



HEMEROTECA
MUNICIPAL
DE LISBOA

GUIAUTO ILUSTRADO: Automobilismo, Sports mecanicos, Turismo

¹(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”.²

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, 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 direção 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.”³

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 La Fontaine (1621-1695),

¹ Disponível na Hemeroteca Digital, em:

<http://hemerotecadigital.cm-lisboa.pt/Periodicos/guiauto/guiauto.htm>

² Em Portugal, “Há corrida de carros desde [17 de Agosto de] 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]. Cf. Joaquim Vieira, “O Progresso: o triunfo da tecnologia”, in *Portugal Século XX: Crónica em Imagens: 1900-1910*. Lisboa : Círculo de Leitores, 1999, p. 51.

³ Cf. 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.

publicando-se a sua tradução: «Pelo trabalho se conhece o artífice», a qual nos parece 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*»⁴ que não nos desviaremos da primitiva diretriz. 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).

Não será 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 Beauvalet⁵, 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 Gouveia⁶, 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 Emidio Quintela, um dos maiores e mais antigos fabricantes de *carrosseries* em Portugal e então Presidente do *Ramo Automovel* na Associação Industrial

⁴ 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.

⁵ 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.

⁶ “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].

Portuense” (n.º 5, p. [1]), também elogiado na secção “Indústria Nacional: a 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 ao publicarem que “Albert Beauvalet (o *Pai Beauvalet* ...) foi o introdutor do comercio automóvel em Portugal” ao abrir, em 1902, a “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 direta 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. Ferreirinha⁷ e A J. Ferreira publicam em “Técnica Automóvel”, uma das secções do periódico (n.ºs 1, 3-5); António Marques da Fonseca⁸ colabora com dois textos: “O Papel dos Desportos no Revigoroamento

⁷ 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.

⁸ 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. Cunha⁹, 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).

⁹ 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 a 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).

Constatámos 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, 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.