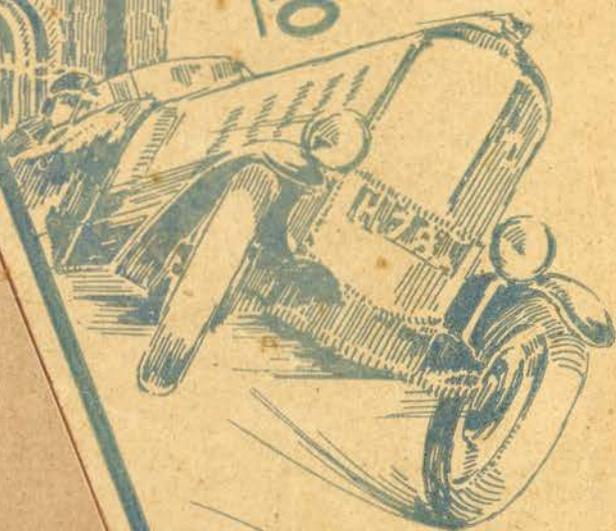


QUINTO

ILUSTRADO

AUTOMOBILISMO
SPORTS MECANICOS
TURISMO



A VELA BOSCH

mantem a sua posição de vela de qualidade não só por ser construída pela firma Robert Bosch A. G., de Stuttgart (Alemanha) a mais importante fabrica de velas de ignição na Europa — mas ainda porque, acompanhando de perto as evoluções da mecânica do automóvel — apresenta os modelos de velas apropriados a cada género de motor — e isto só é possível depois de longos anos de fabricação e de experiência.

A VELA BOSCH é scientificamente estudada para toda a classe de motores, antigos e modernos, e com a vela BOSCH obtém-se uma ignição perfeita, e o máximo de rendimento.

Todos os Srs. Distribuidores de velas BOSCH tem em seu poder um mapa no qual se encontram especificadas as marcas dos carros e velas BOSCH correspondentes.

Quando da aquisição de velas para o seu carro consulte, portanto, o referido mapa, que se torna de primordial importância.

Uma literatura, que talvez seja a única a hoje existente sobre velas de ignição, é apresentada pela firma Robert Bosch A. G., e a qual scientificamente se justifica a razão por que cada motor exige a vela com o seu respectivo valor termico. — Esta brochura distribui-se a quem a requisitar.

Por isso e no seu proprio interesse prefira as velas



Bosch

7674 9

que se encontram à venda em todo o País nas firmas da especialidade, e no caso que não as encontre em alguma firma, dirija-se ao agente exclusivo — Escritorio Técnico Roberto Cudell — Rua Passa Manoel n.º 44 — Porto — que lhe indicará os Srs. Distribuidores mais próximos da sua região.

Redacção e Administração
Rua Sá da Bandeira, 331-1.º
PORTO
Composto e impresso na
TIPOGRAFIA GONÇALVES
R. do Almada, 348
Telefone, 4646

GUIAUTO ILUSTRADO

Automobilismo — Sports mecanicos — Turismo

PREÇO

Avulso 1\$50

ASSINATURAS

Continente e Ilhas
12 numeros . . . 12\$00
Colonias e Estran-
geiro
12 numeros . . . 18\$00

DIRECTOR, PROPRIETARIO E ADMINISTRADOR
ALBANO RODRIGUES PINHEIRO

REDACTOR PRINCIPAL E EDITOR
J. BAPTISTA LOPES

ANO I

PORTO, 31 DE JULHO DE 1929

N.º 1

DUAS PALAVRAS...



O que pretendemos ao lançar o "Guiauto Ilustrado,"

«A l'oeuvre on connaît l'artisan».

ESTE verso de La Fontaine—que, na sua essência, é um atendível conceito—claramente diz o porque do aparecimento desta modesta publicação.

«Pelo trabalho se conhece o artifice»: diz o verso.

Ora o «Guiauto Ilustrado» não é mais que uma amostra da nossa boa vontade pelo progresso do automobilismo em Portugal.

Trabalho que por muitos poderá ser taxado de valor nulo, custou-nos—e custar-nos-ha, bem o sabemos—muito suor, muitas vigílias e... amargos desgostos.

Mas que importa tudo isso, quando são o cerebro e a consciencia a dizer-nos ser necessario tentar levar até mais longe e mais fundo as raizes do humilde mas impoluto «Guiauto»?...

Por nós? Por nosso exclusivo interesse?

Não!... Pela dilatação da nossa despretençiosa mas proficua obra, que é, sem receio de contestação, de indiscutível mérito para quantos em Portugal tem interesses ligados ao desenvolvimento do automovel.

Dissemos já no «Guiauto» que não nos desviaremos da primitiva directriz.

Hoje, como sempre, será nosso léma defender e prestigiar o automobilismo, defendendo, dentro da verdade e da justiça, quantos de tal sistema de locomoção se utilizam ou extraem o pão que comem.

Seremos ajudados nesta tarefa?

Eis a incognita de que depende o exito do passo que hoje avançamos na ericada senda do progresso.

Conseguiremos manter, com vigorosa e dilatada vida, o «Guiauto Ilustrado»?

E' esse o nosso mais ardente desejo. Por ele empenharemos toda a dedicação e os melhores esforços.

Porém, se, com o rodar do tempo e em verdade, verificarmos que ele lésa o proseguimento e possível dilatação do nosso primeiro empreendimento; se tropeçarmos com ambiente desfavoravel, não nos julgaremos apoucados por termos que limitar a nossa acção simplesmente ao que até aqui vinhamos fazendo.

Então, sem pezar e sem desdoiro, ficar-nos-hemos com a intima satisfação de—como diz o verso de La Fontaine—mostrarmos, pelo nosso trabalho, os artifices que sômos.

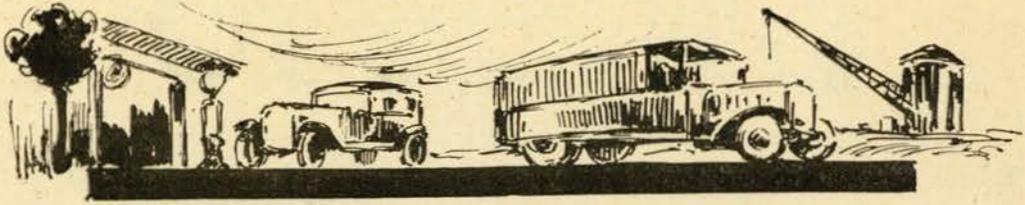
NA CAPA—Mr. Albert Beauvalet (o *Pai Beauvalet*, como lhe chamam nas altas regiões automobilistas) introdutor do comercio automovel em Portugal.

A chamamento da Empreza Industrial Portuguesa—afim de dirigir o fabrico de automoveis, tentativa que fracassou—veio Mr. Beauvalet de Paris para Portugal, onde chegou em 31-10-899. Em 1902 fundou a sua primeira garage, na Avenida da Liberdade—Lisboa, passando-a depois para a rua das Pretas.

Daquí mudou para a Praça dos Restauradores, edificio da Abadia, auxiliando a construção do palacio do *Eden*.

Em 1909 abriu o seu atual *stand* da rua 1.º de Dezembro, onde tem em exposição os diferentes modelos da «*Chrysler*».

Foi quem lembrou a fundação do Automovel Club de Portugal, nele se inscrevendo no inicio, com o numero 10.



TECNICA AUTOMOVEIS

ELASTICIDADE

Tenho ouvido frequentes vezes dizer "suavidade dum motor", em vez de "elasticidade", e a maior parte das vezes isto resulta dum imperfeito conhecimento daquilo a que se deve chamar « elasticidade ».

Vou tentar, porisso, explicar o que, em materia de motores quer dizer aquela palavra.

A « elasticidade » dum motor é definida pela extensão da escala de velocidades angulares para as quais este mantem a sua força maxima ou uma força muito visinha.

O motor a vapor é o tipo do motor « elastico » porque ele é capaz de desenvolver uma força sensivelmente constante, enquanto que a sua velocidade angular varia entre grandes limites, e é até graças a esta grande qualidade que os automoveis com motor a vapor podem ser dispensados de mudanças de velocidade.

Compreende-se facilmente a enorme vantagem que apresenta, na sua applicação ao automovel, um motor dotado de qualidades de elasticidade assim defendidas: a caixa de velocidades pode ser simplificada, o seu uso será menos frequente, o desgaste dos seus órgãos menos rapido, e a condução do automovel será muito mais agradável.

Tem sido com o fim de conseguir este resultado que certos construtores de motores, em particular construtores americanos, admitiram resolutamente as vantagens da elasticidade, considerada como acima está defendida, e, applicando o seu motor aos automoveis, eles sacrificaram a força maxima daqueles por meio duma diminuição da cilindrada (admissão) ás grandes velocidades, limitando,

por exemplo, a 40 cavalos um motor que poderia dar 60, mas de maneira a poder manter esta força maxima de 40 cavalos sobre uma grande escala de velocidades.

E' claro, que para obter este fim os americanos criaram os modelos, na quasi totalidade, equipados com motores de grande capacidade, não fornecendo todavia a força maxima que deles se poderia obter por meio de uma diferente distribuição e sistema de valvulas.

Mas, infelizmente, se esta qualidade dos motores é muito agradável, por outro lado torna mais dispendioso o seu uso, pois consomem geralmente mais combustivel.

Entretanto os construtores europeus tem conduzido os seus estudos por um caminho diferente, e assim, os seus automoveis são quasi sempre dotados de motores de menor capacidade, mas de maior rendimento, trabalhando para isso num regimen de rotações mais elevado, regimen esse em que desenvolvam a sua maxima potencia.

Estes motores são por esta razão menos elasticos, embora de funcionamento mais economico.

Daqui se conclue que a condução destes carros exige conhecimentos mais completos, visto que, sendo os seus motores menos elasticos, o condutor não dispõe para o seu bom aproveitamento duma tão ampla escala de regimen de rotação dentro da qual possa obter a força necessaria para a tracção do carro, em todas, ou quasi todas, as condições que os accidentes do terreno apresentam.

Ed. FERREIRINHA

Como cuidar do seu carro

LIMPEZA DO CARVÃO

Chama-se correntemente carvão aos depositos negros que se formam mais ou menos rapidamente nas camaras de combustão. Esses depositos dependem de dois factores distintos: a carburação e a lubrificação.

Um carburador bem regulado, sobretudo para o « ralenti », permite reduzir grandemente a tendencia para a formação de depósitos, que possuem as gasolinas cada vez mais densas, hoje em uso. Quanto aos depositos provenientes da combustão do oleo lubrificante, reduzem-se ao minimo em-

pregando o tipo de oleo perfeitamente apropriado para o motor.

Torna-se, no entanto, indispensavel limpar o carvão a intervalos regulares. Esta operação é relativamente facil nos motores modernos em que a cabeça dos cilindros é facilmente desmontavel e permite limpar os topos dos pistões, as valvulas e as paredes da camara de combustão. Ao montar novamente a culatra é necessario ter o cuidado de fazer uma junta conveniente e apertar bem as porcas.

(Do corpo tecnico da Vacuum O. C.)



TRADE

MARK

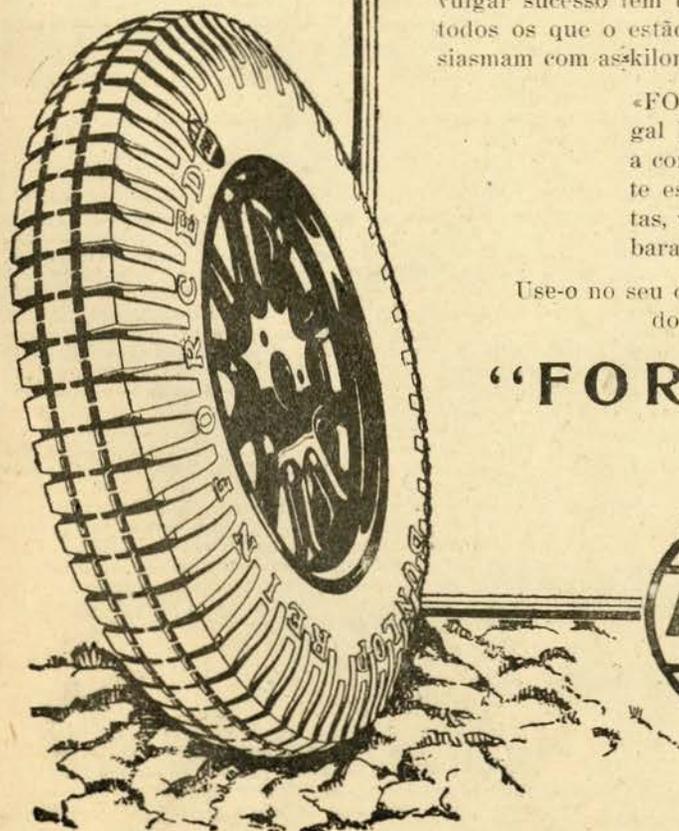
“FORT” DUNLOP

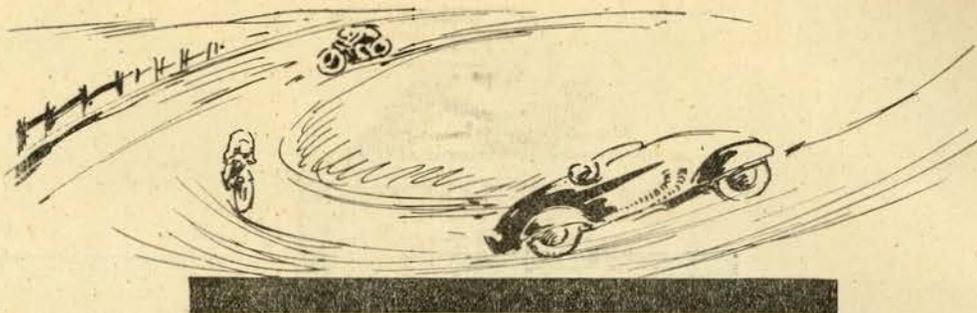
é um nome que anda hoje na boca da maioria dos automobilistas, e esse invulgar sucesso tem uma razão: é que todos os que o estão uzando se entusiasman com as kilometragens obtidas.

«FORT» DUNLOP é uzado em Portugal ha um ano e portanto já adquiriu a confiança dos automobilistas. Durante esse tempo com as experiencias feitas, verificaram que é o pneu que mais barato sae por kilometro.

Use-o no seu carro, e seja mais um admirador do incomparavel pneu

“FORT” DUNLOP





O PAPEL DOS DESPORTOS NO REVIGORAMENTO DA RAÇA

NÃO SABER RIR...

Nem todos os provérbios são recomendáveis, pois alguns ha que exprimem conceitos mentirosos.

De entre os que conheço nesse genero, ocorre-me um de origem estrangeira, com setts toros de popularidade

«Les portugais sont toujours gais», — tal é o proverbio em questáo.

Ora os portuguezes longe de serem alegres, são em regra geral bisonhos e macambusios. E se não fosse a doçura do nosso clima e o azul ridente do nosso ceu, é de crêr que a nossa indole fosse propensa aos pessimismos mais sombrios

Povo tristonho e insipido entre os povos que mais o são, de aspirações desordenadas e incertas, sempre irrequieto e insatisfeito, ele desconhece a alegria de viver.

E no entanto essa alegria é hoje, apanagio dos povos que caminham e sabem triunfar.

Não é a alegria estonteante das multidões em delirio, embriagadas pela venenosa corrupção dos prazeres libidinosos. E' uma alegria sã, tonificante e forte; uma alegria serena, simples e ingenua que clarifica a alma, expurgando-a de todos os pessimismos inexplicaveis, de todos os azedumes sombrios e de todas as apreensões inquietantes.

O sonambulismo em que andamos mergulhados, poderia dissipar-se generalisando entre nós a pratica dos *sports* mais agradaveis, mas para isso era preciso primeiro crear um ambiente proprio, lançar as bases para uma educação desportiva que aproveitasse a toda a gente.

O que por ahí se exhibe, em materia de *sport*, é de uma exiguidade desconcertante, envolto numa atmosfera de isolamento, sem os entusiasmos comunicativos e as sugestões impetuosas que grangeiam para as grandes causas, poderosos blocos de adeptos, que as fazem triunfar.

A mulher portugueza, essa então, vive alheia dos exercicios desportivos e se uma ou outra os pratica, é quasi sempre com uma pose mundana de efeitos inefficazes.

No ambito estreito e precario das suas diversões e passatempos, ha apenas lugar para o estouvado atordoamento dos freneticos *jazz bands*, atravez dos quais irrompe o estridente gargarhar de uma prevertida alegria em demencia.

Chás dançantes duma insipidez sonolenta, *garden-party* exhibindo os mesmos *flirts* semsaborões e lamechas, festas de caridade a proposito de tudo e de nada, sempre com as mesmas rainhas da moda, repetindo invariavelmente os mesmos motivos caricaturaes, nada mais que isso as diverte e ocupa.

Gostaria de ver as senhoras que fazem jornalismo na nossa terra e para algumas das quais, nas suas aliás rendilhadas crónicas, apenas o tema do amor aparece com privilegios de exclusivismo, dedicarem as suas faculdades de intelligencia e o seu admiravel poder de suggestáo, ao estudo e á propaganda de factos e ideias que podessem agir sobre o espirito das mulheres portuguezas, atrahindo-as a um campo de normas e principios mais consentaneos com as modernas correntes da civilização.

Percorro as estradas de França, as estradas da Belgica, na sua maior parte, lisas como um bilhar, e a cada passo, sobretudo aos domingos, se me depara o belo espectáculo de pelotões de

ciclistas dos dois sexos, em marcha, somando centenas, com o seu simples calção curto, a sua higienica camisola listrada de côres diferentes, traje sumario deixando a nu os musculos endurecidos e salientes cujas fibras resscendem triunfante-mente força, saude, intrepidez e vigor.

Vão galgando quilometros, inebriados da inegalavel sensação das distancias, com um ar altivo de torneio, o peito bem dilatado, o coração pulsando sob o ritmo igual duma livre circulação de sangue e por cima de tudo isto, a apparencia feliz e jubilosa de estudantes em ferias que se dirigissem para uma festa cheia de atractivos.

Vejo quasi ininterruptamente motociclistas que passam velozes, com o seu ligeiro equipamento de campanha e que vão acampar nos lugares mais pitorescos, gosando a doçura dos seus recantos solitarios.

Passo em Tours, a linda cidade de La Loire, que mais parece uma princeza encantada, e admiró as suas piscinas armadas em pleno rio, com a sua escola de nataçáo. Cortando a agua, como um delicioso cardume, esbeltos e graciosos corpos de nininos, movem-se rapidamente num jogo de musculos que avigora e estilisa.

E o que mais me impressiona é a simplicidade de maneiras, o calmo e honesto desprendimento de atitudes, a exultante sensação de bem estar, a atmosfera de alegria que tudo envolve, dando a ideia de que a felicidade se resume em muito pouco e que para alem de tudo isso, não vale a pena atormentar o espirito com ambições complicadas e desejos insofridos.

Evoco ainda a scena dum irrequieto e alacre rancho de *midinettes* jogando o eixo com uma agilidade surpreendente, á porta de um grande atelier de costura de Paris, na hora de descanso, enquanto a labuta não recomeça

Relembro os parques e jardins de Versailles, as florestas cerradas de Fontainebleau, as matas pujantissimas de Rambouillet, e vejo passar na minha retina, estendidas na relva, isoladas ou em grupos, pessoas e familias gosando o seu domingo, ou brincando infantilmente em correrias e jogos ao ar livre, convertendo essas formosissimas e opulentas estancias em parques de recreio, na forte e soberana supremacia dos povos que sabem rir.

Não saber rir é um dos nossos grandes males e defeitos, é um triste e alarmante sintóma da nossa decadencia.

Porque não crear, entre nós, pela vulgarisação dos metodos de cultura moral e fisica, uma grande e salutar escola de alegria? Porque não incutir no animo de toda a gente, o principio de que o riso franco e honesto é uma das manifestações mais puras das almas simples e serenas, daquelas que sabendo ter fé, realisam milagres de felicidade capazes de restabelecer o antigo e heroico equilibrio das virtudes da raça?

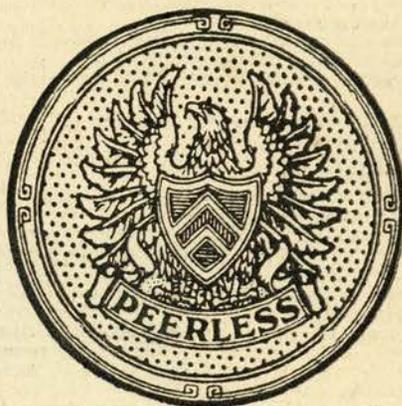
Quando nós já o não possamos ou o não saibamos fazer, eduquemos ao menos, os nossos filhos de maneira que nunca lhes falte pela vida fóra, a preciosa alegria de viver, elemento essencial para o exito de todos os empreendimentos de trabalho, dentro das vastas e complexas organizações das sociedades modernas.

ANTONIO MARQUES DA FONSECA



Daimler

Isotta
Fraschini.



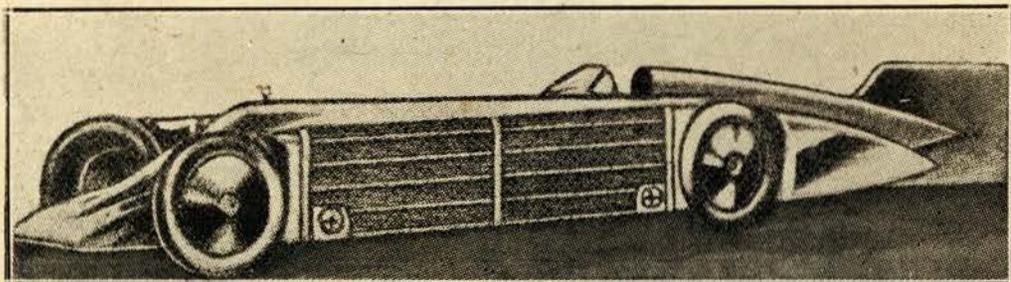
Ford

Os melhores automoveis

para todas as bolsas

AUTOMOVEIS QUE... "VOAM"

DOIS RESPEITAVEIS RIVAIS



Em qual destes dois *bolidos*—tão discutidos—encontra o leitor mais semelhança com as características exteriores dos automoveis comuns?

Serão, de facto, dois automoveis, ou dois ferreos *monstros voadores*, concebidos e executados pela extraordinaria intelligencia da engenharia mecanica?

D'ambas as coisas teem um pouco.

São automoveis, porque por si proprios se movem, automaticamente, sem auxilio doutra força que não seja a desenvolvida pelo seu motor—e são monstros voadores, porque, submetidos á indomita vontade dos seus arrojados pilotos, deslocam tal velocidade, que é caso para se dizer: não correm—voam.

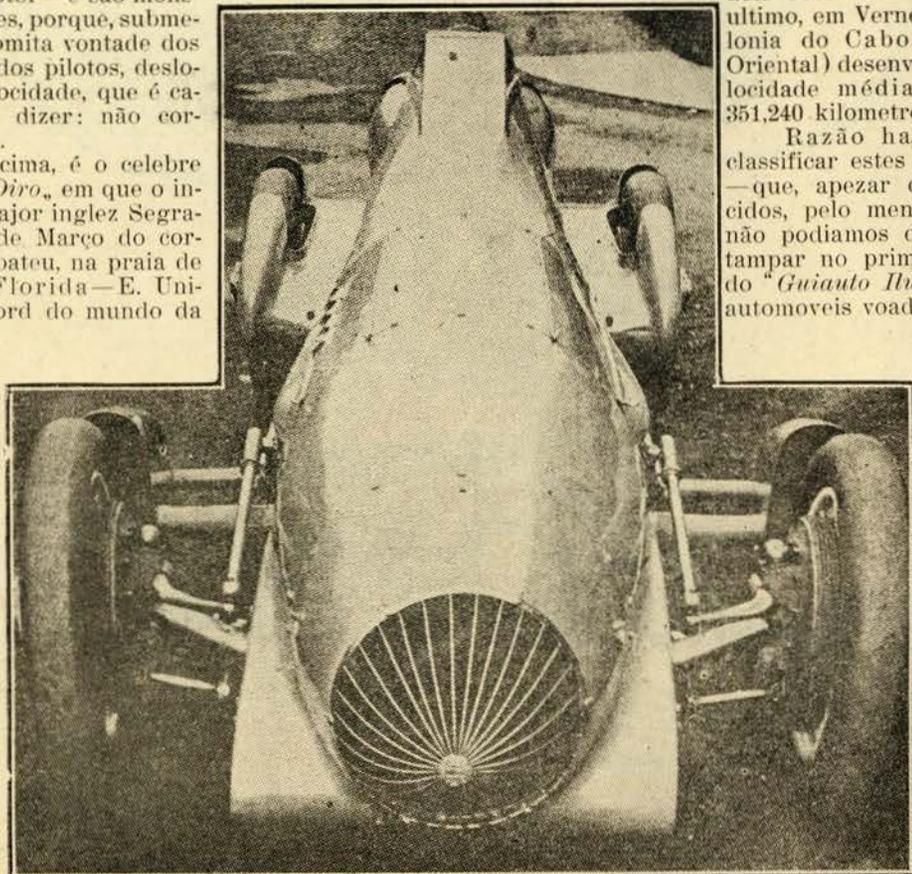
O de cima, é o celebre "*Flecha d'Ouro*", em que o intemerato major inglez Segrave, em 11 de Março do corrente ano, bateu, na praia de Daytona (Florida—E. Unidos) o record do mundo da

velocidade terrestre, atingindo, numa milha lançada, a espantosa velocidade media-horaria, de 372,270 kilometros.

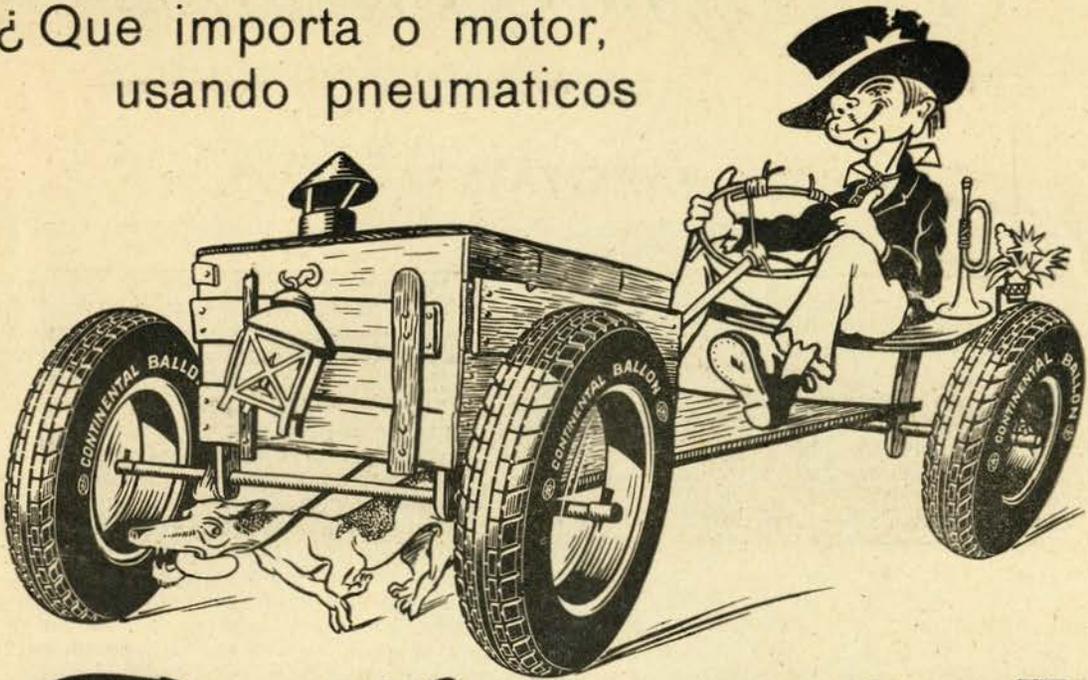
O de baixo é o "*Passaro Azul*", com que Malcolm Campbell, tentando arrancar o titulo de campeão a Segrave—tentativa que viu frustrada—conseguiu bater os records mundiais dos 5 kilometros e 5 milhas, partida lançada, que se encontravam fixados por Segrave, em 29/3/927 e por Eldridge, em 19/10/926.

Campbell estabeleceu os dois records em 26 d'Abril ultimo, em Verneuk Pan (Colonia do Cabo, na Africa Oriental) desenvolvendo a velocidade média horaria de 351,240 kilometros.

Razão ha, pois, para classificar estes dois *bolidos*—que, apesar de já conhecidos, pelo menos de nome, não podiamos deixar de estampar no primeiro numero do "*Guiauto Ilustrado*",—de automoveis voadores.



¿ Que importa o motor,
usando pneumaticos



Continental



NASH "400"

É O MAIOR CARRO DA ACTUALIDADE
NA SUA CATEGORIA!
ELEGANTE E CONFORTAVEL
O AUTOMOVEL QUE TODO O BOM CHAUF-
FEUR PROCURA PARA O SEU RENDIMENTO

PORTO

AV. DOS ALIADOS, 59

AGENTES GERAIS:

Orey Antunes & C^a, L^{da}

LISBOA

4, P. DUQUE DA TERCEIRA

Ensinaamentos tecnicos

O desgaste dos pneumaticos

Ha, quanto a pneumaticos, muitas coisas ignoradas que, no interesse dos automobilistas, convem divulgar.

Muito ha quem suponha que um pneu, rolando durante determinada distancia, tanto se desgasta a 60 como a 100 kilometros á hora.

Puro engano!

Experiencias oficialmente feitas numa das mais importantes fabricas, demonstram que o aumento da velocidade provoca desgaste proporcionalmente muito mais nocivo que a economia de tempo obtida.

Assim, enquanto um carro de turismo, correndo permanentemente a 56 kms. á hora faz 20.000 kms. com um jogo de quaesquer pneumaticos na mesma estrada, com a media de 80 kms., um carro não faz com os mesmos pneus, mais que 10.000, do que resulta um duplo desgaste, com o aumento de velocidade de apenas 24 kms. horarios.

O seguinte quadro mostra o desgaste provocado pelos dois factores — calor e velocidade:

| Temperatura a Graos cent. | Velocidade — Kms. á hora | | |
|---------------------------|--------------------------|--------|--------|
| | 32 | 48 | 64 |
| 4 1/2 g. | 1 % | 1,08 % | 1,50 % |
| 12 1/2 g. | 1,91 > | 2,17 > | 2,75 > |
| 27 g. | 3,17 > | 3,67 > | 4,50 > |
| 37 1/2 g. | 4,91 > | 5,58 > | 7,17 > |

Separadamente da velocidade deve considerar-se a temperatura, o que é facil de perceber desde que se atenda a que a borracha quente amolece e, por consequencia, mais facilmente se desgasta.

Por tempo frio e humido é quando as condições de resistencia da borracha atingem o maximo. O simples aumento de calor pode reduzir a duração do pneu a 60 %.

Condições das Estradas

Todos os praticos sabem que o bom ou mau estado das estradas exerce sobre os pneus a mais decisiva influencia. Quanto mais duro for o leito das estradas maior é o desgaste.

Nas estradas moles, os pneus duram mais que nas revestidas a *betton* ou cimento.

E' tambem consideravel a perda de borracha nas estradas ou ruas de muito movimento, em que as viaturas sejam obrigadas a frequentes paragens.

Vejam os seguintes resultados de uma cuidadosa experiencia:

Um carro, correndo á média de 56 kms. á hora, foi obrigado a parar, rapidamente, de 400 em 400 metros. Depois de ter percorrido 170 kms., metade do desenho dos pneus estava consumido.

Pressão superior ou inferior á necessaria

Duas guarnições de pneus perfeitamente iguais com 400 grammas por cent. quadrado de pressão inferior á recomendada, acusaram uma redução de 25 % na duração normal, além de estarem expostos a prejuizos como trilhadelas, cortes nos talões, rutura e desagregamento das telas, etc.

Tambem a pressão exageradamente aumentada é condenavel, porquanto se verificou em outros dois jogos de pneus, que rolavam com a *sobre-pressão* de 700 grammas por cent. quadrado, que a duração do pneumatico era reduzida a metade. Isto facilmente se explica por uma sensivel redução da superficie do piso em contacto com o solo.

E' muito importante notar que o desgaste por sobre-pressão é apenas considerado em *pneus-ballon*, pois os de alta pressão são já estudados para pouco se amoldarem ás desigualdades do terreno.

Os proprietarios de omnibus — que no nosso paiz ainda calçam *alta-pressão* — devem fiscalisar diariamente os seus pneumaticos, pois, especialmente para estes, é nociva a pressão inferior ou superior á determinada.

Para isto, devem observar rigorosamente as tabelas de pressão fornecidas pelos diferentes fabricantes, corrigidas pelo aumento de carga tão vulgar entre nós.

As velas

E' essencial a *allumage* que dá vida ao motor.

Pode a vela parecer insignificante no complexo organismo que é o motor dum automovel moderno. Porem ela desempenha um papel capital no que respeita ao bom funcionamento do mesmo.

Portanto, a "*vela universal*", convindo igualmente a todos os generos de motores, é irrealisavel. Eis porque os grandes fabricantes de velas produzem um certo numero de tipos, tendo cada um características e dimensões particulares.

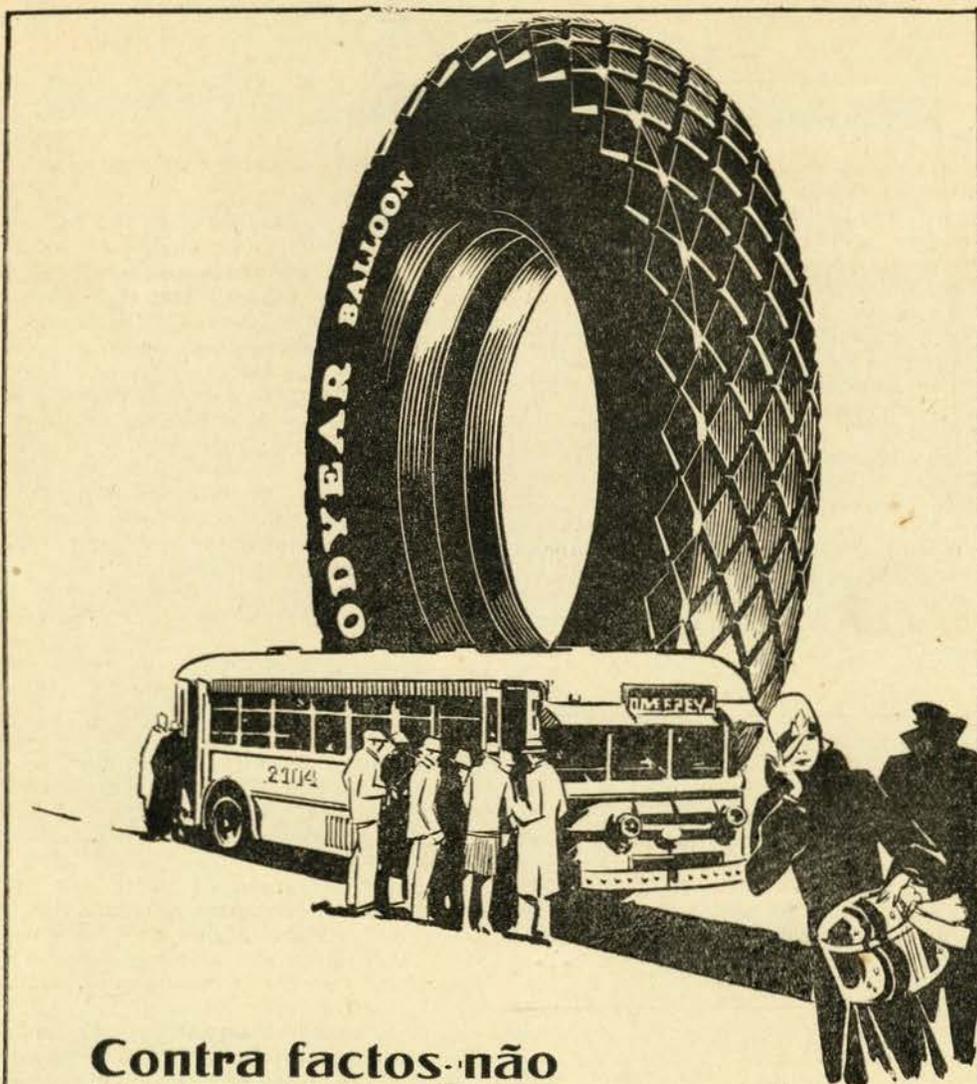
Função e construção da vela

A vela tem por missão conduzir ao interior do cilindro a corrente inflamadora a alta tensão, sem que ela possa encontrar outra passagem que não sejam os intersticios das pontas dos *electrodos*, a-fim-de inflamar a mistura gazosa previamente comprimida pelo *piston*.

A vela compõe-se, essencialmente, dum tronco ou *electródo* central, dum isolador e duma armação (chamada "*corpo da vela*") que suporta este ultimo.

O *electrodo* central tem, na sua extremidade superior, uma porca do parafuso de conexão que serve para fixar o cabo *d'allumage*; a sua extremidade provoca o jacto incandescente na camara de combustão.

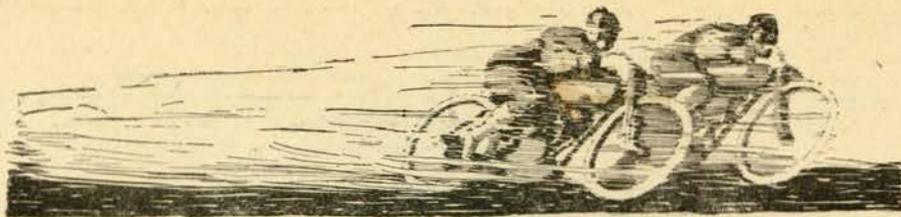
(Continua no proximo numero)



Contra factos não
ha argumentos!

Os pneus **GOODYEAR** transportam,
em todo o mundo, mais passageiros
e mais carga do que quaesquer outros.

GOODYEAR



O motociclismo e as suas vantagens

O motociclismo está alcançando em todo o mundo, um desenvolvimento notável. É hoje o desporto favorito da mocidade, que para ele se sente atraída com irreprimível entusiasmo e paixão. O ciclista converte-se em motociclista, e percorre maiores distancias do que os automobilistas, com um menor dispendio de dinheiro.

Tem, além disso, a vantagem de conduzir uma maquina mais ligeira, de mais facil manejo, duma engrenagem mais acessivel que a do automovel e por ultimo, fugindo à labuta diaria e ao fatigante bulicio das cidades modernas, em busca de estancias apraziveis e solitarias, entranha-se onde nenhum outro veiculo poderia penetrar.

O homem, lançando-se nos bosques ensombrados, nos lugares desabitados, recebendo sugestões para mais altos vãos do pensamento, colhe um imenso beneficio espiritual e fisico.

Aqueles que são obrigados a trabalhar sem descanso, durante toda a semana, parece que se desferram e se satisfazem, obrigando uma maquina a correr, a correr a toda a velocidade, rasgando o ar fresco que os tonifica, aliviando-lhes os nervos fatigados.

Consegue-se maior regosijo e sensação em sair, distraindo-se no percurso duma estrada, do que com outros meios de folguedo mais complicados e onerosos.

A tensão muscular e a atenção mental que se requerem para guiar uma motocicleta, são ainda mais beneficas para quem trabalha, durante a semana, encerrado, numa officina, numa fabrica, num gabinete ou num escritório.

Muitos ha que se aborrecem e cançam com o automovel, enquanto que com um ligeiro equipamento de campanha sobre o porta-bagagem ou no *side-car*, a moto proporciona um recreio mais salutar e desportivo.

O motociclista encontra no esforço muscular que se exige para conduzir uma máquina e no trabalho que a instalação dum acampamento reclama, exercicio bastante para recobrar o seu bom estado fisico; e no ar puro que os seus pulmões aspiram ao correr velozmente na sua moto, encontra ainda um regosijo muito superior ao do automobilista.

No estrangeiro, os atletas usam a moto, como elemento de auxilio para os seus treinos. Quando a rotina ordinaria do seu campo de treinamento se torna enfadonha, um passeio em motocicleta proporciona-lhes tal distracção e prazer que prontamente conseguem o animo e a vivacidade de que necessitam.

Temos um exemplo no caso do jovem pugilista Stribling, simultaneamente precoce e sensacional: Apenas com 17 anos e já contava no seu activo oito «knock-outs» em encontros profissionais; no entanto, os seus empresarios e treinadores, dominados pela ambição de explorarem esse formidável

lutador, fizeram-no trabalhar com tal excesso, que quando começou a ser derrotado por pugilistas que eram considerados inferiores a si, o publico disse que o tinham exgotado, tal qual um motor que se incendia numa só corrida.

Esse jovem atleta manifestava cansaço e aborrecimento; tinha o rosto pálido e o espirito deprimido.

Os treinos tinham sido para ele de efeitos tam desastrosos, como o são, em geral, todos os trabalhos monotonos e excessivos.

É então que ele adquire uma motocicleta e se dedica a correr, ansioso de ar livre, como um corcel à solta.

Pouco tempo depois deste exercicio tonificante e salutar, Stribling volveu ao *ring* com um êxito notavel.

Em menos de um ano, teve 158 encontros pugilisticos, sofrendo apenas 6 derrotas; dos seus 152 triunfos, em 57 deles, obteve a vitória por *knock-out*.

A parte o precioso recreio e reconfortante exercicio, tam necessários à saude e nos quais a motocicleta supera o automovel, ha que ter em conta a economia que resulta da moto, e que tanto é uma economia de dinheiro como de tempo.

Como prova dessa economia, no seu custo de manutenção, temos o exemplo da moto monocilindrica que viajou de Johannerburgo a Maritzburgo (Africa do Sul) ou seja uma distancia de 621 quilometros, quasi o percurso Porto-Lisboa, ida e volta, gastando 22 horas, com um consumo de 9,092 de gazolina, o que corresponde a uma média de 68 quilometros por litro.

O custo inicial da moto é, tambem, muito menor, ainda que se cometa com frequencia o erro de o comparar ao custo de um automovel dos de série mais vulgar, quando o confronto a fazer, deveria ser com o do preço de um automovel de qualidade e de categoria tam superiores como os da moto.

A economia da moto torna-a francamente acessivel ás pessoas de modestos recursos, sobretudo áqueles que não estejam em condições de comprar e sustentar um automovel.

A crescente popularidade da motocicleta está provada pelas estatísticas do mundo inteiro; temos à mão os elementos que mostram o numero de motocicletas registadas em mais de 116 países:

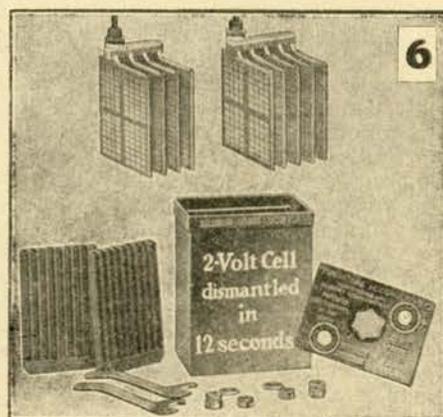
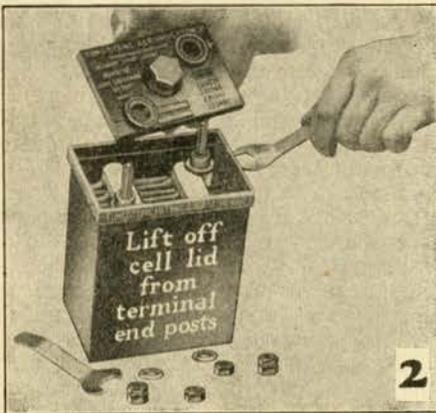
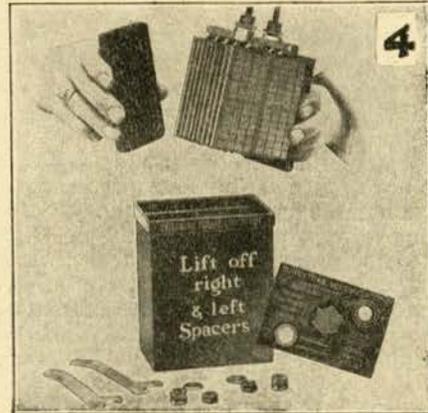
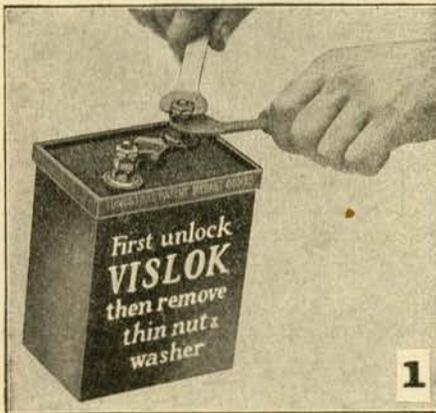
| | |
|------|-------------|
| 1925 | — 1.203.878 |
| 1926 | — 1.475.010 |
| 1927 | — 1.674.720 |
| 1928 | — 1.944.228 |
| 1929 | — 2.262.932 |

(Continua na pagina 14)

Baterias TUNGSTONE

A inteligente construção **TUNGSTONE** habilita qualquer pessoa a aprender como e porque a **TUNGSTONE** dá ao seu possuidor absoluta segurança, sem —: —: obrigar a despesas sucessivas nem a demoras massadoras —: —:

4 ANOS DE GARANTIA



DISTRIBUIDORES EXCLUSIVOS EM PORTUGAL

STREETS, LIMITADA

Rua Sá da Bandeira, 64-68—PORTO

Explosões no silencioso!...



ANDAR...

Dar passos; caminhar. Transportar-se por

qualquer meio de condução; mover-se.

A primeira aspiração do menino depois de nascer é andar, e o primeiro passo é sempre motivo de alegria em casa.

A seguir, na adolescência, anda-se nas aulas, e como é obvio, pela mais rudimentar lei da natureza, uns andam mais adiantados que os outros. E' neste tempo que se começa a andar de triciclo, e com a fraca noção das responsabilidades, esse andamento, ás vezes um pouco veloz para as circunstancias, produz quedas e arranhões inerentes; então, á chegada a casa "anda", a pavaninha da mãe.

A seguir a idade aumenta e anda-se de bicicleta. Começa a utilização pratica do tempo e o andamento util a ser um facto.

Andou bem nos exames. O pai, ufano, diz no fim de jantar: — Vou-te dar uma moto! — E nesta altura começa a andar á roda a cabeça do feliz filho, até que, realiado o sonho, ele de facto anda a 70, 80, 90 á hora, senhor independente, controlando-se a seu bel-prazer, no pleno uso de bem compreendidas noções de liberdade.

Passaram-se as férias, começou o trabalho. Nos primeiros tempos a moto servia, mas houve a considerar que andar á chuva é pouco pratico, se bem que bastante desportivo... Porém o nosso homem já começou a antever que teria de substituir o seu meio de locomoção por qualquer coisa que lhe fornecesse a comodidade, a liberdade e a certeza de poder desempenhar, dentro das suas horas de trabalho quotidiano, aquilo que seu pai levava a fazer na semana inteira...

Andou... andou... e comprou um Austin 7... Anda por chuva e sol, sempre na lufa-lufa da vida, e com os proventos de quem a inicia com segurança e economia.

Dois anos andados e eis o nosso homem, galhardamente, num Ford, com o desejo já dos 100 á hora... E foi subindo, subindo, até que hoje possui um 8 cilindros em voga.

Andou rapidamente sempre na vida e o seu sistema de viver pautou-se paralelamente ao seu sistema de "andar". Hoje resolve os problemas

da sua vida comercial com a mesma pericia, segurança e velocidade com que se habituou a andar desde pequeno, dos primeiros passos aos 150 á hora. Tal é hoje a interferencia básica do automovel na educação da sociedade.

Andar de automovel constitue estar á altura do século. Representa poupar tempo, utilisá-lo melhor, e até nas diversões constitue uma arma para se descobrir o logar longinquo nunca dantes visitado. Portugal, cheio de belezas naturais da terra e do ceu azul inconfundivel, raras vezes com nuvens, é hoje mais do que nunca terreno infinitamente propicio para a cultura do automobilismo.

Desenvolver a função de andar mecânicamente constituirá o desenvolvimento do fomento nacional. Até na civilização do povo isso se nota. Vejamos o lavrador, saindo da sôga dos bois, andrajoso e com ténues conhecimentos de higiene e limpeza pessoal, seis mezes depois de conduzir a sua camionete: — Concedemos que "anda", muito mais assoeiado e culto — uma das provas incontestaveis do efeito do andamento mecânico.

A nomenclatura das diversas peças componentes dum instrumento de auto-locomoção começa por interessar quem dela se utiliza e daí a necessária instrução intuitiva, que nasce sem querer quasi. O automovel é pois um instrumento para "andar", na mais feliz acção do termo, e o presente século trouxe-nos o automovel para ser utilizado em seguida, pois que nos promete, antes de dar lugar ao vindouro, pôr-lhe definitivamente azas.

Assim o andar dará o legitimo lugar ao voar — o que foi provado nos 372 quilometros á hora do Major Seagrave.

Andar... andar... verbo que desde nascer nos anda nos ouvidos, é igualmente ainda termo jocosso, lascivo, libidinoso... quando na rua, falando com um amigo, nos passa bela dama pela vista e ele nos diz a meio tom: — Aquela anda...

ZÉ VELOZ

A manifesta falta de policia nas nossas estradas tem muitos inconvenientes.

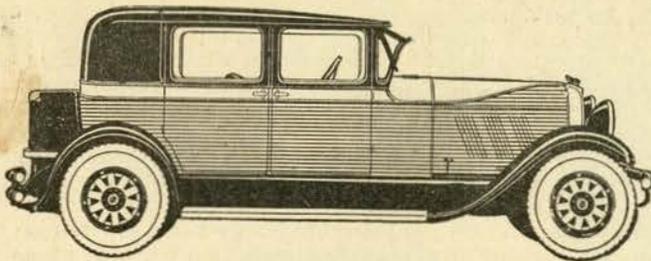
Entre estes, merece especial relevo a constante multiplicação dos vandalas que as infestam, demolindo muros de suporte, apeando postes de sinalisação, apedrejando os automoveis que passam ou construindo, com vagar e requintada selvageria, armadilhas em que os automobilistas, desprevenidos, podem deixar a vida.

Esboca-se já a criação dum corpo de policia especial para as estradas.

Quando será ele, em numero e qualidade, aquilo que o desenvolvimento do automobilismo reclama?

Quando veremos exemplarmente punido o primeiro dos bandidos que apedrejam e assaltam automoveis?...

AUBURN



Sedán Modelo 120

3,30 m. de distancia entre os eixos. 125 cavalos de força.
De oito cilindros em linha.

rabilidade e alto valor de revenda. Estamos sinceramente convencidos que V. Ex.^a ha-de decidir-se sobre o Auburn, visto que esta resolução é inevitavel quando o confronto se faz com os factores indicados. Esta preferencia ser-lhe-ha imposta pelo seu proprio espirito de seleção. A Casa Auburn convida-o a fazer esta comparação antes de resolver comprar outro automovel. E se o Auburn deixar de se vender por si só, não insistiremos na sua compra.

AUBURN AUTOMOBILE COMPANY, AUBURN, INDIANA

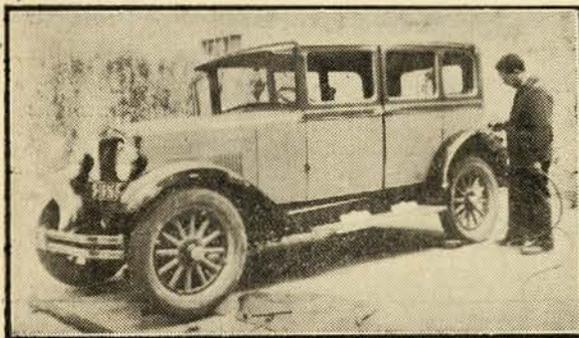
AGENTES GERAIS

Elias, Fonseca & Sotto-Maior, L.^{da}
Garage Conde Barão—LISBOA

AGENTES NO NORTE

Pinto Basto & Leite, L.^{da}
Rua Heroes de Chaves, 369—PORTO

Oficina Mecanica de Reparação de Automoveis e Construção de Carrosseries



José Ribeiro Gomes

Rua do Bomjardim, 1224, e terminus
-: da Travessa Antero de Quental :-

— PORTO —

PINTURA A DUCCO

com os mais modernos aparelhos e soldadura a autogenio, etc. Todos os trabalhos desta casa são executados com a maxima perfeição.

GARAGES DE RECOLHA NAS DUAS CASAS.

Telefone, 4534

MANUFATURA PORTUGUEZA

DE AROS E RODAS EM AÇO, SISTEMA STRAIGHT-SIDE

— PARA TODA A CLASSE DE VEÍCULOS —

ALVARO FERREIRA RODRIGUES

Travessa Anselmo Braancamp, 46

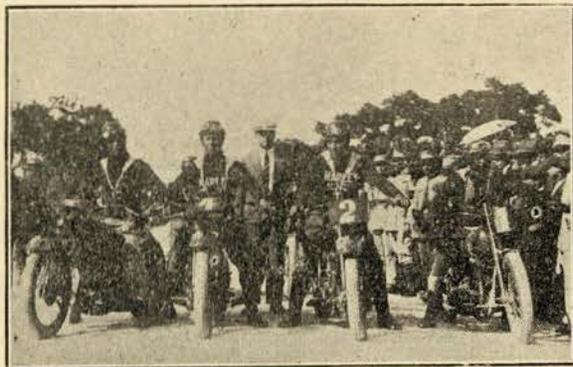
PORTO

Chamadas ao telefone 870

Transformações dos rodados dos automoveis, camionetes e camiões.
Especialidade em rodas para as camionetes CHEVROLET, OVERLAND e FORD
PNEUMATICOS DE TODAS AS MARCAS

O motociclismo e as suas vantagens

(Continuação da página 10)



No campeonato motociclista de Portugal

A «equipe» da «Harley» vendo-se, com o numero 2, o sr. Joaquim Moreira da Silva, nosso assinante, vencedor da categoria «Profissionais»

O ano próximo de 1930 deve bater um récord formidável destes numeros.

No que diz respeito a Portugal, o comercio e a industria começam a olhar para a moto como instrumento de trabalho e economia.

Ha casas que estão adquirindo motos para os seus viajantes, o que lhes permite percorrer num só dia uma grande área da provincia, visitando uma clientela mais numerosa e dispersa, com um limitado dispendio.

As casas comerciais deixam de ter um motivo serio de apreensão, com os incomportaveis orçamentos das viagens na provincia, nos quais as verbas para o caminho de ferro, para outros meios de tracção em zonas sem vias de comunicação além das de estrada, para os hotéis e tudo o mais, pezam com uma terrível incerteza sobre os resultados dos negocios feitos.

E depois, o mecanismo das motos de categoria, apresenta hoje tais aperfeiçoamentos, esmeros e requintes de detalhe; a sua suspensão é tam suave e tam cuidada, mesmo atravez de maus caminhos, que é quasi uma tentação irresistível gosar as vantagens que uma boa moto nos oferece.

O interesse, o entusiasmo e a paixão pelo motociclismo, transpareceram sensacionalmente, no Campeonato de Motociclismo recentemente levado a efeito nesta cidade.

Os muitos milhares de pessoas que com uma emoção indescritível, assistiram a esta prova brilhantissima e difícil, dão bem a ideia do magnifico futuro que no nosso paiz está reservado ao motociclismo, o que é ao mesmo tempo assegurado pelo problema das estradas que começou a ter a solução pratica e animadora que de ha muito se impunha.



No campeonato motociclista de Portugal

Parte da equipe da «Terrot» em que figura, com o n.º 24, o sr. Antonio Dias que triunfou na categoria «Amadores»

Vencedora do Campeonato de Portugal

(INDEPENDENTES)

CLASSIFICAÇÃO GERAL

500 c. c. 250 c. c. 175 c. c.

MOTOCICLISTAS: Não compreis sem ver estas motos nos
AGENTES GERAIS

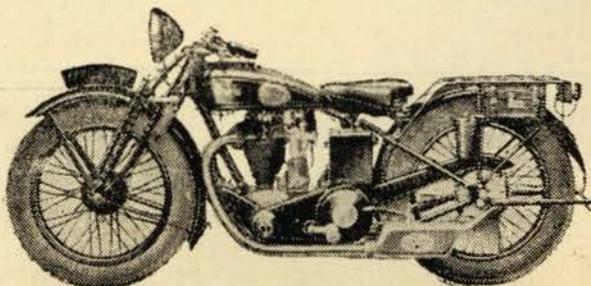
JEAN & ROGER GAY

633, Rua Brito Capelo

MATOSINHOS

TELEFONE. 124

“TERROT.”



FERODO

PEÇAM AS CINTAS

FERODO

(LETRAS DOURADAS)

Em todas as garages e oficinas de reparações

Equipamentos electricos

e peças avulsas

S. E. U.

para todas as marcas

de automoveis

AS BATERIAS

"DININ"

SÃO AS UNICAS

QUE SE VENDEM

JÁ GARREGADAS

DEPOSITARIO:

A. de Souza Andrade

Rua Trindade Coelho, 1-C-1.º

— PORTO —

TELEFONE, 1197

No seio dos profissionais do volante



UMA JUSTA HOMENAGEM

E' do conhecimento dos leitores do «*Guiauto*» que, no dia 25 do corrente, passou o 19.º aniversario sobre a fundação da *Associação de Classe dos Chauffeurs do Norte*.

O que foram as festas comemorativas, já o dissemos no ultimo numero do nosso semanario.

Limitamo-nos, pois — conforme ali prometemos — a representar, pela gravura inclusa, o quadro que foi descerrado na sessão solene do dia 25, para homenagear a primeira Direcção legalmente constituída.

Nessa moldura, vê-se: em cima, o sr. Antonio Pereira Coelho, Presidente; no 1.º plano — á esquerda, o sr. Francisco Pinheiro Gomes, 1.º secretario — á direita o sr. Manoel Vaz, 2.º secretario; no 2.º plano — á esquerda o sr. Eduardo Romualdo Teixeira de Vasconcelos, tesoureiro, e á direita o sr. Antonio Lemos, vogal.

Bem merecida foi esta homenagem, que, aliaz se estende a todos os socios fundadores do organismo, pois ao seu esforço e dedicação se deve a prestimoza Associação de Classe.

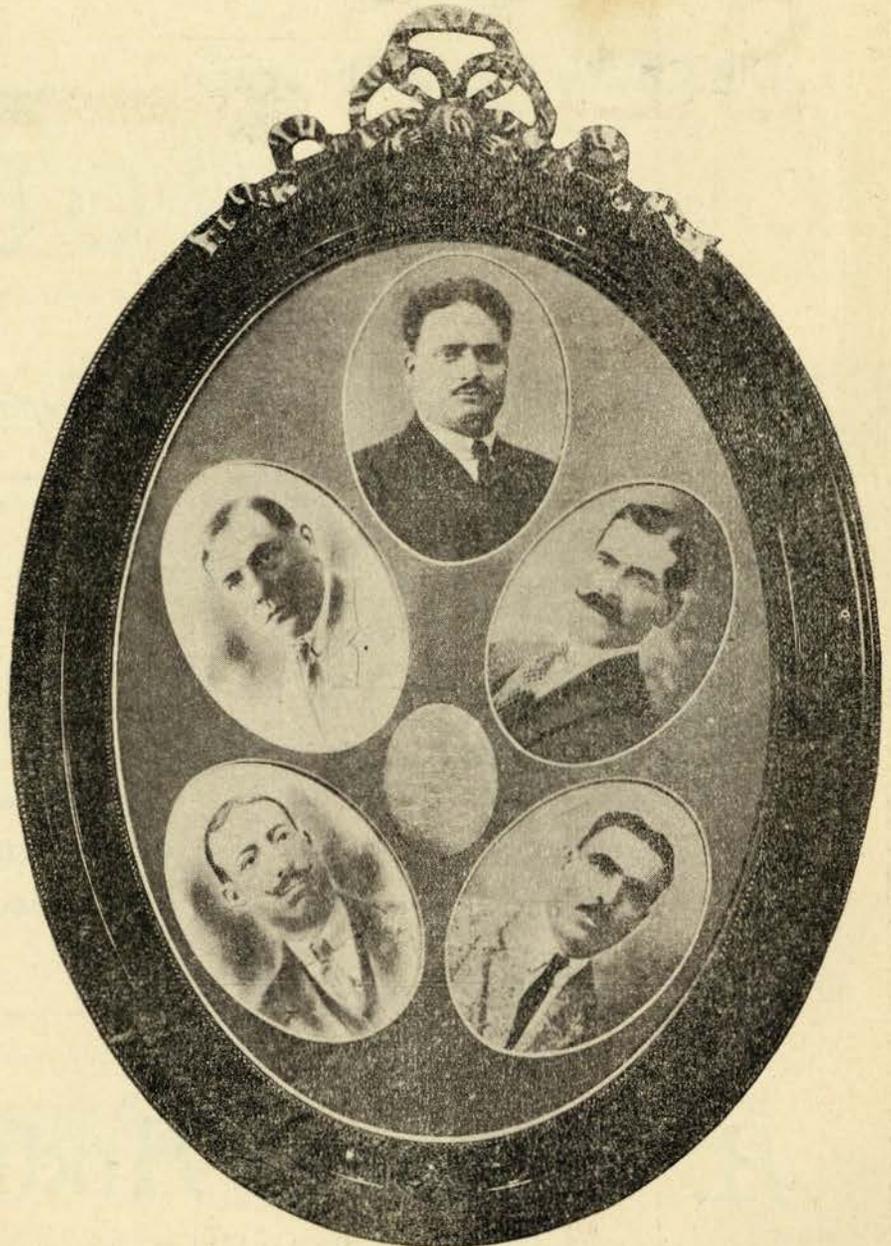
O «*Guiauto Ilustrado*» com orgulho arquiva os seus nomes e retrato nas suas paginas, endereçando a todos, antigos e modernos socios da Associação, as melhores saudações.

E faz votos no sentido de todos os componentes da numerosa classe, atentando na temível crise que se vai acentuando, saberem cumprir o que é seu indeclinavel dever, acorrendo a prestar á Associação o auxilio moral e material que a sua manutenção exige.

Muitos e importantes são os problemas a re-

solver para que os profissionais do volante portuguezes gosem vida de relativo desafogo, sem pesadas preocupações no *Amanhã*. As diferentes Associações de Classe não podem estudar tais questões, desenvolvendo esforços pela sua solução conforme os interesses da massa que representam, se esta não as estimularem convenientemente.

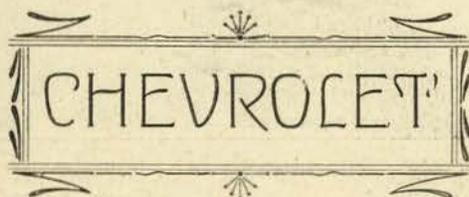
Oxalá, portanto, todos assim o reconheçam, agora e quando, no futuro, se erga qualquer instituto de mais largos horisontes, mais dilatada esfera d'acção.





SEIS

CILINDROS



**A OBRA MAXIMA
DA SUA HISTORIA**

*O maior exito
automobilista
da actualidade*

**CARROS E CAMIONETTES
PARA ENTREGA IMEDIATA**

CONCESSIONARIOS NO PORTO:
DINIZ & MENDONÇA, L.^{DA}
RUA DE SANTA CATARINA, 558

Ponhamos os olhos nisto...



Razão ha para supôr-se que os americanos procuram, por todos os meios, afogar a palavra *impossivel*, sob ondas imensas dos seus *dollars*, resolvendo, á custa destes, os mais complicados problemas d'ordem material.

Vejamos um exemplo:

A Associação dos Vendedores d'Automoveis de Los Angeles, esforçou-se, este ano, por oferecer á sua cidade a melhor exposição d'automoveis na sua historia...

E conseguiu-o, relativamente. Porem, quiz o azar que, a 5 de Março, quando o referido *certamen* estava no apogeu, um traícoeiro incendio totalmente destruiu as suas instalações, reduzindo os modelos expostos a quasi inuteis montões de sucata.

Não foi este desastre suficiente para abalar o animo e a ferrea vontade dos organisadores da exposição!

Não os entibiou o esmagador prejuizo de 1.200.000 *dollars*—que foi quanto o fogo voraz destruiu!

Como, por qualquer modo, queriam uma exposição d'automoveis, os organisadores prepararam e ofereceram ao publico, no mesmo local, um novo certamen, em nada inferior ao primeiro—isto



quando as cinzas do incendio estavam ainda mal arrefecidas.

Pasmaram os Estados Unidos da coragem e teimosia dos vendedores d'automoveis em Los Angeles.

Se eles pasmaram, que faremos nós...

Como, em tudo, somos pequeninos e pobres!...

Fortes d'animo nos lances extremos, nós, os portuguezes, facilmente sucumbimos, em face de quaesquer obstaculos que se oponham aos nossos propositos.

Vários factores concorrem para esta *fraqueza* mas o principal é, sem duvida... a falta de dinheiro.

Se alguns capitalistas não fossem tão apegados ao *reccio de perder*, é quasi certo que, em muitas coisas, excederíamos os *arrojados* americanos.

Assim...



As nossas gravuras representam:

Em cima: O estado a que ficou reduzida a primeira exposição;

Em baixo: O certamen organizado apoz o incendio.



SE UZAR UMA VEZ

FIREZONE OIL

NA GAZOLINA

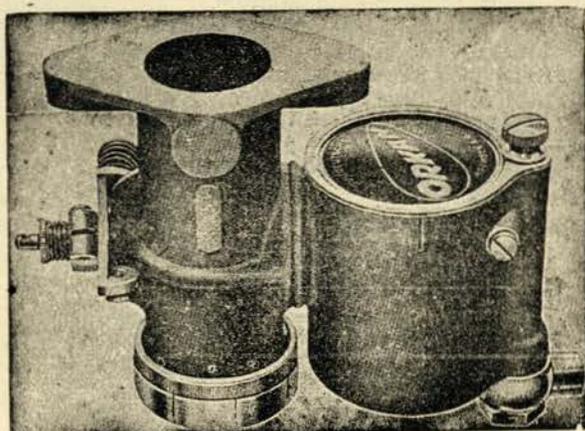
Jamais o dispensará

O UNICO SUPER-LUBRIFICANTE LANÇADO NO PAIZ COM VERDADEIRO SUCESSO

AGENTES EXCLUSIVOS **ED. FERREIRINHA & IRMÃO**
192, R. DA PIEDADE — PORTO

OS CARBURADORES "ORKAN,"

Impõem-se não só pela ECONOMIA como também pela sua extrema SIMPLICIDADE



TELEFONE, 4994

Telegramas POPULAR

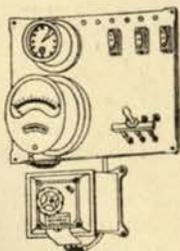
Accessorios para
Automoveis

REPRESENTANTES PARA PORTUGAL

J. TORRES, L.^{DA}

119, RUA DOS CALDEIREIROS, 121

PORTO



SERRALHERIA MECANICA

— DE —

Arminio Machado

99, l. do Bomjardim, 107 — PORTO

TELEFONE, 4968

Perfeição e maxima
responsabilidade
em toda a execução
mecanica de automovel.

O quadro do electro-
pirometro, regulador
do forno
para tempéras

TUDO

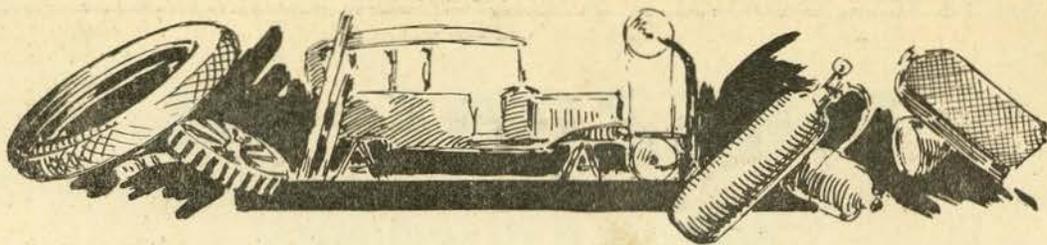
PARA O AUTOMOBILISMO

SEMPRE

A Melhor Qualidade pelo Melhor Preço

Auto Omnia, L.^{da}

23, Praça da Liberdade — PORTO



INDUSTRIA NACIONAL

Para quantos se proponham defender o automobilismo em Portugal, um dos mais difíceis problemas, o *gachis* da questão, encontra-se, sem duvida, na defeza da industria nacional do ramo.

E porquê?...

Porque desde sempre, desde que o automovel veio até nós, quasi todos os portuguezes—e especialmente alguns que, pela sua qualidade e posição, deveriam pensar de modo bem diverso—se viciaram em taxar tal industria de «parasitaria».

Não queremos nem podemos recusar—até certo ponto—razão a quem tal afirma, porque, mercê da falta de protecção dos poderes centrais etc., a nossa industria automovel pouco tem avançado, em relação aos formidaveis progressos que no estrangeiro se registam.

Nem tal é para admirar!

O sensível retraimento dos nossos capitalistas, a indiferença de alguns daqueles que nas universidades nacionais e estrangeiras cursaram a engenharia civil e, sobretudo, as facilidades estabelecidas pelos governantes á importação de productos que nós poderíamos fabricar em condições de vantagem, não são de molde a mais que a inutilisação dos tenazes esforços e boa vontade dos industriais portuguezes, ordinariamente estudiosos, *sonhadores* mas... pobres.

Isto, porém, não impede que entre aqueles que da industria e para a industria vivem, surjam amiude afirmações de valor, que fazem pasmar e envaidecer quem quer que para eles olhe com atenção e um pouco de patriotismo.

Homens de grande envergadura moral e ferrea vontade, eles impõem-se como figuras marcantes, intrepidos batalhadores na constante luta contra mesquinhas paixões e ruins interesses.

Para esses bons portuguezes vai o mais vivo aplauso do «*Guiauto*».

Na ancía de apontar á multidão interessada os homens e os feitos com jús a especial menção, continuando o que iniciamos no nosso semanario, faremos uma ligeira resenha do que se vê em algumas casas da especialidade.

Comecemos, hoje, por referir-nos á

Fabrica de rodas e jantes, em chapa d'aço para viaturas automoveis, de carga ou de passageiros

Na travessa Anselmo Braancamp, 46, estabeleceu o sr. Alvaro Rodrigues uma fabrica (chamamos-lhe assim porque, de facto, *fabrica*) que, dentro do nosso programa, fomos visitar.

O que ali vimos, simplesmente nos encheu de admiração.

O unico producto da casa—as rodas a que acima aludimos—sae das mãos do fabricante em condições que suplantam os melhores congéneres do estrangeiro.

As rodas que ainda hoje importamos são, como é sabido por todos os interessados, feitas de ferro maleavel, geralmente por fundição, o que as torna excessivamente pesadas.

Pois o sr. Alvaro Rodrigues, depois de aturados estudos, está fornecendo grande parte do nosso mercado, de rodas exclusivamente feitas de chapa e vergalhão de aço, processo este que, não prejudicando e até favorecendo a sua resistencia, as torna mais leves e, portanto, mais recomendaveis.

Visitamos a fabrica em laboração. Acompanhamos, atentamente, as diferentes operações e, com esta análise, a nossa admiração gradualmente subia de ponto.

O sr. Alvaro Rodrigues gentilmente nos ía elucidando.

Assim foi que constatamos como, á força de estudo e vontade de vencer, foi possivel substituir grandes, potentes e carissimas maquinas por aparelhos rudimentares, autenticos monumentos erguidos á inteligencia e tenacidade dos artistas portuguezes.

Não ha na casa do sr. Alvaro Rodrigues grandes prensas ou potentes calandras. Não!

Ali, a maquina principal é o braço dos operarios, sob a acção do cerebro do seu director.

No entanto, a obra sae-lhes das mãos solida, de perfeito acabamento, de apparencia que nada fica a dever á que vem dos grandes fabricantes estrangeiros, a despeito de toda a maquinaria—a mais forte e perfeita—de que estes dispõem.

Não podemos trazer para aqui as diferentes fases de fabrico.*

Nem isso interessa. Unicamente afirmamos mais uma vez, sem receio de contestação, que as rodas nacionais suplantam, em tudo—seja qual fór a sua medida ou a carga a suportar—as que, a peso de oiro, importamos.

Em tudo; até no preço.

Basta dizer que a transformação das 7 rodas (de *bandage* macissa para pneumáticos) dum *camion*, apropriando e utilizando os quatro cubos, fica mais barata 2.000 escudos que applicando rodas estrangeiras.

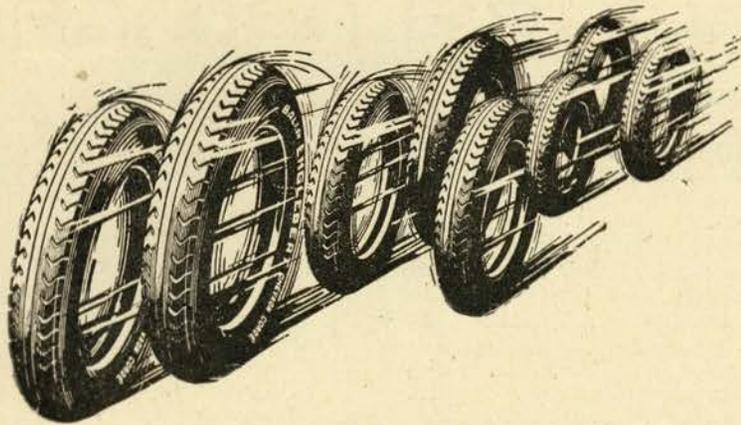
A perfeição, leveza e resistencia do fabrico, teem causado *engulhos* a muita gente. Varios negociantes da especialidade compram as rodas mas... duvidam da sua origem.

Até mesmo muitos artistas nacionais proclamam tal duvida, pelo que já se teem *feito* apostas, que, como é natural, são ganhas por quem defende, com previo conhecimento de causa, a proveniencia nacional.

Muito visitada tem sido a fabrica por profundos conhecedores da materia, que ao sr. Alvaro

(Continua na pagina 30)

RESISTENCIA



Conforto ——— Segurança

**EIS O QUE DEVEIS
EXIGIR DOS VOSSOS**

PNEUS.

Englebert

**ASSEGURA-VOS
ESSAS VANTAGENS**

As Auto-Estradas

A rede de estradas comuns em Portugal, vai sendo ligeiramente beneficiada. Dizemos ligeiramente, porque, apesar de muito se ter feito nos ultimos tempos, a verdade é que estamos muito longe de podermos egualar-nos ao que se faz lá fóra.

As nossas estradas, além de estreitas e de *macadame* pouco proprio para suportar o constante desenvolvimento do transito, enfermam de péchas perigosas, como passagens de nível, valetas profundas, etc., que são absolutamente banidas nas estradas que lá fóra se vão rasgando para serem exclusivamente utilizadas pelas viaturas auto-moveis.

Em varios paizes — especialmente na America — ha já auto-estradas franqueadas ao mais moderno, pratico e rapido meio de transporte.

A Espanha, nossa vizinha, acompanha de perto e afoitamente os exemplos que merecem copia; assim é que enriquece a sua rede de estradas com mais uma artéria, para serviço automovel, que irá de Madrid até Irun, na fronteira com a França.

Esta *auto-estrada* — a primeira construida naquele paiz — medirá 415 quilometros e atravessará as provincias de Madrid, Guadalajara, Soria, Logroño, Navarra e Guipuzcoa, que, entre si, teem, presentemente, registados mais de 30.000 auto-moveis.

A construção, levada a cabo por particular iniciativa da Companhia Auto-via de Madrid, é subsidiada pelo governo — a titulo de garantia de juros — com a subvenção de trez milhões de pesetas, durante vinte e cinco anos.

Parte a estrada, de Madrid, a 645 metros acima do nível do mar e vai subindo, sensivelmente, para atingir, em Ontavilla, a altitude de 1.130 metros e 1.140 em Almazán, donde desce até aos 980 metros entre os quilometros 180 e 190.

Atinge a altitude maxima (1.220 metros) em Puerto de Madera, a quasi 210 quilometros de Madrid, descendo depois para o vale de Ebro, para logo subir, até ao quilometro 360.

Ha na estrada rampas de 0,0283 e sete tuneis, entre os quais um que mede quatro quilometros, em pronunciado declive, na altitude de 730 metros, proximo ao quilometro 359.

Esta estrada — que, tudo leva a crêr, será

franqueada ao serviço publico até ao fim do ano corrente — terá um leito de 12 metros de largura, todo revestido de cimento, e não é prejudicada por uma só passagem de nível, pois, de todas as vezes que cruza com outra artéria ou via ferrea, fa-lo-ha em passagens superiores ou inferiores, conforme mais convenha.

Muitos paizes da Europa estão já dotados de excelentes auto-estradas, havendo varias em projecto e outras em via de construção, para as quais, nos orçamentos do estado, figuram verbas colossais, quer para a construção, quer para a conservação.

Os E. U. da America — como é natural visto ser este o mais intenso centro de produção automovel — marcham na vanguarda da construção de tais estradas, pelo que, ali como em grande parte da Europa, viajar d'automovel corresponde quasi que a *navegar em mar de cêbo*.

E em Portugal?... Que tristeza ao verificarmos o nosso atrasamento!...

Contentemo-nos, sequer, vendo que estão sendo tapadas as maiores bréchas e que, aqui e além, já temos bocadinhos de estrada com o *macadame* vulgar, revestido duma ligeira camada d'asfalto — despeza que, infelizmente, não consegue ocultar ou suavisar as *masélas* que tanto prejudicam os automoveis e quem neles viaja, por, na maioria dos casos, ser aplicada já quando o leito da estrada está um crivo.

Quando, fieis á nossa tendencia de tudo copiar, teremos nós auto-estradas?...

Terá que morrer toda a actual geração sem que esse *sonho* entre no campo das realidades?...

Bom é que saibamos esperar, mas não é mau que, persistentemente, aqui e em todos os lugares proprios, lembremos aos poderes publicos a conveniencia de, por sua iniciativa ou auxiliando qualquer empreza que a tal cometimento se proponha, serem rasgadas estradas á altura das necessidades do desenvolvimento automobilistico, unico fomentador do *turismo* que, sendo um rico filão a explorar, entre nós está ainda quasi virgem

A PEZAR das diferentes medidas adoptadas pelas estancias officiais que superintendem no transito, ainda hoje se encontram, por todo o paiz, passagens de nível completamente des-guarneccidas, facto que as torna verdadeiras ratoeiras a que poderá ficar presa a vida dos automobilistas ou de quantos, por qualquer via, de taes passagens se utilizam.

Até quando?...

Quando será, eficazmente, resolvido este importante problema?...

Ford

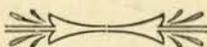
**O CARRO
UNIVERSAL**

O "FORD" MODELO A é considerado como a contribuição mais importante até agora feita ao progresso da industria automobilista e ao bem estar de milhões de pessoas de todas as partes do mundo.

40 HP. ao freio — 105 Kl. por hora — 11 lit. aos 100 Kl.

*Tudo quanto hoje em dia se requiere e necessita dum automovel
se encontra reunido no novo FORD:*

VELOCIDADE, CONFORTO, RESISTENCIA, CONFIANÇA,
E ECONOMIA, COMBINADOS EM ACTO GRAU

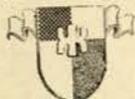


AGENTES OFFICIAIS:
MANOEL ALVES DE FREITAS & C.^ª

PALACIO FORD

157, AVENIDA DOS ALIADOS, 165
PORTO

THE GENERAL TIRE



PNEUS E CAMARAS

GENERAL



Quanto mais quilometros andam mais amigos conquistam

O automobilismo em concorrência com o caminho de ferro

Da «Revista Portuguesa de Comunicações»:

O progressivo desenvolvimento e aperfeiçoamento dos transportes em automovel e a concorrência que eles veem fazendo aos Caminhos de Ferro, tem sido motivo de grandes preocupações em todos os países, não só para as empresas exploradoras de linhas ferreas, mas também para os Governos, pelas consequências a que ela pode dar lugar.

Ainda ha dias se afirmou que o transporte automovel só podia concorrer em vantajosas condições com os Caminhos de Ferro em trajectos curtos, e até 50 quilometros, e que a partir destas distancias não teriam as empresas ferroviarias receio da concorrência.

Os transportes em automovel batem já hoje os Caminhos de Ferro a grandes distancias, desde que tenham estradas apropriadas para a sua circulação, e se este facto em Portugal ainda não se verificou em larga escala, é isso devido a não estarem concluidas as reparações das nossas estradas.

Em França, entre Paris e Marselha, já ha um serviço diario feito pela C.^a Terrestre Maritima de Transportes Internacionais «D. Freich e Prim» que funciona com toda a regularidade, qualquer que seja o estado do tempo. Enquanto que os comboios do P. L. M., durante o periodo de inverno rigoroso, experimentavam atrasos consideraveis e talvez sem precedentes, os camions automoveis, continuavam imperturbavelmente a fazer os 830 quilometros, que separam as duas cidades, em 24 horas.

Por esta via seguem agora a maior parte das encomendas postais que anteriormente seguiam pela via ferrea em 4 dias de trajecto. A tarifa é a mesma que a do caminho de ferro, o transporte em menos 3 dias e além disso as encomendas são entregues em domicilio e podem ser expedidas directamente por Algéria, Tunisia e Marrocos, e para outras colonias e outros países.

A Companhia Freich-Prim procura encurtar ainda o tempo de transporte fazendo o trajecto em 18 horas.

Em Abril inaugurou-se uma carreira de autocars entre Londres e Nice em quatro dias, para a qual se utiliza um verdadeiro salão volante, marca Renault de 40 C. V.

Em quasi todos os países as empresas de Caminhos de Ferro tem procurado, por todos os meios, defender-se da concorrência.

Em 1928 o P. L. M., em França explorou 150 carreiras num precurso de 20.000 quilometros.

Na Suissa já em 1927 se tinha formado a «Suisse Express S. A.», especialmente organizada para bater a concorrência do transporte automovel, propondo-se, no interesse da comodidade, da modicidade de preços e da rapidez de transporte, proporcionar ao publico todas as vantagens.

Os Caminhos de ferro federais Suissos, que constituem a rede mais importante, eram os detentores da maior parte das acções desta empresa, o que permitia organizarem-se contractos com os caminhos de ferro para tarifas combinadas de passageiros e carga, com manifesta superioridade sobre as outras empresas de transporte automovel.

A «Sesa» pretendia apenas adquirir trafego para os Caminhos de Ferro. Os serviços que a «Sesa» se propunha estabelecer atingiram tal perfeição que a maior parte das outras empresas se ofereceram á «Sesa» declarando que queriam ser seus agentes e nessa qualidade trabalhariam sujeitando-se á sua organização.

Não necessitou, por esse facto, a «Sesa» de adquirir carros; bastavam-lhe os das empresas que exploravam já o transporte automovel e que aderiam á sua organização, e estabeleceram-se tarifas combinadas que reduziram os preços de camionagem de 15 a 20 % e chegaram nalguns casos a 40 %.

Para chegar a este resultado a «Sesa» fornecia subsidios que diminuiriam á medida que o trafego aumentava.

Meses depois do estabelecimento deste serviço ganhou a «Sesa» 1.200.000 francos de transportes que andavam desviados do Caminho de Ferro.

Em Portugal, a não ser nos contractos de camionagem que as Companhias ferroviarias estabeleceram com empresas exploradoras de transportes em automovel para passageiros e reduzida carga, sem garantias de continuidade, quasi nada se tem feito.

O problema de concorrência e de colaboração dos transportes em automovel com os Caminhos de Ferro tem de ser devidamente estudado e apreciado em todos os aspectos pelas consequências a que a falta da sua conveniente regulamentação pode dar lugar.

N. R.— *O nosso novo colega «Revista Portuguesa de Comunicações» anuncia que se propõe iniciar o estudo dos diferentes aspectos que entre nós oferece o automovel em concorrência com o Caminho de Ferro.*

Aguardamos a publicação de tal trabalho, devendo desde já afirmar que, sendo ele—como supomos—moldado no que se pratica no estrangeiro, deve constituir uma espinhosa e, talvez, ingloria tarefa, visto que a deficiência da nossa rede de estradas e as condições em que estão sendo explorados e oficialmente onerados os caminhos de ferro e o automobilismo, não são nada de molde a que estes dois sistemas de transporte se harmonisem.

Mas... esperemos as conclusões a que chegarão os ilustres tecnicos que prometem estudar o importante problema.

No n.º 2 da citada revista appareceu um artigo da autoria do engenheiro sr. Herminio Soares, a que nos referiremos em tempo oportuno.

EM face do alarme produzido pelos sucessivos desastres de camionettes de passageiros, ocasionando a morte dos mesmos e dos seus conductores, impõe-se aos compradores a necessidade imperiosa de escolherem uma marca de camionete, que pelas suas especiaes e já comprovadas condições de resistencia, solidez e segurança, os livrem de precalços perigosos, que podem ser a causa da sua ruina e da sua desgraça.

Consulte a pavorosa estatística dos accidentes provocados pelas deficiencias de material de muitas camionettes em circulação, e não encontrará nessa estatística uma unica da marca

“International”

ESTAS camionettes merecem pelas vantagens que oferecem, em todos os sentidos, a preferencia dos compradores.

----- * -----

AGENTES:

○○○ STAND BATALHA ○○○

RUA AUGUSTO ROSA, 194

— PORTO —

TELEFONE, 2339

UM GRANDE "MATCH"



O Automovel contra o Caminho de Ferro

Na pag. 24 deste numero, transcrevemos um artigo da "Revista Portuguesa de Comunicações", subordinado ao titulo "O automobilismo em concorrencia com a Caminho de Ferro", artigo que anotamos com a duvida de que o estudo a que ele serve de preambulo atinja entre nós o resultado a que a referida revista visa.

Pensamos assim, porque desde ha muito antes vemos a impossibilidade duma perfeita aliança entre os dois sistemas de transporte, visto entre eles se cavar, cada dia mais fundo, um abismo quasi intransponivel.

Era nosso proposito buscar elementos demonstrativos das arestas repulsivas, quando depararmos, na brilhante revista franceza "Omnia", com um artigo, firmado por Marcel de Koninck, que, exemplificando com o que succede na França, cabalmente satisfaz ao nosso *desideratum*, pois facil é adapta-lo, nas devidas proporções, a todos os paizes.

Longo é o referido artigo. Como, porem, não resistimos á tentação de o transcrever, apelamos para os nossos leitores no sentido de o acompanharem, atentamente, no presente numero e nos futuros, pois dele—especialmente nos ultimos capitulos—colherão substanciais ensinamentos.

Ao autor pedimos nos releve qualquer involuntaria gralha e á "Omnia", requeremos venia para a transcrição.

O titulo é o que encima esta pagina e o texto diz assim:

*No mundo inteiro, a partida está travada. E' a luta do XX seculo contra o XIX.

¿Quem será o vencedor: O velho "railway", outr'ora importado d'Inglaterra ou o moderno automovel, bem francez d'origem e de caracter?

Pode-se emitir desde já um prognostico?

Este derrotará aquele, ou passarão os dois concorrentes a viver lado a lado?

A questão merece que se lhe faça um cerrado exame, evitando quanto possivel quaesquer intenções reservadas ou paixões de parte a parte.

Interessa estabelecer os calculos numericos do problema e apurar as respectivas conclusões, collocando-as, lealmente, no solido terreno do interesse publico.

OS DOIS RIVAIS

Qual é, actualmente, a importancia de cada um dos sistemas rivais?

Podemos computá-la em francos. A receita anual das nossas Grandes Redes ferreas atinge 15 biliões.

Para o automovel as estatisticas são deficientes. Todavia, podemos substitui-las por um calculo aproximado, avaliando a despesa global dos proprietarios d'automoveis.

Esta soma representa, evidentemente, o valor do serviço prestado, pois trata-se de despesas feitas de bom grado.

Circulam actualmente em França mais de 1.500.000 vehiculos a motor: 800.000 viaturas cha-

madas de "turismo", 350.000 camionettes e camions e 350.000 motocicletas, ciclecars e analogas.

Para as duas primeiras categorias podem calcular-se as despesas anuaes, por unidade, na moderada cifra de 10.000 e 20.000 fcs. em media. Levando o calculo até ás motocicletas, chega-se a um total superior a 15 biliões por ano.

Por consequencia, desde já os vehiculos a motor se collocam, na economia nacional, á frente dos caminhos de ferro. Nos Estados-Unidos a proporção atinge simplesmente o dôbro (12 biliões de dollars para o automovel, contra 6 biliões dos caminhos de ferro). Em todos os paizes o uso do automovel desenvolve-se muito rapidamente, enquanto que o trafego ferro-viario fica estacionario ou diminue.

Em que proporção podem os transportes sobre estrada substituir os caminhos de ferro?

Passageiros.—Desde já, no que diz respeito ao transporte de pessoas, a concorrencia aparece muito viva.

Na receita global das grandes rédes, os passageiros não entram em mais que pequena percentagem: 20 % aproximadamente (contra 33 % noutro tempo). Esta percentagem desceria ainda mais se o preço porque são vendidos os bilhetes correspondesse ao custo real do transporte.

De facto, o preço é artificialmente mantido abaixo do preço de custo da exploração, precisamente com o fim de lutar contra a concorrencia do automovel.

Recupera-se a diferença subindo as tarifas applicadas ás mercadorias.

Admiravel processo que consiste em beneficiar o publico que viaja, desforrando-se sobre o publico consumidor!!...

Porque este, de cada vez que compra qualquer produto, paga, cumulativamente, o custo do transporte, incorporado no preço de venda.

Mercadorias.—Na receita global dos caminhos de ferro as mercadorias representam a maior parte: 80 %.

Os transportes por camião automovel terão futuro em França? Sim, incontestavelmente.

Notemos em primeiro lugar que a França é o paiz do mundo onde a proporção de camions e camionettes é a mais elevada (31 % do numero total d'automoveis). Por outro lado, a nossa réde d'estradas é quinze vezes mais densa que a réde ferrea.

Examinemos a questão sob o seu aspecto moderno e não exitaremos em abolir os pesados vehiculos de rodas massicças e marcha lenta. O futuro pertence ao pequeno camion, montado sobre pneumaticos e capaz de desenvolver velocidade superior a 60 Kilom. á hora.

Existem já em França empresas de recovagem cujos vehiculos efectuam, regularmente e sem

“CHRYSLER”

O Automovel de incomparavel valor...

O nome de indiscutivel garantia...

Paris para as modas!...

Chrysler para os automoveis!...

“FARGO”

Fabricação Chrysler

A ULTIMA PALAVRA EM CAMIONETTE

— SEIS CILINDROS —

QUATRO VELOCIDADES

TRAVÕES HIDRAULICOS

AGENTE GERAL

A. BEAUVALET

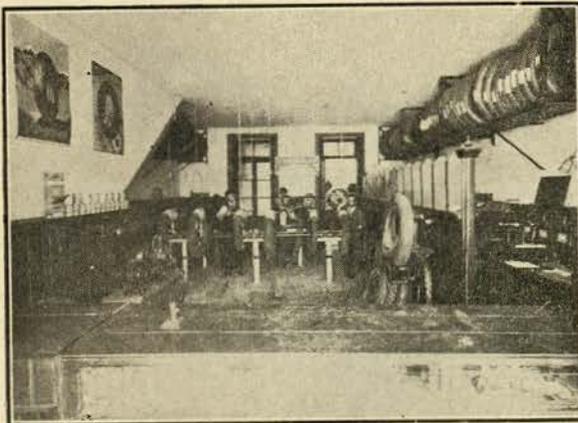
Rua 1.º Dezembro, 137
LISBOA

DISTRIBUIDOR PARA O NORTE

ANGEL BEAUVALET

Rua Santa Catarina
PORTO

A SEMPRE CRESCENTE PREFERENCIA



Com que os Ex.^{mos} Snrs.
Automobilistas honram a

VULCANISADORA

— AMERICANA —

(A primeira estação de serviço instalada
em Portugal)

Constitue a melhor prova
da excelencia dos seus trabalhos

ESPIRITO SANTO & MARQUES

194, Rua Alexandre Herculano, 196

— PORTO —

UM GRANDE "MATCH"

O Automovel contra o Caminho de Ferro

(Continuação da pagina 26)

interrupção, percursos de centenas de quilometros por dia.

Consideremos que a maioria ou a totalidade das mercadorias que seguem atualmente por caminho de ferro seriam transportadas por camions rapidos do tipo moderno, carregados, em media, com 2.500 kilos e percorrendo, quotidianamente, 400 kilometros.

Teriamos, em 300 dias de serviço por ano, assegurado o trafego, por que cada uma destas unidades transportaria 300.000 toneladas kilometricas.

Para desviar para a estrada os 42 biliões de toneladas kilometricas dos nossos caminhos de ferro bastariam 140.000 *camions* ou sejam apenas 12 % do numero d'automoveis que actualmente circulam em França!

Vê-se portanto que, mesmo na extrema hipotese duma supressão completa dos comboios de

mercadorias, não haveria a recear um excessivo congestionamento nas estradas.

Para mostrar as possibilidades que se oferecem ao trafego automovel, recorramos a um exemplo numerico.

Consideremos uma fila de camions rolando á velocidade de 60 Km.^h á hora e espaçados dum Km. Supunhamo-los carregados a 2 1/2 toneladas.

Isto corresponde a um consumo de 2,5 toneladas por minuto, 150 toneladas á hora, 3.600 por dia, ou seja *mais dum milhão de toneladas* por um ano de 300 dias.

Se a estrada é igualmente utilizada nos dois sentidos, vê-se, por conseguinte, que um trafego de 2 milhões de toneladas por ano pode ser assegurado por um só caminho, sem qualquer perturbação no transitio.

O transporte medio das nossas linhas de caminho de ferro não vai alem de 1 milhão de toneladas.

(Continua no numero proximo)

== O ==
 = Automovel =
 == no ==
 = Continente =
 = Africano =



Acabaram os leitores de lêr o inicio dum artigo que, na sua conclusão, com o maximo brilho demonstrará as vantagens que o transporte automovel tem sobre o Caminho de Ferro.

Em muitas emergencias dificeis o automovel se sobrepõe ao antiquado processo de tracção a vapor.

Exemplifiquemos tambem com o que se regista na Africa, nos vastos tratos de terreno alagados pelas chuvas.

A nossa gravura representa um automovel

que, em pleno mato, foi surpreendido por um formidavel aguaceiro, ficando a meio da estrada—se assim se lhe pode chamar—impossibilitado de prosseguir viagem. Bastou, porem, meia duzia de homens para o levarem para ponto mais alto, onde a sua marcha fosse possivel.

Poder-se-hia fazer outro tanto com o caminho de ferro?

Não! E', portanto, manifesta mais esta vantagem do automovel.

Colaboradores do "GUIAUTO ILUSTRADO,"



Com o maior desvanecimento publicamos hoje os retratos dos primeiros "amigos," que honram as colunas do "Guiauto Ilustrado," com o brilho das suas penas.

São eles, da esquerda para a direita, os Ex.^{mos} Senhores:

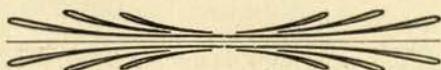
Antonio Marques da Fonseca, proprietário do Stand Batalha, representante das camionetes «International», automoveis «Chandler» e motocicletes «Harley»;

Alfredo A. Cunha, presidente da Camara Sindical dos Negociantes Importadores d'Automoveis

e 1.^o socio da «Automotive Agencies, Ld.» que representa as fabricas de automoveis «Daimler» «Isotta Fraschini» «Jordan» «Peerless» «Ansaldo» e é sub-agencia dos «Ford»;

Eduardo Ferreirinha, profundo conhecedor da tecnica automovel e co-proprietario da conceituada oficina de serralheria mecanica da rua da Piedade, 192, representante exclusiva dos pistões «Borgo» e do «Firezone Oil».

A estes amigos, o mais alto agradecimento pela honra que nos conferiram.



CONSELHOS AOS CONDUCTORES D'AUTOMOVEIS

É dever do bom conductor, quando nos cruzamentos de ruas ou estradas, dar avanço ao veículo que marchar á sua direita, deixando tambem passar primeiro aquele que, em direcção contraria, seguir pela sua mão.

Ordena a lei e recomenda o bom senso que a ultrapassagem de qualquer viatura que siga na

mesma direcção deve ser feita pela esquerda, avançando-se por esse lado a distancia necessaria para deixar o veículo ultrapassado atraz, sem receio de perigo.

Antes desta manobra é necessario ver bem se o caminho pela esquerda está absolutamente livre de carros ou peões.



Machinas Ferramentas
Thumann Rolamentos
 PORTO
 Rua Formosa 400
 para todos os trabalhos
 Aços

TELEFONES, 2294 e 2106

TELEGRAMAS: ETHUMANN

Oficina de Reparações
 (Antiga oficina da garage BENZ)
 DE
ANTONIO PEREIRA COELHO
 Rua da Liberdade
 PORTO

INDUSTRIA NACIONAL

(Continuação da página 20)

Rodrigues não regateiam os mais largos enco-
mios.

Destes merece destaque um alemão (J. Pujol Xicoy) proprietário do maior deposito d'accessorios automoveis em Barcelona.

A admiração deste cavalheiro pelo que veio vêr numa humilde fabricasinha portugueza, clara-
mente se denuncia nas suas seguintes frases:

«Se o Ford conhecesse este homem, ajuda-
va-o com certeza».

«Os americanos se aqui viessem ficavam en-
vergonhados!»

Este visitante foi acompanhado pelo Ex.^{mo} Sr. Antonio Mariano, da firma Corvaceira, Mariano & Gomes.

Estes são os melhores atestados de compe-
tencia e valor que podem ser passados a favor do
artista em fôco!...

O seu amor pela arte e pelo estudo vem já de
longe.

Nos 31 anos que tem dedicado ao trabalho na
especialidade automovel, varias afirmações corôam
os seus esforços.

Inventou o interessante e pratico *economisa-
dor «Luzo»* e o aparelho de vulcanização portatil
«Oravla». Se ele até *sonhou* fabricar *pneus*, para
o que chegou a construir algumas maquinas de seu
invento!...

Enfim. E' pouco quanto digamos dos esforços
de Alvaro Rodrigues.

Oxalá que todos os bons patriotas saibam
fazer-lhe a merecida justiça.

A gentileza do sr. Alvaro Rodrigues, a quando
da nossa visita, foi a ponto de—querendo mani-
festar a consideração com que nos honra e ás clas-
ses que patrocinamos—oferecer um jogo de rodas
do seu fabrico, da medida 30×6, cujo custo actual
sóbe a mais de mil escudos, para ser vendido a
quem mais dêr, revertendo o produto a favor da
projectada «Casa dos Trabalhadores do Auto-
movel».

Bem entendido: esta oferta só será materia-
lisada quando a referida instituição esteja devida-
mente organizada.

Por tão nobre gesto de filantropia os melhores
agradecimentos ao conceituado industrial.

Merece-nos tambem especial referencia a

Officina de reparações da antiga garage «Benz»

É esta officina tecnicamente dirigida pelo nosso
velho amigo sr. Antonio Pereira Coelho.

Sobre a competencia profissional deste meca-
nico nada é necessario dizermos, pois ela é sufi-
cientemente conhecida de quantos labutam no
campo do automobilismo.

Cumpre-nos, porém, salientar o melhor ates-
tado daquela qualidade: a quando da Grande Con-
flagração Europeia foi ele, de mistura com muitos
outros portuguezes, contratado para trabalhar nas

officinas officiais da aviação franceza. Pois por tal
modo se houve o sr. Coelho, tão fundo vincou o
seu saber, que mereceu dos altos dirigentes de
tais officinas os melhores elogios, sendo classifi-
cado o mais habil e estudioso artifice do corpo
portuguez.

Quanto ás officinas de que é proprietario
desde 1919, que dizer?

São perfeitas e completas em relação ao meio.
Dotadas da mais moderna maquinaria, ali se exe-
cutam os melhores trabalhos. E a prova está no
facto de alguns industriais do mesmo ramo—que
não possuem as maquinas necessarias—recorrem
á officina do sr. Coelho, confiando-lhe a execução
das mais importantes e melindrosas peças.

Não tem o automovel segredos para este ar-
tista—cuidadoso instruidor dos seus auxiliares—
visto que ele já desde 1905 trabalha na especia-
lidade.

Por tudo isto, é nosso dever salientar esta
officina, recomendando-a aos nossos leitores.

No futuro apontaremos outras, que igual-
mente merecem tornemos publicas especiais refe-
rencias.

Noticias de interesse

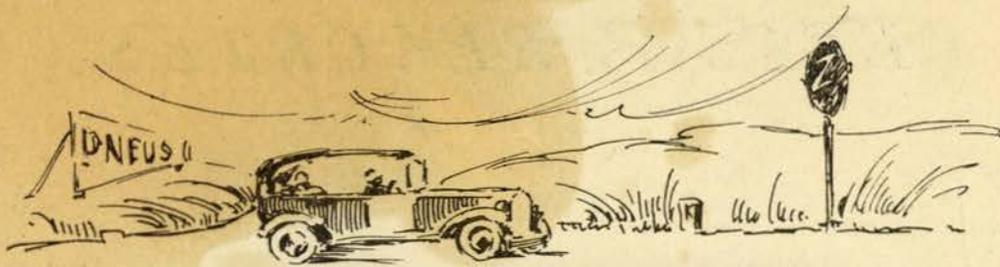
Consta-nos que o sr. Arminio Machado, esta-
belecido com serralheria mecanica ao Largo do
Bomjardim, acaba de adquirir um novo forno para
tempéras, alimentado a oleo e provido de electro-
piometro—semelhante ao que já funcionava nas
suas acreditadas officinas, mas mais pequeno e,
portanto, mais economico.

E' este o melhor sintoma dos bons resultados
que este sr. tem colhido com o forno que desde
ha tempo vem utilizando, o que é motivo para o
felicitar.

Sabemos que as officinas de serralheria meca-
nica da firma Ed. Ferreirinha & Irmão vão por
todo o mez proximo mudar da rua da Piedade
para o Largo do Campo Pequeno, afim de serem
ampliadas as instalações, conforme a aglomeração
de trabalho vem exigindo.

Folguemos com o facto, visto que esta officina
é daquelas que, sem receio, merecem a preferéncia
de todos os automobilistas.

Proseguindo no inquerito que nos propuze-
mos ao valor da industria nacional—inquerito
que estenderemos aos grandes centros e até á
provincia—daremos no proximo numero o que se
nos oferecer ácerca duma conceituada officina de
serralheria mecanica e duma importante casa cons-
trutora de carroseries.



TURISMO

Muito se tem dito — pela pena e pela palavra — acerca do turismo, havendo até quem tenha afirmado ser ele o principal filão que os amigos do enriquecimento de Portugal deveriam explorar.

Não pensamos, rigorosamente, assim, porque na nossa terra não devem nem podem ser relegadas a secundário plano a agricultura e a industria fabril — que tanto poderiam desenvolver-se se os governos as beneficiassem com racionais medidas protecionistas.

Não queremos recusar ao *turismo* o seu valor como propulsor da riqueza nacional, mas reconhecemos que, para que ele possa ser decente e convenientemente explorado, muito e muito ha a fazer.

E' verdade que as nossas estradas tem sido altamente beneficiadas nos ultimos tempos, tudo levando a crêr que com tempo e persistencia, nos iremos avisinhando das que se vêem lá fora.

E' igualmente certo que já podemos apontar aos visitantes estrangeiros, aqui e além, estancias de recreio e cura dotadas de hotéis que não nos envergonham.

Mas, apesar disto, especialmente na região Norte, as nossas admiráveis belezas naturais são quasi inacessíveis pela deficiencia de estradas proprias, com a agravante de não haver um porto de mar á altura de receber qualquer dos grandes transatlanticos em que, em geral, os *turistas* viajam.

Não estão parados os trabalhos do porto de Leixões. Mas atendendo á morosidade com que vão sendo executados, quando estará concluida a colossal e indispensavel obra?...

Da conclusão desta e do aperfeiçoamento da nossa rêde de estradas, depende o desenvolvimento do turismo.

Lícito é ter esperanza no futuro...

E' do programa do «*Guiauto Ilustrado*» defender quanto possivel o desenvolvimento do turismo, visto este ser uma das mais poderosas alavancas da expansão do automovel.

Por ele faremos quanto a nossa capacidade permitir, esforçando-nos por, no numero proximo, fazermos uma resenha do que é uma das mais lindas praias nortenhas.

PREFERIAM SEMPRE

OS PARA-CHOQUES, PARA-BRISAS
E DEMAIS ACESSORIOS
PARA CARROSSERIES
DE AUTOMOVEIS E CAMIONETES

DA ACHREDITADA MARCA



POIS SÃO SÓLIDOS, ELEGANTES,
:-:- PERFEITOS E LUXUOSOS :-:-

Casa fundada em 1905

JOAQUIM BERNARDO DA MOTA, SUC.^{OR}

727, RUA SOARES DOS REIS, 729
VILA NOVA DE GAIA

SHELL

EM 16 DE JUNHO ULTIMO,
EM FRANÇA, OS 1.º, 2.º, 3.º
E 4.º PREMIOS DO GRAND-
PRIX LEMAN, E O 1.º E 2.º
PREMIOS DA TAÇA RUDGE
WITWORTH, FORAM AL-
CANÇADOS em carros BEN-
TLEY, correndo EXCLUSI-
VAMENTE com GAZOLINA
:-:- e OLEO SHELL, :-:-

tendo o 1.º e 2.º classifi-
cados na primeira prova
percorrido em 24 horas
respectivamente 2.844
kms. e 2.732 kms. baten-
do o récord anterior que
:-:- era de 2.659 kms. :-:-

PREFERIR SEMPRE

Gazolina e Oleo SHELL

ECOS & RECORTES



Diz-se que em Portugal o automovel se está desenvolvendo *desproporcionalmente*.

Mas, se atendermos ao que se verifica noutros paizes, reconhecemos que caminhamos muito lentamente.

Vejam, por exemplo: na Belgica (nacionalidade que tem de superficie apenas 24.456 kms. quad. ainda que de mais densa população que Portugal Continental) as estatisticas acusam em 1927 a decuplicação dos automoveis que ali circulavam em 1914, pois, de 12.200 então registados, passaram a 130.000. Este aumento acentuou-se, especialmente, entre 1921 e 1925—20 a 25 mil unidades por ano.

Na provincia de Liege e no Brabante a proporção era, no fim de 1927, de 1 carro para cada 45 habitantes.

Na França, então, matricularam-se, só no ano de 1928, nada menos que 208.908 veiculos automoveis, o que se demonstra pelos seguintes numeros:

| | 1927 | 1928 |
|-----------------------------|-----------|-----------|
| Carros de turismo | 642.744 | 757.668 |
| Camions | 305.587 | 330.683 |
| Gazogenceos | 865 | 905 |
| Ciclecars | 27.450 | 26.585 |
| Motocicletes | 232.201 | 301.914 |
| | <hr/> | <hr/> |
| | 1.208.847 | 1.417.755 |

Estes numeros representam *simplesmente* a proporção de 1 automovel para cada 29 habitantes da França!...

E em Portugal?...

Já veem que estamos bem longe de estabelecer paralelo com a maioria dos paizes.

Um automovel "*Marmon Roosevelt*", colhido ao acaso dentre as grandes linhas dos carros montados nas fabricas, acaba de bater, com a maior retumbancia, o *record* de resistencia e marcha constante.

Manteve-se o referido carro em marcha durante 440 horas e 40 minutos, sem parar, sequer, para se abastecer de gazolina, oleo ou agua, abastecimento que era feito em andamento.

Assim, excedeu em 278 horas o anterior *record* estabelecido por um automovel e em 268 o maximo de duração de vôo, fixado pelo monoplano "*Fort Worth's*..

Esta formidavel prova, que se realizou na pista de Indianopolis, oficialmente fiscalizada pela *American Automobile Association*, foi prejudicada e interrompida em consequencia da mais violenta tempestade de que ha memoria na India Central.

Um temivel tufão, com velocidade superior a 100 kms. á hora, acompanhado de grandes torrentes de chuva, trovoadas, etc., que rebentou no nono dia de corrida, pejou a pista dos destroços das bancadas, da base de reabastecimento estabelecida pela *Marmon*, etc., colocando os conductores do automovel no constante risco de morte.

Vendo-se que a tempestade não parava, os directores da *Marmon* e os fiscaes da prova resolveram interromper a sua continuação.

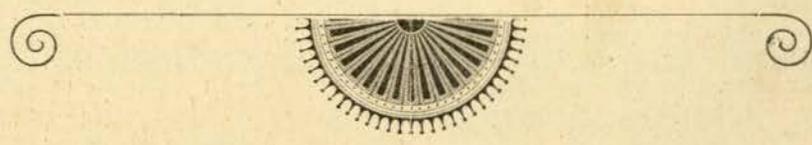
Espera-se agora que as supremas estancias do automobilismo internacional referendam a prova, para o "*Roosevelt*", ser proclamado o carro que, com o equipamento normal e fabrico de serie, conseguiu bater, em resistencia e marcha constante, *tudo quanto a antiga musa canta!*...



SAI o presente numero do "*Guiauto Ilustrado*", com algumas deficiencias e defeitos, bem como com ligeiro atraso na distribuição.

Nem tal é para admirar porque, apesar de todo o esforço e boa vontade, no primeiro numero de qualquer publicação ha sempre indecisões, inevitavelmente se tropeça com pequenas dificuldades que só a experiencia ensina a remover.

Esperamos, pois, que todos os nossos presados leitores, anunciantes e amigos, tenham a bondade de nos perdoar as involuntarias faltas, convencidos de que não nos pouparemos a deligencias para aperfeiçoar a publicação que hoje iniciamos, corrigindo os defeitos que a possam prejudicar.



Marmon Roosevelt

bate todos os r cords

440 HORAS SEM PARAR



MARMON MOTOR CAR COMPANY

EXPORT DEPARTMENT
INDIANAPOLIS, IND.
U.S.A.

S. BRAYLEY LTD.
MANAGER
LONDON, ENGLAND

OPR/57E

Antwerp, 8th July, 1929.

Mexars, Freitas Filho & C^o,
272 Rue de la Sandre
OPR/57E

Dear sirs,

A cable from Indianapolis regarding the Roosevelt Run tells us that the car was operated for 440 hours 40 minutes making THE LONGEST NONSTOP ENDURANCE RECORD IN AUTOMOBILE HISTORY.

A severe storm with terrific winds attending a force of more than sixty miles an hour (100 kilometers) made it impossible for the car to continue its run on the speedway of Indianapolis.

The complete story, details of the entire run, specifications of the car, miles per hour, etc., together with photographs will be mailed to all distributors by the factory.

Yours very truly,

J. B. SMITH
DARTON P. O. DEPLARCO.

EIS A TRADU O DA CARTA
AO LADO:

«Um telegrama de Indianapolis acerca do percurso ROOSEVELT diz-nos que o carro andou durante 440 horas e 40 min., fazendo, sem parar, o maior percurso de que ha memoria na historia do automobilismo.

Uma enorme tempestade com vento aterrador que atingiu a velocidade de mais de 100 kil.   hora tornou impossivel a continuac o da corrida na pista de Indianapolis.

A narra o completa, detalhes de toda a corrida, especificac es do carro, milhas por hora, etc, bem como fotografias, ser o enviadas a todos os agentes directamente da f brica.»

Vede estes maravilhosos carros
nos Stands dos Distribuidores

FREITAS, FILHO & C^o

RUA S  DO RAPOSA, 273 — RUA ESQ. NOROCCIDENTAL, 57

DORTO

LISBOA



Robbins e James Kelly, realizadores dum «record» de avia o com o monoplane que se v  junto. Kelly (  direita)   o concessionario do «ROOSEVELT» que lan on o modelo «coup » para dois passageiros.

**Quere Ter. Confiança
Absoluta no seu carro?**



**Mais de 50% de todas
as avarias dos moto-
res resultam da lubri-
ficação defeituosa**

Se, porém, v. encher o carter do seu carro com oleos GARGOYLE MOBILOIL, o seu motor ficará protegido contra avarias de lubrificação.

—Porque? Porque estes oleos não são sub-produtos da fabricação da gasolina; são, pelo contrario, extraídos dos petroleos brutos escolhidos pelas suas propriedades lubrificantes e preparados, desde o inicio ao termo da sua refinação, com um fim unico: impedir que o atrito e o calor desenvolvam a sua acção destruidora.

Todos os tipos de carros que se fabricam no mundo — e consequentemente o tipo do seu — foram estudados detalhadamente pelos nossos engenheiros especialistas que determinaram qual o tipo de oleo GARGOYLE MOBILOIL que se adapta perfeitamente ás condições de funcionamento de cada marca de automovel.

Em todas as boas garages v. poderá obter o tipo de oleo GARGOYLE MOBILOIL indicado para o seu carro, na nossa Tabela de Recomendações.



Mobiloil

REFINARIAS:
RAYONNE (N. J.)
PAULSBORO (N. J.)

Guie-se pela nossa Tabela de Recomendações

160
REFINARIAS:
OLEAN (N. Y.)
ROCHESTER (N. Y.)

Vacuum Oil Company