



HEMEROTECA  
MUNICIPAL  
DE LISBOA

**GUIAUTO ILUSTRADO: Automobilismo, Sports mecanicos, Turismo** (Porto, 1929) – Periódico desportivo e muito ilustrado, especializado em automobilismo e defensor de todos os profissionais que vivem da indústria motorizada. Esta indústria produz e comercializa novos transportes utilitários e turísticos, incluindo *aeronaves*, que o periódico, entusiasticamente, anuncia. O motociclismo desportivo aparece como outro ponto de interesse da publicação; também as inovações mecânicas são publicitadas, ao mesmo tempo que são testadas nas populares “corridas de automóveis”.<sup>1</sup>

A publicação é dirigida por Albano Rodrigues Pinheiro (ca 18--) que também é o proprietário e administrador; J. Baptista Lopes é o redator principal e editor, situando-se a redação e administração, na rua Sá da Bandeira, 331-2º, Porto. A sua coleção é constituída por cinco números mensais, publicados entre 31 de julho e 30 de novembro de 1929, e compostos e impressos na “Tipografia Gonçalves, R. do Almada, 348, Telefone, 4686”, no Porto; custava 1\$50 [Escudos] avulso, e as suas assinaturas anuais totalizavam 12\$00 [Escudos] para o “Continente e Ilhas”, e 18\$00 [Escudos] para as “Colónias e Estrangeiro”.

De acordo com Francisco Pinheiro (1972-), foi curta “a vida editorial do *Guiauto Ilustrado*, revista automobilística mensal, de boa qualidade, lançada no Porto em 31 de Julho de 1929, sob a direcção e propriedade de Albano Rodrigues Pinheiro. Publicaria unicamente cinco números, desaparecendo em 30 de Novembro de 1929, tendo conciliado um bom noticiário automobilístico nacional e internacional graças a uma boa rede de correspondentes portugueses e à permuta de exemplares com a imprensa estrangeira.” Em nota, esclarece que o seu “noticiário espanhol tinha como origem a revista *La Voz del Chofer de Andaluzia* (Sevilha, 1929).” Acrescenta ainda que “esta revista apresentaria um forte pendor informativo ligado à indústria automóvel, embora na sua essência fosse um periódico desportivo especializado em automobilismo.”<sup>2</sup>

## APRESENTAÇÃO EDITORIAL

“DUAS PALAVRAS... O que pretendemos ao lançar o *Guiauto Ilustrado*”, *editorial* não assinado e em voz plural, abre o periódico a seguir ao seu primeiro cabeçalho, começando por lançar o seu *lema* «*A l’oeuvre on connait l’artisan*» – um verso do escritor fabulista francês [Jean de] *La Fontaine* (1621-1695), publicando-se a sua tradução: «Pelo trabalho se conhece o artífice», a

<sup>1</sup> Em Portugal, “Há corrida de carros desde [17 de Agosto] 1902: primeiro em circuito, no hipódromo de Belém (onde vence um *Locomotive* americano), e depois na estrada, entre a Figueira da Foz e Lisboa” [Outubro de 1902]. V. Joaquim Vieira, “O Progresso: o triunfo da tecnologia”, in *Portugal Século XX: Crónica em Imagens: 1900-1910*. Lisboa: Círculo de Leitores, 1999, p. 51.

<sup>2</sup> V. Francisco Pinheiro, “Jornalismo Especializado Dominado pelo Automobilismo”, in *História da Imprensa Desportiva em Portugal*. Biblioteca das Ciências Sociais: História, n.º 34. Porto: Edições Afrontamento, 2011, p. 233.

qual parece-nos uma clara intenção de só publicar conteúdos com qualidade temática. Auto classifica-se como uma “modesta publicação”, além de que o *Guiauto Ilustrado* “não é mais que uma amostra da nossa boa vontade pelo progresso do automobilismo em Portugal”; e lembra que: “Dissemos já no «*Guiauto*»<sup>3</sup> que não nos desviaremos da primitiva directriz. Hoje, como sempre, será nosso lêma 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.” Seguem-se as eternas dúvidas editoriais: “Seremos ajudados nesta tarefa?”; “Conseguiremos manter, com vigorosa e dilatada vida, o «*Guiauto Ilustrado*»? É esse o nosso mais ardente desejo. Por ele empenharemos toda a dedicação e os melhores esforços” (n.º 1, p. [1]).

O programa turístico do periódico aparece em “Turismo”, um texto não assinado que promete e, a nosso ver, cumpre: “É do programa do «*Guiauto Ilustrado*» defender quanto possível o desenvolvimento do turismo, visto este ser uma das mais poderosas alavancas da expansão automóvel. Por ele faremos quanto a nossa capacidade permitir” (n.º 1, p. 31).

Na nossa opinião, não é só como informação mas também para esclarecer algum equívoco em relação aos dois periódicos contemporâneos com o mesmo nome principal, que encontramos o aviso: “«*Guiauto*» (semanário) e «*Guiauto Ilustrado*». *Encontram-se á venda em Lisboa, nos seguintes locais*: Tabacaria Passo – Rocio. Tabacaria Globo – Rua dos Condes. Tabacaria Garcez – Esquina d’Almirante Reis e rua Antonio Pedro” (n.º 4, p. 8).

De referir, as cinco personalidades com retrato nas capas e homenageadas pelo periódico, por estarem ligadas historicamente à indústria motorizada: *Albert Beauvalet*<sup>4</sup>, também com anúncio da sua agência no Porto (n.1, pp. [1], 27); João Garrido, automobilista e um dos primeiros comerciantes de automóveis no Porto com uma “serralharia mecânica da especialidade” (n.º2, p. [1]); Manoel Gouveia<sup>5</sup>, militar e mecânico (n.º 3, p. [1]); Benedicto Ferreirinha (?-1920), mecânico, “conductor dos dois primeiros carros que entraram na cidade do Porto”, e “quem primeiro em Portugal se abalançou a construir um carro, ainda que com motor estrangeiro” cujo esqueleto “por gracejo recebeu dos automobilistas da época o nome de “Cama de Ferro” (n.º 4, p. [1]); e “Emídio Quintela, um dos maiores e mais antigos fabricantes de *carrosseries* em Portugal e atual Presidente do *Ramo Automovel* na Associação Industrial Portuense” (n.º 5, p. [1]), também elogiado na secção “Indústria Nacional: a

---

<sup>3</sup> Menção a outro título contemporâneo, *Guiauto: voz do chauffeur: semanário de defeza e propaganda automobilista* (Porto, 1928-n. único (1940), também com Albano Rodrigues Pinheiro como seu diretor e editor literário. Cf. Catálogos da Biblioteca Geral da Universidade de Coimbra.

<sup>4</sup> V. “BEAUVALET (Pierre Albert)” (1866?-). “Cidadão francês. [...] Um dos primeiros introdutores do automobilismo em Portugal e fundador do Automóvel Club de Portugal (em 1902, sócio n.º 10 e honorário). Concluiu o curso de mecânica na Escola Central de Paris, em 1898 [...] Em Fevereiro de 1902 fundou a sua casa comercial, com representação de automóveis franceses”, em Lisboa. “Foi o instrutor na condução de automóveis [1899?], do rei D. Carlos I e seus filhos D. Luiz e D. Manuel”. In *Grande Enciclopédia Portuguesa e Brasileira*. Vol. 4, p. 403.

<sup>5</sup> “O tenente-mecanico sr. Manoel Gouveia [1890-1966], que foi uma figura de relevo entre os profissionais do volante e hoje brilha na aviação de guerra portuguesa [na qual ingressou em 1914].” In *Guiauto Ilustrado: Automobilismo, Sports Mecanicos Turismo* (Porto, 1929). Ano I, n.º 3 (30 de setembro 1929), p. [1].

fabrica de *carrosseries* do sr. Emidio Quintela”, situada na “rua Alferes Malheiro (antiga Liceiras), 128” (n.º 5, pp. [1], 13).

Destacamos, pelo seu interesse histórico, a polémica gerada pelos responsáveis do periódico por publicarem, que “Albert Beauvalet (o *Pai Beauvalet* ...) foi o introdutor do comercio automóvel em Portugal”, devido à abertura em 1902, “da sua primeira garage, na Avenida da Liberdade – Lisboa”, (n.º1, p. [1]). Surge logo a contestação de João Garrido Júnior pois o “seu Pai já em fins de 1899 se encontrava em correspondencia directa com os fabricantes de então, contando a sua casa, em 1902, alguns veículos automóveis vendidos a diferentes individualidades” (n.º 2, p. [1]). Contrapõe o próprio Albert Beauvalet, por carta: “*contractado pela Empreza Industrial Portuguesa, cheguei a Portugal, definitivamente, em 31 de Outubro de 1899 [...] para, nesta importante fabrica, montar uma oficina de construção de automoveis e dirigir a mesma*”; em *P.S.*, acrescenta que “*no Porto foi o Snr. Ferreirinha, também um saudoso amigo falecido, quem se antecipou ao Snr. Garrido, no negócio de automoveis*” (n.º 3, p. 16). Mas noutra carta de João Garrido Junior, publicada em “Uma Dúvida ...”, lê-se que um automóvel foi “vendido *para Lisboa* em 21 de Maio de 1901 e lá foi entregue por meu pai”; mais, que “Benedicto Ferreirinha, mestre dos técnicos automobilistas portugueses, não se antecipou, como diz o snr. Beauvalet, a meu pai na importação e venda de automoveis, pela simples razão de ter sido seu empregado e colaborador na época em referencia” e testar “em publico a primeira bicicleta automóvel de motor a incandescencia (Petrolea) importada por João Garrido em Julho de 1895!!!”; além de ter reparado “na nossa oficina da rua de Passos Manoel as duas dezenas de Triciclos e Quadriciclos automoveis, vendidos pela nossa casa entre 1897 e 1900”, e construído “*uma voiturette automóvel, empregada por meu pai em construções e propaganda*” – a *Cama de Ferro* (n.º 4, p. 18).

Provavelmente, a causa da *morte* deste periódico encontra-se na sua derradeira página, ao anunciar-se a “doença que desde há bastantes dias retem no leito o nosso Director” (n.º 5, p. 20). Lembramos que Albano Rodrigues Pinheiro, além de diretor, também era o proprietário e administrador da publicação.

## COLABORADORES E CONTEÚDOS

A publicação conta com cerca de 11 colaboradores que assinam os seus textos. Entre estes, Ed. Ferreirinha<sup>6</sup> e A J. Ferreira publicam em “Técnica Automóvel”, uma das secções do periódico (n.ºs 1, 3-5); António Marques da Fonseca<sup>7</sup> colabora com dois textos: “O Papel dos Desportos no Revigoroamento

---

<sup>6</sup> Ed./ *Eduardo Ferreirinha* testemunha sobre o *Carburador Solex* em anúncio de página inteira (n.º 3, p. 24); elogio na secção “Industria Nacional: A oficina de Ed. Ferreirinha & Irmão” (n.º 4, p. 4); é apresentado com retrato: “Co-proprietario da conceituada oficina de serralharia mecânica da rua da Piedade, 192 [anúncios: n.º1, p. 19; n.º 2, p. 15], representante exclusiva dos pistões «Borgo» e «Firezone Oil»” V.“Colaboradores do *Guiauto Ilustrado*” – In *Guiauto Ilustrado: Automobilismo, Sports Mecanicos Turismo* (Porto). A.I, n.º 1 (31 de julho 1929), p. 29.

<sup>7</sup> “António Marques da Fonseca, proprietário do *Stand Batalha* [anúncios: n.º1, p. 25; n.º 4, p.13], representante das camionetes «International», automoveis «Chandler» e motocicletes «Harley»”; e é apresentado com retrato. In *Op. Cit.*, ibidem.

da Raça: não saber rir” (n.º 1), e “A propósito de estradas: Notas e Reflexões” (n.º 5); Alfredo A. Cunha<sup>9</sup>, automobilista com retrato, concorrente num «*Isotta Fraschini*» na “prova sem limite de cilindrada” em “As corridas automóveis do mez: Semana da Foz” (n.º 3, p. 3); e correspondente em Paris, reporta “O XXIII Salon do Automovel” documentado com fotografias, ficando a sua reportagem incompleta (n.ºs 4-5, pp. 10-11). “Ensinamentos para os metalúrgicos: a cementação dos aços” é um ensaio especializado que também fica inacabado (n.º 5, p. 18); e que talvez seja um texto traduzido da revista *Motor* de Londres ou adaptado da *Revista Portuguesa de Comunicações*, como outros publicados neste periódico.

Muito diferente é a colaboração de Lopes de Caride que assina um artigo humorístico-satírico, “A Ignorância” (n.º 4, p. 14; n.º 5, p. 3).

*Marcel de Conninck* colabora na secção “Um Grande Match: o Automóvel contra o Caminho de Ferro” (n.ºs 1-3), a qual termina em tom panfletário: “O Automóvel é a manifestação mais eficaz do capital produtivo, porque ele acelera o ritmo das actividades individuais. O Automóvel é a máquina creadora da riqueza, posta ao serviço de todo o mundo. O Automóvel é o moderno atributo da Liberdade. A França é, portanto, por excelencia, o paiz em que em que ele mais deve desenvolver-se” (n.º 3, p. 14).

O turismo é uma temática recorrente no periódico, referindo-se a sua importância em artigos não assinados, como: “Turismo” (cujo final já mencionámos), sobre a necessidade de melhorar estradas, hotéis e portos (n.º 1, p. 31); “Turismo, Termas & Praias” que elogia os temas do seu título e é ilustrado com duas fotografias de Espinho (n.º 2, pp. 23-24); aparecendo depois, um anúncio da “Praia de Espinho” (n.º 3, p. 15). Sobre este tema, o único colaborador que assina é Augusto Kruss Affalo, o “Turismo em Portugal”, finalizando com um apelo para a criação de uma sociedade (?) com a “patriótica missão” e a divisa “Por Portugal”, fruto da ideia de nacionalismo então emergente (n.º 5, pp. 14,17).

Julgamos que dois colaboradores assinam com pseudónimos: Zé Veloz com a crónica “Explosões no Silencioso!...Andar...” (n.º 1, p. 12); e Rolando Perfeito, correspondente em “As festas desportivas nas Caldas da Rainha: Notas e Reflexões”, uma reportagem documentada com cinco retratos de automobilistas (n.º 2, pp. 6, 8-10).

O motociclismo tem presença assídua no periódico, com artigos especializados mas não assinados, como: “O motociclismo e as suas vantagens” que inclui fotografias das equipas portuguesas vencedoras “no recente Campeonato de Motociclismo” nas categorias de “Profissionais” e “Amadores” (n.º 1, pp. 10, 14); “O motociclismo” que apresenta o modelo «*Scott-Sociable*» com *síde-car* (n.º 2, p. 16); “Motociclismo: Na *Semana da Foz. O II Porto-Lisboa-Porto*”, em cuja última notícia menciona-se que foi “levada a cabo pelo Moto Club de Portugal” (n.º 3, p. 17); e “motociclismo: Novos records mundiais de motocicleta” (n.º 4, p. 20).

---

<sup>9</sup>Alfredo A. Cunha, presidente da Camara Sindical dos Negociantes Importadores d’Automoveis, 1.º socio da «*Automotive Agencies, Ld.*» (r. Sá da Bandeira, 136)», [anúncios: n.ºs 1-3, p. 5; n.ºs 4-5, p. 9] representante de: «Daimler», «*Isotta Fraschini*», «Jordan», «Peerless», «Ansaldo», “sub-agencia dos «Ford»”; menção com retrato. In *Op. Cit.*, ibidem.

Não encontramos nenhum artigo assinado por Graham Readman, colaborador anunciado a partir do terceiro número, e apresentado como “director da secção «Goodrich» da casa *Orey Antunes & C.ª*”, na legenda de uma fotografia “junto do seu carro de serviço” (n.º 2, p. 24); exceto num anúncio de página inteira, da sua empresa (n.º 5, p. 7).

## **ESTRUTURA GRÁFICA E ANÚNCIOS**

As capas ilustradas do periódico, de gramagem superior à das folhas, mudam a cor, e o retrato de uma personalidade que é homenageada nos seus números; ostentam o título completo e estilizado, além de desenhos alusivos à sua temática: monumentos turísticos, um motociclista, um automóvel e um *aeroplano* representando velocidade. Interiormente e posteriormente, as capas são ocupadas com anúncios ilustrados de página inteira, realçando marcas comerciais: produtos “Bosch” (n.ºs 1-2, 4-5), o carro “Marmon Roosevelt” (n.º 1), “Mobiloil” (n.ºs 1-5); o pneu “Dunlop” (n.ºs 2-5), e carburador “Solex” (n.º 3).

A publicação mede cerca de 33 cm de altura, é impressa a duas colunas mas a sua estrutura interna altera-se por ser muito ilustrada com vinhetas encimando os seus textos, retratos, fotografias e inúmeros anúncios contendo marcas e/ou casas comerciais; não apresenta sumário e os seus números não têm a paginação numerada constante: o primeiro contém 32 páginas; o segundo e o terceiro têm 24 páginas; e os restantes dois, só 20 páginas cada um.

O periódico exhibe, na última página de cada número, a então frase obrigatória: “Visado pela Comissão de Censura”.

## **CONTEXTO SOCIO-DESPORTIVO**

Os acidentes ou desastres de automóveis são abordados em vários artigos do periódico, principalmente em “A Grande Atracção”, o qual não é assinado e talvez seja um editorial, de clara intenção pedagógica; nele, constata-se que, em 1929, a popular “prova de velocidade automóvel” desenvolveu “no povo português, como aliaz no de qualquer nacionalidade civilizada, o gôsto pelas exhibições em que a bravura e o sangue frio predominam, a admiração pelos homens que, governando um carro, se lançam na vertiginosa carreira que a tantos, lá fóra, tem custado a vida”; avisa-se que “tem sido a velocidade excessiva o factor que em maior percentagem tem concorrido para os mais recentes desastres”; afirma-se que “basta que cada condutor não veja em cada rua um *autodromo*”, pois “lançar um carro a 130 ou 140 quilometros, por artéria ladeada de curiosos perfeitamente indefendidos, é acima de tudo perigosa, ainda que quem vai ao volante seja um perito, um «az»! Este texto inclui uma “Conclusão”, na qual aconselha a criação “dum recinto em que isso se faça com segurança para todos. Só assim será beneficiada a expansão automovel” (n.º 3, pp. [1]. 21).

Constatamos que, além de textos informativos sobre o Código de Estrada vigente e as suas alterações, outra preocupação do periódico era “A aprendizagem dos novos condutores”, conteúdo escolhido para título de um

artigo ou de um editorial (?), não assinado (n.º4, pp. [1], 8), que revela que o seu público-alvo era constituído por adultos, futuros condutores ou entusiastas de veículos motorizados.

Por Helena Roldão

Lisboa, Hemeroteca Municipal de Lisboa, 14 de agosto de 2015

#### **BIBLIOGRAFIA CONSULTADA**

VIEIRA, Joaquim – *Portugal Século XX: Crónica em Imagens: 1900-1910*. Lisboa : Círculo de Leitores, 1999.

PINHEIRO, Francisco – *História da Imprensa Desportiva em Portugal*. Biblioteca das Ciências Sociais: História, n.º 34. Porto : Edições Afrontamento, 2011.

*Grande Enciclopédia Portuguesa e Brasileira*. Lisboa-Rio de Janeiro: Editorial Enciclopédia, 1978.