocha, o seu *team* de *cricket*.

Ao lado de dois ou tres jogadores mais praticos, agrupou-se um nucleo de rapazes principiantes no jog., mais cheios de boa vontade, já demonstrada no seu primeiro *match*, em que a R. A. N. venceu um *team* do Sporting-Club de Portugal, depois de uma partida renhiddissima.

A presente epocha affigura-se-no: das mais animadas. Ha já grande numero de *matches* marcados entre os clubs e pensa-se na organisação de um grupo genuinamente nacional, a fim de jogar contra um *team* mixto formado pelos melhores jogadores da colonia ingleza.

A dar-se este encontro, deve ser interessantissimo e teremos occasião de vêr os progressos dos nossos jogadores, alguns dos quaes conseguem por vezes brilhar junto dos especialistas.

Ultimos matches

Julho — Domingo, 19.—O Carcavellos-Club vence um *team* mixto capitaneado por Charles E'ur.

RESUMO DO SCORE

Carcavellos-Club, 1.º e unico *innings* 11 *wickets*.—Total, 268.
Top score—J. A. Marsdan, 61.
Melhor media de *bowlers*—H. A. Lowe.
Lisboa, 20 *wickets*.—Total, 128.
Top score—A. D'an, 33.
Melhor media de *bowlers*—Jacob Eagleson.

Junho, 31.—Real Associação Naval vence Sporting Club de Portugal.

RESUMO DO SCORE

R. A. N., 1.º e 2.º *innings*.—Total, 169.
Top score—Pacífico Duro, 44.
Melhor media de *bowlers*—Ernest Ryder.
S. C. P., 1.º e 2.º *innings*.—Total, 139.
Top score—A. Macedo, 26.
Melhor media de *bowlers*—A. Macedo.

Realisa-se este mez um *match* de aeroplanos entre Glen Curtiss e Wilbur Wright sendo offerecidos ao vencedor 100000 francos. O *match* disputar-se-ha no percurso Nova-York—Washington.

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 HESPAÑHA:	
6 mezes.....	500 réis
1 anno.....	1000 "
ESTRANGEIRO:	
1 anno.....	1500 réis
BRAZIL:	
1 anno, (moeda fraca).....	7500 réis



Ernest Paul



O melhor bocado da corrida

Estomago

O carvão naphtholado granulado da Companhia Portugueza Hygiene é de grande efficacia nos casos de dyspepsia, dilatação do estomago, embaraço gastrico, digestões difficeis, 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

É o medicamento mais suave, economico, efficaz e inoffensivo, tanto para adultos como para creanças. Caixa 240 réis.—Companhia Portugueza Hygiene.

Pharmacia, Rocio, 60 a 63

LISBOA

Casa da Russia

142, Rua Augusta, 144 (predio dos arcos)

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

Telephone 932

Chapelaria e artigos militares

Unica e antiga casa que existe no paiz

VIUVA DE JOSÉ BUTTULLER

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

37, TRAVESSA DE S. DOMINGOS, 39
LISBOA

Alexandre Carvalho d'Oliveira

Maçagista dos hospitaes e do Centro Nacional d'Esgrima

Maçagem, gymnasticas pedagogica e medica, vibração

Calçada da Patriarchal, 9. 2.^o
(Ao Principe Real)

Para encadernar a

"Illustração Portugueza"

Já estão á venda bonitas capas em percaline de phantasia para encadernar o primeiro semestre d'este anno da *Illustração Portugueza*. 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 vae acompanhada do indice e frontespicio respectivos.

ADMINISTRAÇÃO DO "SEculo"
Rua Formosa, 43—LISBOA

AUTOMOVEIS BERLIET

Hoje a marca mais procurada pelas suas qualidades de **resistencia, simplicidade, silencio e economia no consumo.**

A marca **BERLIET** impoz-se de tal maneira em Portugal que foram vendidos 35 carros d'esta marca em 11 mezes. Um **40 HP** deu uma velocidade media de 106 kilometros á hora ganhando a «Taça Bolonha» em 4 horas 56 segundos, quando os carros de **150 HP** do «Grand Prix» do Automovel Club de França só deram 111 kilometros de média.

Um **22 HP** ganhou em outubro passado a «Taça Vanderbilt, na America, com uma media de 68 milhas por hora. Em Gand, em maio de 1910, um **40 HP** ganhou a corrida do kilometro com uma velocidade de 125 kilometros á hora, batendo 30 concorrentes de muito mais força, etc., sem esquecer a corrida de rampa da Pimenteira que foi para todos os conhecedores que assistiram á corrida o triumpho em Por-

tugal do **40 HP BERLIET**, chassis de Limousine, guiado pelo sr. Angel Beauvalet.

O ministerio da guerra francez. escolheu, depois de 5 annos de concursos aturados, a marca **BERLIET** e acaba de munir de camions d'esta marca as praças fortes de **Puteaux, Vincennes, Versailles, Maubeuge, Nice, Bourges, Clermont, etc.**
BERLIET é a marca que se impõe

AGENCIA GERAL DOS AUTOMOVEIS BERLIET

ALBERT BEAUVALET

RUA DO PRINCIPE, 137 (Avenida Palace) — LISBOA

Agentes em Braga: Affonso Brandão Martins & C.^{ia}

» » Agueda: Manuel Alegre & C.^{ia}

» » Açores: Affonso Henrique de Vasconcellos

Trabalhos de Zincogravura, Photogravura, Stereotypia, Composição e Impressão

Fazem-se nas
officinas da

Illustração Portugueza

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 CORES**, pelo mais recente processo—o de trichromia. **PARA JORNAES** com tramas especiaes para este genero de trabalhos.

STEREOTYPIA de toda a especie de composição.
IMPRESSAO 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