

iscte

INSTITUTO
UNIVERSITÁRIO
DE LISBOA

Do Rallye Internacional TAP ao Rallye de Portugal: As bases do melhor Rally do Mundo

Duarte Alexandre Ferreira Claré

Mestrado em História Moderna e Contemporânea

Orientadora:

Doutora Maria João Vaz, Professora Associada,
ISCTE- Instituto Universitário de Lisboa

Setembro, 2025



SOCIOLOGIA
E POLÍTICAS PÚBLICAS

Departamento de História

Do Rallye Internacional TAP ao Rallye de Portugal: As bases do melhor Rally do Mundo

Duarte Alexandre Ferreira Claré

Mestrado em História Moderna e Contemporânea

Orientadora:

Doutora Maria João Vaz, Professora Associada,
ISCTE- Instituto Universitário de Lisboa

Setembro, 2025

*Dedico esta dissertação ao meu pai, que me inculuiu o gosto pelos automóveis,
e à minha mãe, que me transmitiu o jeito para a escrita.
(ordem da dedicatória definida por sorteio)*

Agradecimentos

Quero, desde logo, agradecer à minha orientadora, a Professora Doutora Maria João Vaz não só pelo papel que desempenhou neste último ano de trabalho, mas também pelo incentivo aquando da escolha do tema da presente dissertação e por todo o acompanhamento que me prestou durante todo o meu percurso académico.

Quero também agradecer à Francisca, por ter “levado” com grande parte do meu desespero nas horas mais caóticas de trabalho, mas por ter estado igualmente presente nos períodos de maior entusiasmo.

Agradeço ainda aos meus avós paternos, Ana e Celestino, que certamente terão todo o gosto em ler este documento. Do lado da mãe queria agradecer ao meu avô Bento, por toda a disponibilidade e por ouvir as minhas explicações mesmo sem muitas vezes entender, e à minha avó Carolina, que apenas me acompanhou na parte curricular do mestrado, mas que certamente hoje me diria “Aí filho não tens juízo nenhum”.

Aos meus pais, que já figuraram na dedicatória, mas que merecem novo agradecimento por tanto me incentivarem nos meus estudos e ao meu irmão, que também partilha o mesmo fascínio por “carros velhos”.

Deixo também uma palavra aos meus amigos, que certamente me deram como desaparecido a certo ponto e aos meus colegas, com quem partilhei esta experiência.

Um agradecimento especial ao Professor Luís Miguel Carolino, que tanto entusiasmo demonstrou com a temática da presente dissertação.

Por fim, agradeço ainda a todos os funcionários da Biblioteca da ISCTE, não só pelo período de colaboração, mas também pelos conselhos que me deram e pelos bolinhos que fui “roubando” da copa.

Resumo

Em 1976, Rallye Internacional TAP / Rallye de Portugal é reconhecido internacionalmente, pelo BPICA, com a classificação de "Melhor Rally do Mundo", após uma década de edições anuais. A presente dissertação tem como objetivo acompanhar o percurso e analisar os primeiros dez anos do Rallye Internacional Tap / Rallye de Portugal, enquanto prova desportiva automobilística, de forma a entender os fatores que permitiram que, em pouco mais de uma década, este evento atingisse este reconhecimento internacional.

Desta forma, importa fazer o devido enquadramento no contexto da época e percorrer as todas edições deste Rally situadas entre 1967 e 1976, e tendo em consideração as características socioeconómicas e políticas em Portugal no mesmo período. De igual modo, será necessário considerar as consequências que a crise petrolífera da década de 1970 tiveram no desporto automóvel e de que forma o Rallye de Portugal conseguiu ultrapassar este obstáculo.

Para tal recorrer-se-á a um conjunto variado de fontes, com especial ênfase para a imprensa desportiva da época, e em particular a mais vocacionada para o desporto automóvel. Assinalar-se-á igualmente os atores que tiveram uma maior participação na realização deste evento desportivo e cujo contributo mais se salientou para a concretização do ambicionado reconhecimento internacional definido durante o período da Ditadura e concretizado já em Democracia.

Palavras-Chave: Rally Internacional TAP; Rally de Portugal; Desporto Automóvel. Automóvel Clube de Portugal

Abstract

In 1976, the Rallye Internacional Tap / Rallye de Portugal was internationally recognized by BPICA as the "Best Rally event in the World," after a decade of annual editions. This dissertation aims to follow the trajectory and analyse the first ten years of the Rallye Internacional TAP / Rallye de Portugal as a motorsport event, in order to understand the factors that allowed this event to achieve this international recognition in just over a decade.

Therefore, it is important to provide the proper context for the time and examine all editions of this Rally between 1967 and 1976, considering the socioeconomic and political characteristics of Portugal during the same period. Similarly, it will be necessary to consider the consequences that the 1970s oil crisis had on motorsport and how the Rallye de Portugal managed to overcome this obstacle.

To this end, a diverse set of sources will be used, with special emphasis on the sports press of the time, and in particular that most focused on motorsport. The actors who had the greatest participation in the realization of this sporting event and whose contribution stood out most in achieving the coveted international recognition defined during the Dictatorship period and realized in Democracy will also be highlighted.

Keywords: TAP International Rally; Rally of Portugal; Motorsport; Automobile Club of Portugal

Índice

Agradecimentos.....	iii
Resumo.....	v
Abstract	vii
Índice.....	ix
Glossário de Siglas	xi
Introdução.....	1
Revisão da Literatura.....	2
Metodologia e Fontes	3
Os antecedentes ao Rallye Internacional TAP	5
A Organização de Prova.....	6
Regulamento.....	7
Capítulo 1- As Primeiras edições do Rallye Internacional TAP: de 1967 a 1969.....	9
1.1 I Rallye Internacional TAP - 1967	9
1.2 II Rallye Internacional TAP - 1968.....	13
1.3 III Rallye Internacional TAP - 1969.....	18
Capítulo 2- De 1970 a 1972: A integração no Campeonato da Europa de Rallyes.....	27
2.1 IV Rallye Internacional TAP - 1970	27
2.2 V Rallye Internacional TAP - 1971.....	36
2.3 VI Rallye Internacional TAP - 1972	45
Capítulo 3 - 1973 a 1976: Do Campeonato do Mundo de Rallyes ao melhor Rallye do Mundo.....	61
3.1 VII Rallye Internacional TAP - 1973	61
3.2 VIII Rallye Internacional TAP - 1974.....	71
3.3 Rallye de Portugal Vinho do Porto - 1975	80
3.4 Rallye de Portugal Vinho do Porto - 1976	89
Conclusões finais.....	99
Fontes e Bibliográficas.....	103
Fontes:	103
Periódicos:	103
Bibliografia:	103
Anexos.....	105

Glossário de Siglas

ACP – Automóvel Clube de Portugal

ATCA – Automóvel Touring Club de Angola

BPICA – Bureau Permanent International des Constructeurs d'Automobiles

CTT – Correios, Telégrafos e Telefones

FIA – Federação Internacional do Automóvel

GNR – Guarda Nacional Republicana

ORTF – Office de Radiodiffusion Télévision Française

PEC – Prova Especial de Classificação / Provas Especiais de Classificação

RACE – Real Automóvil Club de España

RDP – Radiodifusão Portuguesa

RTP – Rádio e Televisão de Portuguesa

TAP – Transportes Aéreos Portugueses

TLP – Telefones de Lisboa e Porto

Introdução

«Como se explica o sucesso desportivo, económico e popular do Rallye Internacional TAP / Rallye de Portugal em apenas dez anos, que em última instância resultou no seu reconhecimento enquanto “melhor Rallye do Mundo”?»

Procurando, acima de tudo, responder a esta questão, o presente trabalho tem como objetivos analisar de que forma a competição conseguiu inicialmente captar o seu público-alvo, alavancando-se nos anos que se seguiram para um panorama de sucesso e reconhecimento internacional. Para que tal seja possível, será relevante relacionar cada edição com as circunstâncias políticas que a circundou, respondendo para tal a questões como “de que forma se relacionava a Organização de Prova com os diversos Governos com que teve contacto?” e “de que modo sobreviveu esta Competição à transição democrática”. De igual modo, será importante perceber a situação económica em Portugal e no Mundo, tendo especial atenção ao impacto da crise petrolífera dos anos de 1970 que teve influencia nas edições que lhe corresponderam, de forma a melhor entender como esta crise foi contornada por todas as instituições que colaboravam na Organização da prova. Por fim, as questões sociais, embora mais difíceis de quantificar, serão igualmente tidas em conta, nomeadamente através do progressivo interesse do público local e internacional presente em Portugal para assistir à competição.

Importará igualmente perceber a estratégia de divulgação utilizada pelas diferentes entidades envolvidas na organização de cada um dos rallies analisados, de forma a entender a popularidade que este tipo de eventos teve a nível internacional e que papel teve o Rallye Internacional TAP / Rallye de Portugal na promoção de Portugal enquanto destino turístico.

Neste sentido, e para melhor responder a todas estas questões, a presente dissertação encontra-se dividida em três grandes capítulos. No primeiro, serão analisadas as três primeiras edições do Rallye Internacional TAP, com o objetivo de entender quais os pontos que levaram a que em apenas três anos esta competição ganhasse a popularidade necessária para integrar o Campeonato da Europa de Rallies.

No segundo capítulo, o foco recairá na transição entre este Campeonato e o Campeonato do Mundo de Rallies, no qual o Rallye Internacional TAP foi integrado desde o seu início. Aqui colocam-se novas questões, sendo a central focada em “o que permitiu ao Rallye Internacional TAP ser integrado pela FIA na primeira edição do Campeonato do Mundo de Rallies?”.

Por fim, no último capítulo, que engloba os últimos quatro anos estudados, serão abordadas as edições que correspondem ao início da crise petrolífera, à transição democrática em Portugal e ao conturbado período que o sucedeu. Deste modo, para além de cada uma destas edições ter de ser analisada de acordo com o ecossistema político e económico altamente conturbado em que se inseriram, haverá a necessidade de as analisar como um todo.

Naturalmente que para responder a estas questões, será necessária efetuar não só uma análise da competição em si, com o devido levantamento dos resultados de cada edição e as datas escolhidas para

a sua realização, como também do contexto do desporto motorizado em geral, numa perspetiva de suporte à temática.

Para tal a cobertura mediática efetuada pelos meios de comunicação da época será vital para a viabilidade deste estudo, pois serão os jornais (generalistas ou não) e as revistas automobilísticas a fornecer as fontes e os registos necessários para uma compreensão mais aprofundada de todas as edições do evento em estudo.

Por questões relacionadas com limites temporais e espaciais, embora igualmente pertinente para a temática, torna-se impossível relacionar este tipo de prova com a promoção das economias locais, a nível municipal, que por todo o país a foram acolhendo de edição para edição. Não será igualmente possível, por razões que mais à frente serão apresentadas, compreender de forma mais aprofundada os métodos utilizados pela Organização de Prova para obter os apoios necessários e orquestrar a colaboração de meios como a GNR e os Bombeiros.

Revisão da Literatura

Tendo em conta o foco mais recente da História em questões sociais, o facto de os temas em que se insere a presente dissertação, nomeadamente o Desporto e o Desporto Automóvel apresentarem em Portugal uma produção académica tão limitada revelam que estes têm sido, de um modo ou de outro, ignorados pelos investigadores. Assim sendo, e antes de iniciar verdadeiramente este subcapítulo, gostaria de utilizar este pequeno espaço de que disponho para lançar o desejo de, através da minha limitada investigação, inspirar a que outros estudos se debrucem sobre um aspeto tão importante da sociedade e da construção de uma identidade comunitária dos últimos 150 anos – a prática desportiva.

Embora existam, em Portugal, algumas dissertações orientadas para o mundo desportivo, como o estudo de Francisco Pinheiro sobre a imprensa desportiva, *História da Imprensa Desportiva em Portugal*¹, ou de Nuno Domingues, *Uma História do Desporto em Portugal. Nação, Império e Globalização Vol. II*², que serviram de inspiração para o presente trabalho, a produção de bibliografia no campo da história relacionada com o desporto motorizado é praticamente nula. Assim, e considerando sempre as suas desvantagens, foi necessário recorrer a trabalhos jornalísticos recentes, que embora possam servir de base necessitarão sempre de revalidação a nível de fontes. Foram estes o caso das obras publicadas pelo ACP, *Rally de Portugal 50 Anos*³, e por Adelino Dinis⁴. Não tão recentemente, mas

¹ PINHEIRO, Francisco. *História da Imprensa Desportiva em Portugal*, Porto: Edições Afrontamento, 2011.

² DOMINGOS, Nuno; NEVES, José (coord.). *Uma História do Desporto em Portugal. Nação, Império e Globalização Vol. 2*, Vila do Conde: Quidnov, 2011

³ ACP. *Rally de Portugal 50 Anos*, 1ª ed. Lisboa: ACP, 2017

⁴ DINIS, Adelino. Giovanni Salvi: O Italiano mais rápido de Portugal. Lisboa: ACP 2019

com igual relevância para este estudo, existem ainda as obras de José Barros Rodrigues, *História do automobilismo português*⁵ e de Isabel Torres, *Cesar Torres História do Rally de Portugal*⁶.

A nível internacional o paradigma muda. Embora não de forma tão abundante como o desejado, existem alguns trabalhos dentro da temática que poderão ter algum interesse e, ainda, servir de modelo. Desde logo os trabalhos de David Anderson Charters *The Chequered Past: Sports Car Racing and Rallying in Canada, 1951-1991*⁷, de Victor Andrade de Melo *Antes de Fittipaldi, Piquet e Senna: o automobilismo no Brasil (1908-1954)*⁸, Pedro Cerdeira *O Automóvel Touring Club de Angola e o automobilismo ao serviço do império: (1961-1974)*⁹, que, à primeira vista podem aparentar não ter nenhuma relação para além do automobilismo, servem todos como ótimos exemplos de estudos num período de tempo limitado acerca de uma realidade local, indo assim de encontro à presente proposta de estudo. Mais ainda, estas obras definem que metodologias devem ser usadas num estudo deste género, algo que as afasta de um mero molde estrutural.

Por fim, sobram ainda as obras generalistas, obras estas que procuram complementar a presente tese com um teor mais abrangente, situado numa das extremidades da especificidade da temática ou que permitiram preparar ao autor inteirar-se de questões menos óbvias. Neste sentido, obras como as de Salomé Marivoet *Aspectos sociológicos do desporto*¹⁰, Paul Baxa *Motorsport and fascism: Living Dangerously*¹¹, David Hassan *History of motorsport- a case study*¹² e Hans Erik Næss, *A History of Organizational Change The case of Fédération Internationale de l'Automobile (FIA), 1946–2020*¹³ terão um papel suplementar nas temáticas abordadas, de forma a permitir articular o próprio trabalho de arquivo com os objetivos propostos.

Metodologia e Fontes

Tendo em conta as limitações apresentadas no ponto anterior, o conjunto de fontes reunidas tornou-se o foco principal da presente dissertação. Inicialmente, o objetivo passou por reunir fontes jornalísticas, junto da Hemeroteca Municipal de Lisboa, e confrontá-las com as fontes oficiais, recolhidas no Arquivo da TAP e no Centro de Documentação do ACP. Tal permitiria, à partida, estabelecer uma ligação entre a prova em si, resumida nos jornais e revistas correspondentes a cada edição analisada, e a documentação

⁵ RODRIGUES, José Barros. *História do automobilismo português*. 1ª ed. Algés: Talento 2004

⁶ TORRES, Isabel; RIBEIRO, Eduardo. *Cesar Torres História do Rally de Portugal*. Lisboa: Estar Editora 1999

⁷ CHARTERS, David Anderson. *The Chequered Past: Sports Car Racing and Rallying in Canada, 1951-1991*. Toronto: University of Toronto Press 2007.

⁸ DE MELO, Victor Andrade, *Antes de Fittipaldi, Piquet e Senna: o automobilismo no Brasil (1908-1954)*. São Paulo: Revista Motriz 2009

⁹ CERDEIRA, Pedro. *O Automóvel Touring Club de Angola e o automobilismo ao serviço do império: (1961-1974)*. NETO, Sérgio. *A Guerra e as Guerras Coloniais na África Subsaariana*. Coimbra: Imprensa da Universidade de Coimbra 2019

¹⁰ MARIVOET, Salomé. *Aspectos sociológicos do desporto*. Lisboa: Livros Horizonte 2002

¹¹ BAXA, Paul. *Motorsport and fascism: Living Dangerously*. Cham: Palgrave Macmillan 2022

¹² HASSAN, David. *History of motorsport- a case study*. Lisboa Routledge 2012

¹³ Næss, Hans Erik. *A History of Organizational Change The case of Fédération Internationale de l'Automobile (FIA), 1946–2020*. Cham: Palgrave Macmillan 2020

oficial produzida por todos os membros ligados à organização destas provas. No entanto, após vários meses de sucessivas tentativas de contacto com o Arquivo da TAP, que em princípio deveria ter em sua posse toda a documentação correspondente ao período de 1967 a 1974, uma vez que era ao Clube Cultural e Desportivo da companhia aérea que estava imputada a responsabilidade de organizar o Rallye entre estas datas, apenas em junho houve uma resposta por parte da companhia aérea. Embora esta tenha sido positiva quanto à visita e consulta da documentação arquivada, aquando da ida às instalações onde a documentação estaria arquivada a técnica responsável transmitiu a informação de que o espólio ali presente seria bastante reduzido, colocando inclusive a hipótese de, a certo ponto, toda a documentação relativa às múltiplas edições do Rallye Internacional TAP ter sido descartada. Com efeito, no local apenas estavam presentes algumas fotografias das provas, as revistas internas anuais da companhia aérea no qual surgiam pequenos artigos a mencionar o Rallye, o regulamento da última edição organizada sob a alçada da companhia aérea e alguns boletins de inscrição. Esta documentação estava longe da pretendida, uma vez que o objetivo passava por encontrar os registos financeiros dos Rallies estudados e a correspondência trocada entre a Organização de Prova e as diferentes entidades que colaboravam anualmente com esta, como os Bombeiros, a Cruz Vermelha e a GNR.

Quanto ao ACP, na qual era esperado encontrar o mesmo tipo de documentação para os últimos dois anos estudados, altura em que a prova passou a estar sobre a alçada desta instituição, as fontes encontradas foram praticamente nulas. O contacto com o Centro de Documentação do ACP antecedeu mesmo a escolha da temática para esta dissertação, fruto do estágio efetuado por mim no local, entre outubro e janeiro de 2024. Não obstante esta ligação mais prolongada com a instituição, que demonstrou sempre disponibilidade para esclarecer qualquer questão ou para procurar qualquer fonte necessária, a verdade é que a documentação ali encontrada foi igualmente limitada, resumindo-se aos Cadernos de Itinerários das edições de 1975 e 1976 e ao regulamento da edição de 1967. Deste modo, ficou claro a partir de janeiro que seria necessário adaptar a metodologia pretendida de forma a contornar a falta de documentação oficial.

Paralelamente a estes contactos, foi sendo feito um extenso resumo de fontes que incidiam nas publicações do *Diário de Lisboa*, do *Jornal Motor*, da *Revista Motor* e de *O Volante*. A partir de fevereiro, na altura ainda sem resposta da TAP e sem a documentação pretendida no ACP, o foco passou por fazer uma análise das informações transmitidas pelos meios de Comunicação Social nos anos estudados. Foi igualmente colocada a possibilidade de complementar estas informações recorrendo à História Oral, mas esta opção acabou por ser descartada por vários fatores: a distância temporal do objeto de estudo, que levou a que a maioria dos protagonistas portugueses de cada uma das provas tenha falecido em anos recentes¹⁴; Quanto às figuras estrangeiras, um considerável número das mesmas encontra-se ainda vivo à data da redação desta dissertação mas qualquer tentativa de contacto com estas figuras foi descartada por necessitar de um cuidado especial que ultimamente resultaria num prazo ainda

mais apertado para o tratamento da informação recolhida. Deste modo a presente dissertação adotou uma postura mais descritiva do conteúdo desportivo de cada uma das provas analisadas, tirando as suas conclusões através das informações divulgadas pelos periódicos analisados.

Os antecedentes ao Rallye Internacional TAP

De forma a contextualizar a temática debatida ao longo do estudo que aqui começa, o presente capítulo tem como objetivo efetuar uma caracterização da situação em que se encontrava o desporto automóvel, aquando da primeira edição do Rallye Internacional TAP. Para tal, será necessário compreender as origens do desporto automóvel em território nacional, algo que remonta ao início do século XX, uma vez que foi nesse período que se realizou a prova que viria a ser considerada não só a primeira competição reservada a automóveis em Portugal, como também a primeira competição realizada em circuito fechado, inserida num programa desportivo mais vasto disputado no Hipódromo de Belém, a 17 de agosto de 1902¹⁵. Esta previa somente veículos motociclos, a realização de 10 voltas ao recinto e contou com um número reduzido de concorrentes, três ao todo. Dois meses depois, em outubro, teria lugar a primeira prova internacional de automobilismo, o Figueira da Foz-Lisboa, sem a limitação aos motociclos como na prova antecedente, encontrando-se as categorias divididas por peso. Concorreram 14 participantes, com apenas 3 a ficarem classificados no final. Esta prova representa a origem da fundação do Real Automóvel Club de Portugal, atual ACP¹⁶. Até à implantação da República o automobilismo não se popularizou em Portugal ao nível do que era esperado pelos organizadores do Figueira da Foz - Lisboa. No entanto, registaram-se oito provas que se dividiam entre Gincanas, Provas Individuais de Velocidade e Concursos de Excursionismo¹⁷.

Durante a I República, a importância do desporto automóvel acabou relegada para segundo plano, o que provocou a sua estagnação. Juntamente com algumas provas, realizadas no início da década de 20 do século XX, surge no ano de 1922, em Chaves, o primeiro rally organizado em território português. Nos primeiros anos da Ditadura e do Estado Novo a tendência para este tipo de provas mantém-se, juntando-se-lhe novos interesses: as provas de “Circuito”, que são predominantes na década de 30, e as provas de “Rampas”. Em 1935 surge o primeiro campeonato automobilístico em Portugal, denominado Campeonato Nacional de Rampas, constituído por cinco provas. É também nesta década que os Rallies começam a ganhar popularidade, surgindo em 1935 provas como a Volta a Portugal. Será precisamente

¹⁵ RODRIGUES, José Barros. “Nos tempos da Monarquia”. In *História do Automobilismo português*, pp 31 e 32

¹⁶ RODRIGUES, José Barros. “Nos tempos da Monarquia”. In *História do Automobilismo português*, pp.36 e 37

¹⁷ RODRIGUES, José Barros. “Nos tempos da Monarquia”. In *História do Automobilismo português*, pp.31 e 41

este ano que funcionará como impulsionador do automobilismo nacional, com o surgimento de diversos clubes organizadores que complementavam as provas tuteladas pelo ACP¹⁸.

Nas décadas de 1950 e 1960, realizar-se-iam uma série de circuitos que, associados a provas icónicas, como o Circuito de Vila Real, o Circuito da Boavista e o Circuito de Montes Claros, alterariam por completo a trajetória do desporto automóvel em Portugal. Em 1955, o ACP cria o Campeonato Nacional de Condutores, numa combinação de provas de circuito e de rampas. O mesmo mantém-se inalterado até 1965, altura em que se faz a divisão em dois campeonatos, nomeadamente o Campeonato de Rampas e o Campeonato de Rallyes. Antecedendo esta separação, provas como o Gran Prémio de Portugal, o Rallye de Lisboa e a Volta a Portugal promoviam já uma relativa internacionalização da modalidade no país¹⁹. Em 1963, a TAP cria no seio do seu Grupo Desportivo a subsecção de automobilismo, que no mesmo ano se propõe a organizar um Rally exclusivo aos trabalhadores da empresa. Na edição de 1965 o Grupo Desportivo da TAP passou a permitir a inscrição no Rallye de funcionários de empresas ligadas aos setores das comunicações, dos seguros, à rádio e à televisão. No ano seguinte a prova foi aberta ao público em geral²⁰.

A Organização de Prova

Sendo o principal responsável pela organização de uma competição automobilística, este subcapítulo pretende apresentar tanto o Diretor de Prova, Alfredo César Torres, como o restante da sua equipa. Ao longo dos 10 anos estudados a estrutura da Organização da Prova manteve-se relativamente inalterada, sendo composta, para além do já mencionado Diretor de Prova, por um Diretor Adjunto, por um Comissário-Geral, por um representante de cada um dos clubes que prestaram o seu auxílio ao Grupo Desportivo e Cultural TAP. Faziam ainda parte da Organização de Prova um Secretário-Geral e três adjuntos de secretário, que contavam com o apoio dos Serviços de Tratamento de Informação da TAP, sendo estes os responsáveis por apurar os resultados em prova.

¹⁸ RODRIGUES, José Barros. “Nos tempos da Monarquia”. In *História do Automobilismo português*, pp.58 e 59

¹⁹ SANTOS, Francisco e SILVA, Pedro. “Rallies”. In *História do Automobilismo português*, p.138

²⁰ BRANCO, Nuno. “Quando o ‘TAP’ era um passeio de domingo”. In *Rally de Portugal 50 anos*. Lisboa, ACP 2017 pp.16, 17 e 18

Por fim, mais de duas dezenas de comissários desportivos representavam este órgão em cada momento da prova, sendo ainda auxiliados pelas equipas técnicas dos clubes parceiros e pela equipa de Cronometragem do ACP. A efetiva colaboração destes membros era complementada por um Júri de Honra composto por figuras do Governo, presidentes de Câmara e representantes da TAP²¹. A partir de 1975, altura em que o Rallye passa a estar sob a alçada do ACP, a TAP e todos os seus órgãos deixaram, presumivelmente²², de estar envolvidos na organização.

Apresentada a equipa, torna-se essencial referir o papel desempenhado por Alfredo César Torres enquanto Diretor de Prova. Sendo este o responsável pela transição do Rallye TAP para o Rallye Internacional TAP, abrindo ao público em geral uma prova que era exclusiva a funcionários da companhia aérea e de empresas ligadas à mesma, César Torres estava neste cargo desde 1965²³, ano em que abandonou a sua carreira de piloto para se dedicar à organização de provas automobilísticas²⁴. Ao longo dos dez anos estudados, César Torres foi, literalmente, a voz da equipa que liderava, disponibilizando-se para, antes e depois de cada edição, apresentar os objetivos do respetivo ano junto dos meios de comunicação social, e expor as alterações efetuadas ou pretendidas, demonstrando a sua visão sobre que correções deveriam ser feitas de edição para edição e responder a eventuais polémicas que surgissem durante cada prova.

Regulamento

Uma vez que a presente dissertação compreende cerca de dez anos de uma competição desportiva, cujo regulamento sofreu alterações de edição para edição, são aqui apresentadas as regras e a forma como se foram alterando. Por uma questão de simplicidade, uma vez que de ano para ano as alterações são mínimas, tomam-se por base as regras da edição de 1967, sendo posteriormente mencionadas as alterações que estas sofreram em 1970, ano em que a prova passou a integrar o Campeonato da Europa de Rallies. A partir de 1973 a competição passou a integrar o Campeonato do Mundo de Rallies, não sofrendo o regulamento alterações de índole maior. Resta ainda mencionar que em todas as edições o regulamento mencionava os locais de partida para os troços de concentração, a quilometragem total dessa edição, a quilometragem de cada etapa, o local onde poderiam ou não estar presentes Controles de Tempo²⁵ e de Passagem²⁶ e, por fim, o número e as características de cada Prova Especial de

²¹ “Tudo sobre o II Rallye Internacional TAP”. *Jornal Motor*, nº 267, 23 de outubro de 1968.

²² Por falta de fontes que o confirmem, mas mais ainda por nenhum destes órgãos ser referido no artigo “O Ponto da Situação”. *Revista Moto*, 26 de fevereiro de 1976, pp.25-27.

²³ TORRES, Isabel; RIBEIRO, Eduardo. *Cesar Torres História do Rally de Portugal* p.48

²⁴ TORRES, Isabel; RIBEIRO, Eduardo. *Cesar Torres História do Rally de Portugal* p.44

²⁵ Local onde um comissário registava se determinado participante havia passado dentro do horário estipulado.

²⁶ Local onde um comissário confirmava a passagem de determinado participante.

Classificação²⁷. Estas informações não serão abordadas neste capítulo, sendo antes mencionadas no subcapítulo referente a cada um dos anos analisados.

O regulamento de 1967 começava por definir o tipo de carros admitidos, sendo aceites os carros categorizados pelo anexo J do Código Desportivo Internacional de 1967, que definia os diferentes tipos de viatura, reunidas por grupos de acordo com as suas características, nomeadamente: Grupo 1- Turismo de Série, Grupo 2- Turismo, Grupo 3- Grande Turismo e Grupo 4- Desporto²⁸. Eram excluídos os automóveis de Grupo 5 referente ao Turismo Especial e de Grupo 6- Desporto-Protótipos²⁹. Entre 1968 e 1972 estes dois últimos grupos seriam integrados na prova, sendo novamente excluídos a partir de 1973, fruto da inclusão da mesma no Campeonato do Mundo de Rallies e da consequente adoção do regulamento deste Campeonato.

As normas de segurança ditavam que todos os carros deveriam dispor de uma proteção eficaz entre o motor e o lugar do condutor, de forma a evitar a propagação de chamas em caso de incêndio. Os carros inscritos deveriam estar equipados com pelo menos um extintor e durante a realização de Provas Especiais de Classificação os concorrentes tinham a obrigatoriedade de usar capacete, sob pena de desclassificação. Fora destas provas, havia apenas a recomendação do uso de capacete e cinto de segurança, sem qualquer obrigatoriedade. O regulamento impunha médias de velocidade aquando da circulação dos concorrentes em certas e determinadas circunstâncias. Deste modo, para além das médias impostas etapa a etapa, com vista a cumprir com os controlos horários impostos, os concorrentes eram obrigados a circular a uma média de 50km/h nas estradas que assim o impunham, e a 30km/h dentro das localidades. Por fim, há referência aos controlos horários, onde era dada uma tolerância de 30 segundos aos pilotos, em caso de atraso³⁰.

A partir de 1970 o regulamento manteve-se praticamente inalterado, com exceção da integração de uma alínea sobre os Parques Fechados. Os mesmos consistiam, como o nome indica, num parque onde os veículos de todos os concorrentes ficariam entre cada etapa, não sendo possível realizar qualquer reparação, manutenção ou reabastecimento dentro dos mesmos. Depois de saírem os pilotos ficavam impedidos de voltarem a entrar nestes parques sem serem acompanhados por um comissário de prova. No Parque Fechado da última etapa, os veículos dos três primeiros classificados e dos vencedores de cada grupo ficavam à disposição dos comissários, de forma a que, caso necessário, fossem alvo de verificações técnicas minuciosas. Os carros que devido às suas prestações levantassem qualquer tipo de suspeitas na sua preparação para a prova, poderiam ser solicitados para igual verificação³¹.

²⁷ Provas disputadas em estradas fechadas ao trânsito, estradas florestais ou circuitos, sendo cronometrado o tempo que determinado piloto demorava a percorrer o itinerário definido.

²⁸ ACP, “Carpinteiro Albino sobrevive a noite dramática”. In: *Rally de Portugal 50 anos*, Lisboa, ACP 2017 p. 39

²⁹ “Quase tudo sobre o III Rallye Internacional TAP”. in *Jornal Motor*; 8 de outubro 1969, pp. II a VII

³⁰ “Quase tudo sobre o III Rallye Internacional TAP” in *Jornal Motor*; 8 de outubro 1969, pp. II a VII

³¹ “As Regras do Jogo”. in *Jornal Motor*; 1 de outubro de 1970 p. VIII

Capítulo 1- As Primeiras edições do Rallye Internacional TAP: de 1967 a 1969

O presente capítulo propõe-se a analisar os três primeiros anos do Rallye Internacional TAP. Sendo uma fase muito precoce da “vida” da competição, estes anos carecem de informação, tanto nas fontes como na bibliografia consultadas. A tal não será certamente alheio o facto de a prova ser organizada por um clube que pouca ligação tinha com o automobilismo e por este Rallye não se inserir em qualquer campeonato, retirando assim, aos olhos da imprensa da época, algum interesse na sua cobertura.

1.1 I RALLYE INTERNACIONAL TAP - 1967

Em 1967 o Grupo Cultural e Desportivo da TAP procede à internacionalização da prova, dotando-a de partidas nas diversas cidades da Europa em que a TAP tinha escritórios e abrindo as inscrições a qualquer participante³². Deste modo, a primeira edição do Rallye Internacional TAP teve uma extensão de 2324 km, distribuídos por seis etapas em que estavam previstos 166 controlos de tempo e a realização de oito PEC, mas das quais apenas se realizaram seis. Os resultados dos concorrentes ao longo da prova estavam dependentes das suas *performances* em cada Prova Especial de Classificação e Controlos de Tempo, de onde eram retirados os tempos realizados em cada um destes momentos da competição, sendo adicionadas posteriormente as devidas penalizações. No entanto, para obter os resultados finais estes tempos eram convertidos para um complexo sistema pontual³³. Em termos de prémios, estavam previstas a entrega de taças aos quinze melhores colocados da Classificação Geral, aos quatro melhores funcionários da TAP, aos quatro melhores classificados de cada Classe e às três primeiras classificadas da Taça das Senhoras. A juntar a estas taças, os primeiros referidos recebiam um prémio monetário que começava nos 50.000 escudos para o primeiro lugar³⁴, 20.000 e 15.000 escudos para o segundo e terceiro lugar respetivamente, 10.000 para o quarto classificado, sendo que a partir desta posição o valor decrescia em 1.000 escudos a cada posição abaixo, até ao décimo lugar. Para os funcionários da TAP, os quatro primeiros classificados recebiam, por esta mesma ordem 15.000 escudos, 8.000 escudos, 3.000 escudos e 2.000 escudos. Apenas o vencedor de cada uma das classes recebia um valor monetário, estabelecido no montante de 5.000 escudos. Por fim, a Taça das Senhoras previa a entrega de 5.000

³² ACP “1967 Carpinteiro Albino sobrevive a noite dramática” in *Rally de Portugal 50 anos*. Lisboa, ACP 2017 p.39

³³ ACP. “1967 Carpinteiro Albino sobrevive a noite dramática” in *Rally de Portugal 50 anos*. Lisboa, ACP 2017 p.43

³⁴ “Ouvindo os responsáveis da prova.” in *Jornal Motor* nº203, 12 outubro 1967 p.11

escudos à primeira classificada, 4.000 escudos à segunda e 3.000 escudos à terceira. Os prémios monetários não eram acumuláveis³⁵.

Dos 72 inscritos, 53 disputaram o Rallye, contando para este número todos os pilotos que saíram das cidades previstas. A prova teve lugar entre os dias 5 e 8 de outubro, mas as partidas referentes aos troços de concentração foram dadas na véspera do primeiro dia de prova, tendo sido registadas saídas de Lisboa, Porto, Madrid, Paris, Bruxelas, Londres, Copenhaga, Frankfurt, Munique, Berlim, Viena, Genebra e Amsterdão. Das 17 equipas estrangeiras inscritas, três saíram de Paris com carros Renault, uma com Matra, uma com um Citroen, uma em representação da Ford France, nomeadamente o cantor yé yé Johnny Holidaye (cuja partida não é clara, uma vez que é mencionado que desistiu da prova devido a problemas de saúde com a sua esposa³⁶), duas através da DAF Holandesa. De Bruxelas partiu Van Aachen, vencedor das 24 horas de Spa desse ano. De Munique saiu Sigfried Benzinger num BMW 2000 TS. De Frankfurt saiu o campeão da Alemanha em Grande Turismo, Panowitz num NSU. De Londres outras duas equipas e de Madrid mais quatro. Os restantes participantes, na sua maioria portugueses, partiram de Lisboa e do Porto. De entre os inscritos salienta-se a participação de Van Aachen, vencedor das 24 horas de Spa desse ano, e o já mencionado Panowitz³⁷. Participou também Jean Pierre Nicolas, na altura com 22 anos e em início de carreira³⁸.

A primeira etapa teve início em San Sebastian, local onde todos os troços de concentração convergiram, tendo como destino a Guarda. Sem qualquer Prova Especial de Classificação, esta tinha apenas como objetivo reunir todos os participantes em território português. Já a segunda etapa, que ligava Guarda a Viana do Castelo, contou apenas com a realização de duas das três Prova Especial de Classificação inicialmente previstas, Serra da Estrela e Lousã. Na prova Serra da Estrela, José Lampreia foi o mais rápido, deixando António Peixinho em segundo. Após esta prova, o Rallye seguiu pelos controles do Caramulo e pelos 24 quilómetros de estrada florestal de Arganil, cidade onde se encontrava um novo Controle de Tempo. Depois deste, seguiu-se a PEC da Lousã, no qual José Lampreia voltou a vencer, seguido por Nicolas em segundo e Bourdon em terceiro. Estando prevista a realização de uma terceira Prova Especial de Classificação nesta etapa, em Santa Luzia, o atraso dos concorrentes ainda em prova motivou que a Organização a anulasse³⁹.

³⁵ “Os prémios”. in *Jornal Motor* nº202, 5 de outubro 1967 p.10

³⁶ ACP. “1967 Carpinteiro Albino sobrevive a noite dramática” in *Rally de Portugal 50 anos*. Lisboa, ACP 2017 p.39

³⁷ “80 concorrentes portugueses e estrangeiros no I «Rallye» Internacional TAP”. in *Jornal Motor*, 23 de setembro 1967

³⁸ ACP. “1967 Carpinteiro Albino sobrevive a noite dramática” in *Rally de Portugal 50 anos*. Lisboa, ACP 2017 p.39

³⁹ ACP. “1967 Carpinteiro Albino sobrevive a noite dramática” in *Rally de Portugal 50 anos*. Lisboa, ACP 2017 p.40

Tabela 1 Resultados da 1ª e da 2ª Prova Especial de Classificação, na Serra da Estrela

Classificação	1ª PEC Serra da Estrela 6,6km	2ª PEC Lousã 10km
1º	José Lampreia <i>4m 25,5s</i>	José Lampreia 9m 31,8s
2º	António Peixinho <i>4m 28s</i>	Nicolas 9m 39s
3º	Carlos Faustino <i>4m 32,2s</i>	Bourdon 9m 58s

Fontes: Jornal Motor 12 outubro 1967; Rally de Portugal 50 anos

A terceira etapa levou os concorrentes de Viana do Castelo ao Porto, realizando-se no final da mesma a quarta Prova Especial de Classificação no Estádio do Lima, que consistiu em 5 voltas ao anel de atletismo do recinto, contando para o resultado da prova apenas a volta mais rápida. A esta prova, já no final da etapa chegaram apenas 18 concorrentes, com Nicolas em primeiro, a beneficiar da desistência de José Lampreia em Viana do Castelo, seguido por Francisco Romãozinho e por António Peixinho no topo da tabela da Classificação Geral⁴⁰. No que toca à prova no Estádio do Lima, foi precisamente Nicolas (1m 40,98s) o vencedor, ficando Bourdon em segundo (1m 43,05s) e Peixinho em terceiro (1m 43,48s⁴¹).

Na quarta etapa, entre o Porto e São Pedro de Moel, a quinta Prova Especial de Classificação de São Pedro de Moel foi cancelada por falta de autorização da Direção Geral dos Serviços Florestais e Agrícolas, retirando alguma da exigência do primeiro Rallye Internacional TAP⁴². Na quinta etapa, entre São Pedro de Moel e Lisboa, realizou-se a 6ª PEC no Estádio José Alvalade, na qual Nicolas voltou a vencer, com 1m 38s, novamente seguido de Bourdon, que efetuou a prova em 1m 39,3s, e com Benzinger a terminar em terceiro (1m 42,49s)⁴³. Ainda no Estádio, o carro de Romãozinho apresentou problemas mecânicos, facto que o levou a desistir no início da etapa seguinte, na calçada de Carriche⁴⁴.

Na sexta e última etapa, entre Lisboa e o Estoril, realizaram-se a 7ª e a 8ª PEC ambas no Alto da Mula, mas em sentidos opostos. Na primeira, marcada por forte nevoeiro, Peixinho saiu vencedor, seguido de Nicolas. As condições atmosféricas promoveram uma breve neutralização da prova, mas o Rallye prosseguiu até Montejunto, antes de voltar à Serra de Sintra para a realização da última Prova Especial de Classificação. Antes desta, Nicolas partiu a caixa de velocidades do seu Renault 8 Gordini, algo que o levou a abandonar a competição numa altura em que era o líder da Classificação Geral. António Peixinho, que por breves instantes herdou a liderança desta classificação, também sofreu com problemas mecânicos, que embora tenha resolvido o fizeram perder seis minutos e consequentemente

⁴⁰ ACP. “1967 Carpinteiro Albino sobrevive a noite dramática” in *Rally de Portugal 50 anos*. Lisboa, ACP p.30

⁴¹ “O I «Rallye» Internacional”. *Jornal Motor* nº 203, 12 de outubro de 1967 P.8

⁴² “80 concorrentes portugueses e estrangeiros no I «Rallye» Internacional TAP”. in *Jornal Motor*, 23 de setembro 1967

⁴³ “O I «Rallye» Internacional”. *Jornal Motor* nº 203, 12 de outubro de 1967 P.9

⁴⁴ ACP. “1967 Carpinteiro Albino sobrevive a noite dramática” in *Rally de Portugal 50 anos*. Lisboa, ACP 2017 p.40

qualquer hipótese de vencer o Rallye. No entanto, tal não o impediu de vencer a oitava PEC, seguido por Bourdon em segundo e Carpinteiro Albino em terceiro⁴⁵.

Tabela 2 Resultados da 7ª e 8ª Prova Especial de Classificação, no Alto da Mula

Classificação	7ª PEC Alto da Mula 6km	8ª PEC Alto da Mula 6km
1º	Peixinho 3m 37s	Peixinho 3m 48s
2º	Nicolas 3m 52s	Bourdon 3m 57,6s
3º	Baptista dos Santos 3m 52s	Albino 3m 57,8s

Fonte: Jornal Motor 12 outubro 1967; Rally de Portugal 50 anos

No final da prova apenas 11 concorrentes, dos 53 que a iniciaram, conseguiram chegar ao Estoril. No entanto, três concorrentes foram ainda desclassificados por excederem a tolerância de penalizações regulamentada. Assim sendo, dos 9 concorrentes classificados, todos pilotavam carros do grupo 2-turismo⁴⁶. Nesta edição, Carpinteiro Albino foi o vencedor, ficando António Peixinho em segundo e Joseph Bourdon em terceiro. Ainda no Estoril, após a conclusão do Rally, teve lugar uma prova de *slalom* com a participação de todos os inscritos no Rallye que estivessem interessados na mesma, tendo como objetivo evitar eventuais empates técnicos. Participaram nesta, para além dos 11 finalistas, mais dois concorrentes, sendo Bourdon vencedor desta prova⁴⁷.

César Torres, entrevistado no final da prova, atribuiu o baixo número de participantes estrangeiros à falta de tradição de rallies em Portugal e garantiu que o nível de exigência se manteria na edição seguinte pois “Um Rally que não é difícil não presta, porque não demonstra nada: nem prova automóveis nem define pilotos”. Concluiu a entrevista fazendo referência a um convite do Real Automóvel Clube de Espanha para incluir a edição de 1968 no campeonato espanhol de rallies e que em 1969 tentaria incluir a prova no campeonato europeu de rallies⁴⁸.

A primeira edição do Rallye Internacional TAP, tendo como ponto de partida um Rally exclusivo aos trabalhadores da TAP, revelou na sua natureza um carácter algo amador da Organização. Das falhas relatadas pela imprensa, o facto de o desenrolar da prova não ter seguido o planeamento definido pelo regulamento, com a anulação das PEC de Santa Luzia e de São Pedro de Moel, expõe precisamente esta faceta da competição. No entanto, ao olharmos para o paradigma do desporto automóvel em Portugal nesta época, especialmente para o número reduzido de provas anuais, cerca de 23 divididas entre o Campeonato Nacional de Rallies e o Campeonato Nacional de Velocidade, nas quais a participação

⁴⁵ “O I «Rallye» Internacional”. *Jornal Motor* nº 203, 12 de outubro de 1967 P.10

⁴⁶ ACP. “1967 Carpinteiro Albino sobrevive a noite dramática” in *Rally de Portugal 50 anos*. Lisboa, ACP 2017 p.43

⁴⁷ “O I «Rallye» Internacional”. *Jornal Motor* nº 203, 12 de outubro de 1967 P.10

⁴⁸ “Ouvindo os responsáveis da prova”. *Jornal Motor* nº 203, 12 outubro 1967 p.11

raramente ultrapassava os 20 inscritos⁴⁹, o I Rallye Internacional TAP destacava-se claramente pela capacidade de englobar as características das provas de cada um destes campeonatos, adotando para tal os controles de tempo e alguns dos troços escolhidos de certos rallies locais. Inspirava também o modelo das PEC no Campeonato Nacional Velocidade, sendo exemplo as provas no Estádio do Lima e no Estádio José Alvalade, similares de corridas automobilísticas. Esta conjugação de fatores foi, certamente, central para o surpreendente número de inscritos numa prova que não era pontuável para qualquer campeonato. No entanto, a mesma demonstrou ainda a ambição da Organização em diferenciar-se das restantes realizadas em Portugal, algo perceptível pelo elevado número de troços de concentração, só realizáveis pelo apoio da TAP e das suas subdivisões europeias. A extensão deste Rally⁵⁰ era apenas comparável à Volta a Portugal, prova na qual se baseava, facto que, juntando as distâncias dos troços de concentração, o tornavam o maior rallye português à época⁵¹.

Apesar das inovações acima mencionadas, o I Rallye Internacional TAP apresentou ainda as características de um rally típico da década de 1960, baseando a sua dificuldade nos controles de tempo e relegando as Provas Especiais de Concentração para o final de cada etapa⁵², determinando a sua importância para o ordenamento dos concorrentes. Sendo o ano inicial, não deixa de ser surpreendente a dimensão que o I Rallye Internacional TAP alcançou, podendo esta ser atribuída à ambição de César Torres, patente na entrevista do mesmo no final da prova, e à disponibilidade de meios que a TAP proporcionou.

1.2 II RALLYE INTERNACIONAL TAP - 1968

Numa entrevista de César Torres ao *Jornal Motor* em 1967, o próprio apontava a dois claros objetivos para as edições seguintes: atrair um maior número de participantes estrangeiros e conseguir a inclusão da prova no Campeonato da Europa de Rallies⁵³. Para alcançar tal objetivo, a Organização da prova, lançou então o *slogan* “Outono em Portugal”. Tendo como público-alvo as equipas estrangeiras, esta iniciativa incluía viagens pagas, 100 litros de gasolina e 5000 escudos para alojamento. Tal iniciativa resultou num total de 190 inscritos dos quais 131 eram equipas estrangeiras⁵⁴. A esta iniciativa, os participantes tinham ainda o incentivo dado pelos prémios estabelecidos pelo regulamento, equivalentes aos da edição anterior.

⁴⁹ “Um Rallye só passa à história se for difícil”. *Jornal Motor*, 12 de janeiro 1967 p. 15 e 16

⁵⁰ “Estoril é a grande meta!”. *Jornal Motor* nº 202, 5 de novembro 1967 p.9

⁵¹ “O I «Rallye» Internacional” *Jornal Motor* nº 203, 12 de outubro de 1967 P.8

⁵² SANTOS, Francisco; SILVA, Pedro. “Rallies”, in RODRIGUES, José Barros. *História do Automobilismo português*. Algés: Talento, 2004 p.138

⁵³ “Ouvindo os responsáveis da prova”. *Jornal Motor* nº 203, 12 outubro 1967 p.11

⁵⁴ ACP, “1968 Tony Fall vence Batalha britânica”. in *Rally de Portugal 50 anos*. Lisboa, ACP 2017 p.50

Em 1968, a imprensa deu algum destaque às participações de equipas provenientes das então colónias portuguesas. O *Jornal Motor* dedicou alguns artigos à participação das dez equipas angolanas. Dado que a TAP apenas financiava a deslocação de duas equipas de Angola, o ATCA (Automóvel Touring Clube de Angola) decidiu financiar a participação de mais duas, sendo as quatro equipas escolhidas as equipas dos pilotos António Lacerda, Silveira Machado, Mário Costa e Miguel Nunes. Para além destas, outras seis equipas participaram por conta própria, incluindo o vencedor do Rally de Angola desse ano, Manuel Machado. Este não obteve o apoio da ATCA por a instituição ter considerado que o piloto falhou grande parte da temporada e que o carro seria “lento” para o Rally Internacional TAP. De Moçambique inscreveram-se, como equipas oficiais, Rui Xavier de Melo, de Lourenço Marques, e José Augusto Serras Pires, da Beira. Por conta própria inscreveram-se também António Inácio e José Henriques. Da Madeira as duas equipas oficiais foram as de António Costa Maia e Manuel Izidoro Nunes⁵⁵.

Em entrevista ao *Jornal Motor*, Isaias Gautier, então diretor do Grupo Cultural e Desportivo TAP, abordou o interesse expressado em diversos países da Europa (e na Argentina) pela segunda edição do Rallye Internacional TAP, bem como de equipas oficiais da NSU, da Renault e da BMC. Mencionava que a edição transata da prova fora um ensaio e que a edição de 1968 era preparada para atingir a meta traçada: alcançar o campeonato da Europa de Construtores. Gautier explicava que o Rallye Internacional TAP competia com uma prova na antiga República Democrática da Alemanha pela última vaga neste campeonato, razão pela qual diversos jornalistas estrangeiros iriam estar presentes em Portugal⁵⁶.

No dia 3 de novembro a mesma fonte notícia uma reunião do comité organizativo com os “órgãos de informação” no Hotel Tivoli, que teria tido lugar na terça-feira anterior à publicação. Nesta reunião foram transmitidas algumas informações referentes ao número de inscritos e aos participantes, bem como a aprovação, pela Direção Geral dos Transportes Terrestres, de todo o programa, com exceção do troço cronometrado Mafra-Carvoeiro. Também a Direção Geral dos Serviços Florestais deu autorização, sem quaisquer restrições, para o uso das estradas utilizadas no itinerário do Rally. Ainda nesta reunião foi revelado o número de controlos, e o programa do Comissariado de Turismo “Outono em Portugal”⁵⁷.

Esta edição contou com a participação de três pilotos pertencentes a equipas oficiais⁵⁸, sendo eles Paddy Hopkirk, que participou pela BMC-Cooper, Tony Fall, inscrito pela Lancia e Jean Pierre Nicolas, representante da Alpine-Renault. Devido ao apoio que as marcas prestavam a estes pilotos, eram os três dados como favoritos a ganhar o Rally. No que toca a pilotos portugueses, Américo Nunes, vencedor

⁵⁵ “Quatro equipas angolanas no Rallye TAP”. *Jornal Motor* nº250, 05 de setembro 1968 p.5

⁵⁶ CEU, Maria do. “Tentar incluir o Rallye Internacional TAP no Campeonato da Europa de Construtores é o nosso objetivo”. *Jornal Motor* nº250, 05 de setembro 1968 p.7

⁵⁷ “2º Rallye Internacional TAP”. in *Jornal Motor* nº 254, 3 de outubro 1968, p.7

⁵⁸ Equipas que representavam determinada marca de forma oficial

do Campeonato Nacional de Rallies em 1967, Heitor de Moraes, vencedor da edição de 1968 da Volta a Portugal eram os pilotos com maiores hipóteses de vencer⁵⁹.

António Lampreia, Sacrila, Fernando Baptista e Ruella Ramos foram todos alvos de pequenas entrevistas antes do início da prova. António Lampreia e Sacrila falaram em “dificuldade acrescida” relativamente à prova do ano anterior. Fernando Baptista considerou que a prova tinha “nível europeu”, mas que o facto de a mesma passar por demasiadas povoações era negativo, não explicando, no entanto, as suas considerações. Por fim, Ruella Ramos criticava a realização da primeira PEC em circuito, por considerar que os pilotos evitariam correr riscos logo no início do Rallye e por não se realizar em Portugal. Considerava ainda que a dupla passagem pelo troço Góis-Arganil era desnecessária, levando a um acumular de cansaço para os pilotos e a um maior desgaste dos carros⁶⁰.

Ao contrário da edição anterior, o Rallye Internacional TAP de 1968 contou apenas com três etapas, nas quais estavam inseridas 8 Provas Especiais de Classificação e que na sua totalidade contavam com a extensão total de 2438 km. Os troços de concentração, de onde partiram 155 inscritos, tiveram como destino Madrid, onde teve lugar a primeira PEC no circuito de Jarama, na qual participaram 153 concorrentes⁶¹. Inicialmente chegaram a Madrid 154 participantes, mas S. de Sérge foi desclassificado por suspeita de ter falsificado a sua carta de controle⁶² ⁶³. Esta prova marcou o início da primeira etapa que ligou Madrid a Lisboa e consistiu em corridas de dez voltas ao circuito, com grupos de 20 concorrentes a sair em cada uma delas. A conjugação do resultado de cada série definiu a ordem de partida dos concorrentes para Lisboa, tendo Bouchet ficado à frente de Hopkirk e de Nicolas. Na capital portuguesa teve lugar a segunda PEC, no anel de atletismo do Estádio José Alvalade, que consistiu em corridas de cinco voltas, com os concorrentes a enfrentarem-se dois a dois. Nesta prova, Bouchet voltou a sair vencedor, seguido por Colaço Marques. José Lampreia terminou em terceiro⁶⁴.

Tabela 3 resultados da 1ª e da 2ª PEC

Classificação	1ª PEC Circuito de Jarama 34km	2ª PEC Estádio José Alvalade 2km
1º	Bouchet 19m 54,1s	Bouchet 1m 32,56s
2º	Hopkirk 20m 21,1s	Colaço Marques 1m 33,39s
3º	Nicolas 20m 26,6s	Lampreia 1m 33,34s

Fonte: Jornal Motor 31 outubro 1968; Rally de Portugal 50 anos

⁵⁹ “TAP: Um Rallye português à conquista da Europa” *Jornal Motor* nº 257, 23 de outubro 1968 p.5

⁶⁰ “Alguns favoritos do Rallye TAP falaram para «Motor»”. *Jornal Motor* 257, 23 de outubro 1968 p.7

⁶¹ ACP, “1968 Tony Fall vence Batalha britânica”. in *Rally de Portugal 50 anos*. Lisboa, ACP 2017 p.52

⁶² Pequeno livro onde, em cada Controle de Tempo, era registada a passagem de cada piloto.

⁶³ “II Rallye Internacional TAP”. *Diário de Lisboa*, 26 de outubro 1968 p.14

⁶⁴ ACP, “1968 Tony Fall vence Batalha britânica”. in *Rally de Portugal 50 anos*. Lisboa, ACP 2017 p.52

Para a segunda etapa, entre Lisboa e o Porto e com uma extensão de 935,30km⁶⁵, partiram de Lisboa 149 equipas⁶⁶. Nesta etapa realizaram-se três PEC. Antes da chegada à primeira desistiu Jean Pierre Nicolas, forçado a abandonar por avaria mecânica. Para além deste, desistiram mais 38 concorrentes, a maioria por exceder o limite de penalizações nos controles de tempo. A 3ª PEC do Rallye, em Proença-a-Nova, resultou na vitória de Hopkirk, seguido por Fall. Lampreia e Romãozinho partilharam a quarta posição efetuando o mesmo tempo- 3m 54s. Seguiu-se a 4ª PEC em Aguiar da Beira, onde Fall e Hopikirk repetiram posições, seguidos por Phillips⁶⁷. Na sequência destas duas primeiras Provas Especiais de Classificação, do troço especialmente difícil de Góis-Arganil e dos Controles de Tempo de Armamar e Cavalinho, a chegada ao Porto registou 51 concorrentes ainda em prova, número este que após a PEC no Estádio do Lima ficou reduzido a 42 equipas⁶⁸. Nesta prova Fernando Baptista e Manuel Champallimaud surpreenderam, alcançado a segunda e terceira posição, respetivamente⁶⁹.

Tabela 4 resultados da 1ª e da 2ª PEC

Classificação	3ª PEC Proença-a-Nova 4,6km	4ª PEC Aguiar da Beira 13km	5ª PEC Estádio do Lima 2km
1º	Hopkirk 3m 45s	Fall 8m 55s	Hopkirk 1m 34,77s
2º	Fall 3m 48s	Hopkirk 8m 58s	Baptista 1m 36,28s
3º	Paganelli 3m 50s	Phillips 9m 01s	Champallimaud 1m 36,39s

Fonte: Jornal Motor 31 outubro 1968; Rally de Portugal 50 anos

A etapa final, entre o Porto e o Estoril apenas contou com a realização de duas das três PEC previstas, pelas razões já mencionadas. Na Serra da Lousã, o piloto mais rápido foi Fall, seguido por Hopkirk e Gullberg. Na PEC do Alto da Mula os resultados foram similares, com os mesmos pilotos a terminar em ordem similar. Esta etapa ficou marcada pela chuva e pelo nevoeiro que se fez sentir a partir de Viseu e que resultou em diversas desistências antes da chegada a Sintra. Ao Estoril chegariam apenas 22 concorrentes, dos quais 9 foram desclassificados posteriormente por terem excedido o limite de penalizações. No dia seguinte, teve lugar na mesma cidade a Prova Complementar, com o intuito de evitar empates na Classificação Geral Final, onde Hopkirk foi vencedor. Como os resultados foram convertidos num complexo sistema de pontos e processados por computador, a sua divulgação só foi efetuada dois dias depois do final da prova, sendo o vencedor Tony Fall. Paddy Hopkirk ficou em segundo e António Peixinho alcançou o terceiro lugar⁷⁰.

⁶⁵ ACP, “1968 Tony Fall vence Batalha britânica”. in *Rally de Portugal 50 anos*. Lisboa, ACP 2017 p.55

⁶⁶ ACP, “1968 Tony Fall vence Batalha britânica”. in *Rally de Portugal 50 anos*. Lisboa, ACP 2017 p.52

⁶⁷ “Lisboa – Porto a primeira grande seleção.” *Jornal Motor* nº 258, 23 de outubro 1968 p.7

⁶⁸ ACP, “1968 Tony Fall vence Batalha britânica”. in *Rally de Portugal 50 anos*. Lisboa, ACP 2017 p.50

⁶⁹ “Lisboa – Porto a primeira grande seleção.” *Jornal Motor* nº 258, 23 de outubro 1968 p.7

⁷⁰ ACP, “1968 Tony Fall vence Batalha britânica”. in *Rally de Portugal 50 anos*. Lisboa, ACP 2017 p.55

Tabela 5 resultados da 1ª e da 2ª PEC

Classificação	6ª PEC Serra da Lousã 10km	2ª PEC Estádio José Alvalade 2km
1º	Fall 9m 09s	Fall 3m 56s
2º	Hopkirk 9m 13s	Hopkirk 3m 58s
3º	Gullberg 9m 47s	Gullberg 4m 06s

Fonte: *Jornal Motor* 31 outubro 1968; *Rally de Portugal 50 anos*

Em entrevista posterior, Paddy Hopkirk revelou ter ficado retido numa passagem de nível, juntamente com outros participantes, , facto que acabou por ser determinante para o resultado da prova e que diversos concorrentes fizeram igualmente questão de criticar⁷¹.

Nesta edição, a imprensa deu especial atenção à participação feminina. As pilotas mencionadas ao longo da cobertura do evento foram Lucette Pointet, Cotito Alfaro, Warein e Maria do Céu. Maria do Céu, jornalista e representante do *Jornal Motor* na prova, e Cotito Alfaro desistiram no troço que ligou Gois a Arganil, a primeira por cansaço físico e a segunda por excesso de penalizações. Pointet foi a única concorrente feminina a acabar a prova, ficando em 12.ª na Classificação Geral e vencendo a categoria feminina⁷².

Para a segunda edição do Rallye Internacional TAP a Organização tinha como objetivo efetuar o progresso necessário para a integração da prova no Campeonato da Europa de Rallies. Embora tenha havido uma reestruturação do número de etapas, o restante da prova manteve os moldes da primeira edição, da qual a de 1968 se diferencia devido à forte adesão que teve. Os 190 inscritos representaram, ao longo dos dez anos estudados, o *record* de participação do Rallye Internacional TAP/Rallye de Portugal. Para além deste record, e segundo as fontes analisadas, este Rallye foi igualmente a prova automobilística com mais inscritos em Portugal até então, levando a uma comparação com o Rally de Monte Carlo⁷³. De igual forma, a 1ª PEC, em Madrid, foi também noticiada como a prova em que mais pilotos participaram no circuito de Jarama, estando presentes 131 concorrentes⁷⁴. A transformação de uma prova que na sua primeira edição contou somente com 72 inscritos e 53 participantes apenas pode ser atribuída à campanha lançada pela TAP, não havendo qualquer outra explicação aparente para o crescimento tão drástico de uma competição que continuava a não estar incluída em qualquer campeonato automobilístico. Não obstante a campanha da TAP em prol do turismo, a exigência da prova não diminuiu. Tal fica patente na taxa de 86% de desistências.

⁷¹ “«Motor» ouviu alguns concorrentes...”. *Jornal Motor* nº 258, 23 de outubro 1968 p.13 a 16

⁷² “Os troços dos tempos cronometrados”. *Jornal Motor* nº 258, 23 de outubro 1968 p.10

⁷³ “TAP: Um Rallye português à conquista da Europa.” *Jornal Motor* nº 257, 23 de outubro 1968 p.5

⁷⁴ “O “TAP” em Jarama”. *Jornal Motor* nº 257, 23 de outubro 1968 p.6

Nesta edição, embora tenha havido alguma evolução no paradigma desportivo, nomeadamente no facto de as Provas Especiais de Classificação se realizarem ao longo das Etapas e não apenas no seu final, as características observadas no Rallye Internacional TAP de 1967 mantiveram-se, especificamente no facto de os controles de tempo continuarem a ter grande influência na disputa pela Classificação Geral. De igual forma, a anulação de Provas Especiais de Classificação continuou a ser um problema, pois acabou por retirar a exigência que o desenho original da prova pretendia. No entanto, e ao contrário das justificações apresentadas em 1967, o facto de não haver uma alternativa para substituir a sétima PEC, Mafra-Carvoeiro, aquando da reprovação da mesma pelas autoridades competentes, revela alguma falta de experiência por parte da Organização.

1.3 III RALLYE INTERNACIONAL TAP - 1969

A edição de 1969 teve lugar entre os dias nove e doze de outubro. Desenrolou-se ao longo de 2985 km, divididos entre três etapas. A primeira, San Sebastian-Lisboa, com 1082,70 km de extensão, previa apenas a realização de uma PEC, no Estádio José Alvalade. A segunda, Lisboa-Porto, já englobava quatro Provas Especiais de Classificação, em Proença-a-Nova, na Barragem do Cabril, em Aguiar da Beira e no Estádio das Antas, registando um total de 814,90 km. A última etapa, Porto - Estoril, previa a realização de mais cinco Provas Especiais de Classificação, na Florestal de Orbacém, no Gerês, na Florestal da Cabreira, na ligação Alvarenga-Arouca e na Florestal da Serra da Lousã, todas disputadas nos últimos 1087,70 km do Rally. Com 149 concorrentes inscritos, partiram dos troços de concentração: 42 de Lisboa, 14 do Porto, 9 de Madrid, 29 de Paris, 10 de Bruxelas, 11 de Londres, 12 de Frankfurt, 5 de Munique, 3 de Viena, 2 de Zurique e 8 de Amsterdão (de Copenhaga não saiu qualquer concorrente), totalizando 119 participantes⁷⁵. Esta edição é, pela primeira vez, pontuável para os campeonatos português e francês de Rallies⁷⁶

Numa entrevista de antevisão à prova, César Torres previa a chegada de cerca de 30 participantes ao Estoril, acreditando nas hipóteses dos pilotos portugueses. Menciona que a prova seria pontuável, tanto para o Troféu Mundial do *Royal Automobile Club* como para o Campeonato Nacional de Rallies. César Torres desvalorizava a ausência de grandes nomes, apontando os concorrentes Tony Fall, Staepelaere, Erickson, Davenport e Malkin como os favoritos a vencer. Relativamente ao número de inscritos, o facto de a prova só vir a ser pontuável para o Campeonato Europeu de Rallies em 1970 e de existirem mais duas provas relativamente próximas do TAP (Tour Auto e Rallye R.A.C.E, este último

⁷⁵ ACP, “1969 Romãozinho sobre a meta” in *Rally de Portugal 50 anos*. Lisboa, ACP 2017 p. 65

⁷⁶ “Quase tudo sobre o III Rallye Internacional TAP”. *Jornal Motor* n°307, 8 de outubro 1969 pp. I e II

pontuável para o Campeonato Europeu de Rallies) terão desviado o interesse pelo Rallye Internacional TAP.

Nesta entrevista aborda ainda os valores monetários envolvidos na prova, apontando para os 5.000 escudos pagos a cada piloto estrangeiro e ultramarino (estes últimos com apoios também na estadia e no transporte dos automóveis). Tony Fall, por ser piloto de uma equipa de fábrica com representação em Portugal, e apesar de a mesma ter acordos com a TAP, não receberia esse prémio. A nível de pessoal, menciona as 60 equipas de cronometragem posicionadas em Portugal e que em Espanha este serviço estava a cargo do R.A.C.E. Fala também das “dezenas” de outras equipas nos controles de tempo, passagens, sinalização, parques, entre outras localizações. Menciona o uso de 51 relógios printogenes que seriam utilizados nos locais mais decisivos⁷⁷. Complementando a informação divulgada por César Torres relativamente aos valores monetários atribuídos a cada piloto estrangeiro, o *Jornal Motor*, no seu suplemento dedicado à prova, descrevia detalhadamente os prémios monetários referentes à vitória em cada categoria. Estes em nada diferiam dos valores das duas edições anteriores, mas só neste ano há a referência para o facto de os prémios não serem acumuláveis, sendo apenas atribuído o prémio de valor monetário mais elevado⁷⁸.

No que toca à prova em si, os troços de concentração tiveram início entre o dia 7 e 8, reunindo os concorrentes em San Sebastian. Neste local, às 6:00 horas do dia 9 foi dada a partida para a primeira etapa, San Sebastian-Lisboa. Esta teve apenas o intuito de conduzir os concorrentes até Portugal, salientando-se a desistência de Malkin, um dos favoritos, por chegar fora de tempo ao controlo do Estádio José Alvalade. Este, segundo o jornalista do *Jornal Motor*, chegara até ao Casal do Marco, lugar onde foi dado tempo aos pilotos para descansar. No entanto, terá adormecido no Hotel, chegando fora do tempo limite ao controlo horário. Na capital portuguesa, a primeira Prova Especial de Classificação teria lugar no Estádio José Alvalade, no formato já utilizado na edição anterior, tendo como vencedor Bouchet, à frente de Colaço Marques e de Lampreia⁷⁹

Tabela 6 Resultados da 1ª PEC, com 2km, no Estádio José Alvalade

	Pilotos	Tempo
1º	Fernando Baptista	1m 31,51s
2º	Tony Fall	1m 32,45s
3º	Américo Nunes	1m 33,96s
4º	Rui Souto	1m 34,55s
5º	Bein	1m 36,00s

Fonte: Jornal Motor 17 outubro 1969; Rally de Portugal 50 anos

⁷⁷ “Fala César Torres” *Jornal Motor* nº307, 8 de outubro 1969 pp.10 e 11

⁷⁸ “III Internacional TAP: As regras do jogo”. *Jornal Motor* nº307, 8 de outubro 1969 p. VII

⁷⁹ “TAP: tudo fácil até Lisboa”. *Jornal Motor* nº308, 17 de outubro 1969, pp.5 e 10

Finalizada a prova, foi dada a partida para o Porto, iniciando-se assim a segunda etapa do II Rallye Internacional TAP⁸⁰. Esta começou com a passagem por Sintra, atravessando a estrada municipal de São Pedro, seguindo depois pela descida da Pena, pela estrada Seteais-Monserrate e por Colares. Este troço revelava-se especialmente difícil, pois contava com dois controles de tempo em que os concorrentes deveriam percorrer 3km em três minutos e outros dois em que o tempo seria similar aos anteriores, mas com a distância entre estes a ser de 3,9 km⁸¹. Por esta razão registou-se um número considerável de desistências. Lucette Pointet despistou-se e acabou por desistir, algo que também aconteceria ao piloto angolano Manuel Machado. Staepelaere acabou também por abandonar devido a uma avaria mecânica. Para agravar a dificuldade da competição, as chuvas que se fizeram sentir na região durante a realização da prova tornaram os troços “enlameados”. Antes de alcançar a 2ª PEC, o Rallye atravessou a zona de Montejunto, especificamente pela estrada florestal de Vila Verde dos Francos até à Espinheira, que contava com uma série de controles de tempo difíceis de cumprir⁸². Nesta PEC, disputada em asfalto, Fall saiu vencedor, à frente de Henriksson e de Lampreia.

Tabela 7 Resultados das PEC da segunda etapa

Classificação	2ª PEC Proença-a- Nova 5km	3ª PEC Barragem do Cabril 33km	4ª PEC Aguiar da Beira 12km	5ª PEC Estádio das Antas 2km
1º	Fall 4m 05s	Fall 34m 02s	Fall 8m 52s	Nunes 1m 29,42s
2º	Henriksson 4m 07s	Henriksson 35m 34s	Slater 9m 07s	Bein 1m 29,90s
3º	Lampreia 4m 16s	Romãozinho 36m 32s	Bein 9m 08s	Fall 1m 31,09s

Fonte: Jornal Motor 17 outubro 1969; Rally de Portugal 50 anos

Nesta fase da prova o correspondente do *Jornal Motor* dá conta de nevoeiro “perfeitamente cerrado, não permitindo a visão para além de alguns metros” e de chuvas torrenciais durante parte do tempo em que os carros disputaram os 33 km noturnos da PEC na Barragem do Cabril. Fall e Henriksson repetiram as duas primeiras posições, com Heitor de Moraes a ficar em terceiro. Após a prova, havia um controle que se esperava que resultasse em fortes penalizações, mesmo em condições climatéricas normais. Tendo em conta as condições adversas, César Torres decidiu anulá-lo, passando a haver só novo Controle de Tempo em Góis. Mesmo com esta medida, a diferença entre o primeiro concorrente a chegar a Góis, Bochnicek, e o segundo, Colaço Marques, foi de 35 minutos. De Montejunto até Arganil desistiram 43 equipas, para além dos concorrentes que chegaram já desqualificados por excesso de penalizações, grupo onde estavam incluídas todas as equipas ultramarinas. O troço até ao Porto terá tido condições mais favoráveis, uma vez que já tinha amanhecido, não havendo registo de chuva e com o

⁸⁰ ACP, “1969 Romãozinho sobre a meta” in *Rally de Portugal 50 anos*. Lisboa, ACP 2017 p.58

⁸¹ “«TAP» as zonas decisivas” *Jornal Motor* nº307, 8 de outubro 1969 p.2

⁸² “TAP: tudo fácil até Lisboa” *Jornal Motor* nº308, 17 de outubro 1969, p.11, 12 e 13

nevoeiro “mais levantado”⁸³. Seguiu-se a PEC de Aguiar da Beira onde Tony Fall voltou a vencer, com António Peixinho a ser o melhor português, posicionando-se na sexta posição. No final da mesma Henrickson, que se encontrava próximo de Fall na Classificação Geral, acabou por desistir “com o motor gripado”.

Ao Porto chegaram 42 concorrentes, onde teria lugar a quinta PEC do Estádio das Antas. Durante a mesma, a Organização da Prova contabilizou as penalizações de cada concorrente, concluindo no final da dita PEC que apenas restavam em prova 24 participantes. Nesta altura, Tony Fall contava só com oito minutos de penalizações, o que resultava numa vantagem de no mínimo quatro minutos para os restantes concorrentes (Bochnicek, Heitor de Moraes, Lampreia, Romãozinho). Relativamente aos resultados da prova no Estádio das Antas, que apresentou uma estrutura similar à primeira PEC, com cada piloto a efetuar 5 voltas ao recinto, Américo Nunes foi o vencedor e Bein, em segundo, relegou Fall para o último lugar do pódio⁸⁴.

Segundo o *Jornal Motor*, o acompanhamento da terceira etapa revelou-se mais complicado, tendo os jornalistas de se reger pelos dados fornecidos pela Organização, que somente os divulgou no final da prova. Tal levou a que só houvesse dados referentes aos pilotos que chegaram ao Estoril. Os restantes terão “guardado as suas cartas de controle para recordação”, ação que contrariava o regulamento⁸⁵. Nas primeiras duas PEC desta etapa, as condições atmosféricas permaneceram favoráveis, permitindo aos concorrentes disputá-las sem qualquer dificuldade acrescida⁸⁶. Tony Fall venceu tanto a prova de Orbacém como a do Gerês.

Segundo o *Motor* terá ocorrido “um dilúvio” a partir do Gerês, que resultou na anulação do Controle de Tempo no final dos 35 km da PEC da Cabreira, na qual Bochnicek foi o mais rápido, sendo Romãozinho o melhor português, na 4ª posição. A esta prova seguiram-se mais 35 km até Mondim de Basto, em estrada de alcatrão. Mesmo assim, ao chegar a esta cidade, todos os pilotos penalizaram devido aos atrasos acumulados. Como tal, o controlo seguinte foi anulado, uma vez que a prova iria atravessar a Florestal de Amarante, que estava transformada num “lodoso rio”. A partir deste ponto, o troço correspondente à PEC de Alvarenga-Arouca “foi disputado em condições absolutamente devastadoras”, “após passagem por uma estrada relatada como tendo o piso em muito mau estado por se encontrar em obras, entre Castelo de Paiva e Alvarenga”. Desta forma, a penúltima PEC foi disputada sobre “bátegas de água assustadoras que quase impediam a visibilidade”. Participaram 12 concorrentes, mas Heitor de Moraes já tinha problemas mecânicos e acabou por desistir pouco depois da partida. Em Arganil, zona que era vista como uma das mais difíceis antes do início da prova, o Controle de Tempo definido para a região foi anulado, retirando ao troço toda a dificuldade. No entanto, devido às

⁸³ “TAP: tudo fácil até Lisboa” *Jornal Motor* n.º308, 17 de outubro 1969, pp.12 e 13

⁸⁴ “TAP: tudo fácil até Lisboa” *Jornal Motor* n.º308, 17 de outubro 1969, p.17

⁸⁵ “TAP: tudo fácil até Lisboa” *Jornal Motor* n.º308, 17 de outubro 1969, pp.17 e 20

⁸⁶ ACP, “1969 Romãozinho sobre a meta” in *Rally de Portugal 50 anos*. Lisboa, ACP 2017 p. 60

desistências de Peixinho, Lamy Viçoso, Pedrosa (o único a abandonar devido a um acidente), Heitor de Moraes, Fernando Baptista, Carpinteiro Albino, Lucas Martins e Colaço Marques, passaram pela cidade apenas sete concorrentes, com Tony Fall, Romãozinho e Lampreia nos três primeiros lugares da Classificação Geral⁸⁷.

Tabela 8 Resultados das PEC da terceira

Classificação	6ª PEC Florestal de Orbacém 12km	7ª PEC Gerês 10km	8ª PEC Florestal da Cabreira 35km	9ªPEC Alvarenga - Arouca 16km	10ª PEC Florestal da Serra da Lousã 10,5km
1º	Fall 8m 15s	Fall 11m 44s	Bochnicek 41m 07s	Fall 13m 00s	Fall 9m 26s
2º	Sclater 8m 21s	Baptista 11m 30s	Fall 41m 08s	Maunsell 13m 06s	Lampreia 9m 55s
3º	Bein 8m 26s	Morais 12m 38s	Maunsell 43m 58s	Bochnicek 13m 14s	Romãozinho 10m 23s

Jornal Motor 17 outubro 1969; Rally de Portugal 50 anos

Por fim, teve lugar a última PEC, na Lousã, que resultou em mais uma vitória de Tony Fall, no segundo lugar de António Lampreia e na terceira posição de Francisco Romãozinho. Como o Controle de Tempo que se seguiu a esta prova também foi anulado, o comissário de Arganil comunicou aos pilotos que não haveria mais controles horários até ao final do Rally, algo que terá causado “alguma confusão”. Devido a este facto, a prova da Serra da Lousã até Lisboa perdeu qualquer tipo de dificuldade, mas por Condeixa acabaram por passar somente 6 concorrentes devido à desistência de Nascimento Costa, originada pela “queda num buraco”⁸⁸.

À chegada ao Estoril dois destes pilotos haviam excedido o limite de penalizações. Deu-se aqui o episódio que marcou a edição de 1969 do Rallye Internacional TAP. Tony Fall, considerando a prova como terminada parou para deixar entrar “a namorada” para o lugar do copiloto. Esta ação resultou na desqualificação do mesmo, pois de acordo com o regulamento só podiam estar dentro do carro, em qualquer momento da prova, os dois concorrentes inscritos. César Torres, questionado no momento da chegada, confirmou esta informação e afirmou que as regras teriam de ser cumpridas. Não obstante, no dia seguinte teve lugar a Prova de Slalom do Estoril, ao longo da qual César Torres procurou garantir que a desclassificação de Tony Fall se justificasse à luz o regulamento, recorrendo para tal às imagens televisivas registadas. Os resultados foram divulgados às 18:10h do dia seguinte à prova, dando como vencedora a equipa de Romãozinho-Jocames. Às 18:55h Fall apresentou o seu protesto à classificação, impugnando temporariamente os resultados. Meia hora depois a Organização considerou o protesto inválido, confirmando a classificação anteriormente divulgada às 19:30h. Fall ainda tentou apelar à FIA, constatando-se posteriormente que o fez fora da janela temporal devidamente regulamentada para tal

⁸⁷ “TAP: tudo fácil até Lisboa”. *Jornal Motor* n°308, 17 de outubro 1969, p.17 e 20

⁸⁸ “TAP: tudo fácil até Lisboa”. *Jornal Motor* n°308, 17 de outubro 1969, p. 20

(teria até às 20:30h, mas só o fez às 20:50h)⁸⁹. Na cerimónia dessa noite, Romãozinho, o primeiro piloto e único piloto português a vencer uma edição do Rallye Internacional TAP, recebeu a taça e o prémio monetário, tendo o restante do pódio sido composto por Lampreia e Melville⁹⁰.

No entanto, a polémica em torno do III Rallye Internacional TAP não ficaria por aqui, uma vez que na tabela de Classificação Final, para além dos quatro classificados que concluíram efetivamente a prova, apareceram mais nomes. Estes eram os pilotos que tinham chegado ao Porto, aos quais foram somados 150.000 pontos aos obtidos até então. Uma pontuação que Baptista dos Santos, cronista do *Jornal Motor* considerou que devia ser simbólica, mas à qual correspondeu a entrega de taças e envelopes, ato bastante criticado pelos jornalistas do periódico⁹¹.

Assim sendo, e para além destes episódios, toda a edição ficaria envolta em polémica: logo à partida de Lisboa terão sido negadas as saídas às equipas de Carlos Ribeiro e de Dik por excederem os 10 minutos de atraso nos controlos iniciais; deu-se igualmente nesta fase da prova o já relatado atraso e a respetiva desqualificação de Collin Malkin, um dos favoritos; o facto de alguns controlos terem sido anulados, devido às condições atmosféricas, para evitar que Tony Fall não fosse o único piloto a chegar ao fim (algo que havia sucedido na volta a Portugal desse ano, em que apenas Romãozinho terminou), também não abonou a favor da prova; por fim, sucedeu a situação descrita com Tony Fall e a questão dos prémios entregues a concorrentes que não terminaram verdadeiramente a prova⁹².

Nos dias que se seguiram ao evento, o *Jornal Motor* entrevistou uma série de figuras ligadas ao automobilismo, tendo todas dado a sua opinião sobre as polémicas que ocorreram no Rallye Internacional TAP 1969. Tony Fall descreve que, ao chegar à zona de controle, considerou que o rally já tinha acabado, perceção essa que deu origem aos acontecimentos que resultaram na sua desclassificação, e que apesar de toda a controvérsia em que se vira envolvido, voltaria no ano seguinte⁹³.

Hubert de Harlez, comissário da FIA, considerou, em entrevista, que o Rallye Internacional TAP era uma prova bem organizada, mas que necessitava de algumas revisões para integrar o Campeonato da Europa de Rallies, nomeadamente no que respeitava à quilometragem, referindo-se ao facto de a distância entre controlos ser comunicada aos pilotos como mais curta do que era na realidade, dificultando o cumprimento do tempo estabelecido para a passagem no Controle de Tempo seguinte. Considerava também absurda a qualificação dos concorrentes “que apenas saíram do Porto, ou pouco mais, em melhores condições do que aqueles que chegaram a Lisboa, embora tendo excedido o limite de tempo”. Estas declarações faziam referência aos pontos adicionados à classificação dos pilotos que desistiram no Porto, ficando aqui evidente a negatividade que esta ação teve. Prossegue, afirmando que

⁸⁹ ACP, “1969 Romãozinho sobre a meta”. in *Rally de Portugal 50 anos*. Lisboa, ACP 2017 p.64

⁹⁰ “TAP: tudo fácil até Lisboa”. *Jornal Motor* n°308, 17 de outubro 1969, p. 20

⁹¹ “Qual o eco do III Rallye TAP”. *Jornal Motor* n°308, 17 outubro 1969 p.11

⁹² “TAP: tudo fácil até Lisboa” *Jornal Motor* n°308, 17 de outubro 1969, pp.5, 10, 12, 13,17 e 20

⁹³ CÉU, Maria do. “Entrevistas de Maria do Céu” *Jornal Motor* n°308, 17 de outubro 1969, p.8

“O limite de tempo é, também ele, muito reduzido. Parece que não se deseja ver concorrentes classificados, e isso está errado. Embora em 40.º, 50.º ou 100.º lugar, os concorrentes têm direito a ser classificados, e gostam de ver o seu nome na tabela, ainda que seja muito em baixo. Aliás, o facto de classificar muitos concorrentes em nada desmerece uma prova, antes pelo contrário, e, se olharmos para a tabela classificativa, também facilmente distinguimos os bons dos maus.” Estas afirmações criticavam a tolerância que a Organização dava aos pilotos para se manterem em prova, pelo que de Harlez considerava que esta devia ser aumentada para evitar a eliminação precoce de um grande número de concorrentes. Acrescenta ainda que a situação de Fall era um “espinho” no Rallye Internacional TAP e que tal o poderia vir a prejudicar⁹⁴.

Gilberte Thirion, antiga Campeã de Rallies da Bélgica e redatora da revista *Sport Moteur*, considerou o Rallye Internacional TAP uma prova bem delineada, e que quando fossem eliminadas pequenas deficiências seria uma boa prova de Campeonato da Europa de Rallies. Considerava que a tolerância dada era pequena quando contraposta com as dificuldades que a prova apresenta e os tipos de estrada onde era disputada, levando a uma razia nos pilotos que por si gerava a situação desagradável de quase não haver classificados. Também ela fez referência à polémica com os quilómetros roubados, algo que considerava não ser necessário porque “uma prova com esta estrutura não precisa de mentir para fazer classificações”. Quando questionada acerca da polémica em torno de Tony Fall, limitou-se a sorrir⁹⁵

Carmelo Vitaliti, ex-piloto e representante da Scuderia Mile Miglia, ecoava as preocupações de Gilberte Thirion relativamente aos quilómetros entre controles. Criticava também a falta de sinalização dos controles a uma distância prévia de 100 metros, de modo a possibilitar a redução de velocidade à sua entrada. Sugeria que fosse adotado o sistema belga, de modo a que condições atmosféricas adversas resultem numa imediata diminuição percentual do limite de penalização. Sugeria também que o país conste do nome da prova, uma vez que no estrangeiro a sigla TAP não é tão identificável como a designação do país, no caso em questão, Portugal. Considera que tal adição ajudaria a atingir a propaganda turística pretendida⁹⁶.

César Torres foi também entrevistado pelo *Jornal Motor*, de forma a esclarecer as polémicas relacionadas com a prova. Começou por explicar que os pilotos desclassificados e que no final da prova apareceram em posicionados na Classificação Geral era algo previsto inicialmente, havendo a intenção de atribuir um prémio de consolação (um diploma) aos pilotos classificados abaixo do 20.º lugar. No entanto, como as previsões não apontavam para um volume tão grande de desistências, houve entrega de diplomas a pilotos já desqualificados. César Torres esclareceu que o ACP foi informado sobre esta

⁹⁴ CÉU, Maria do. “O Caso de Fall, um espinho cravado na reputação do Rallye TAP”. *Jornal Motor* nº308, 17 outubro 1969 p.8

⁹⁵ CÉU, Maria do. “Uma Prova Extremamente dura” *Jornal Motor* nº308, 17 outubro 1969 p.8

⁹⁶ CÉU, Maria do. “Rescaldo do «III Rallye TAP””. *Jornal Motor* nº309, 23 de outubro 1969 p.6

decisão, de modo a evitar que as classificações tivessem impacto nos campeonatos para o qual a prova contava (Português e Francês). No entanto, aquela instituição não aprovou a alteração total das regras, exigindo que o regulamento fosse cumprido, obrigando desta forma à entrega dos prémios. Justificou também que o facto de à chegada da etapa Porto-Estoril haver concorrentes muito perto da desqualificação, conduziu à “razia” de concorrentes que se seguiu. Assumia a responsabilidade atribuída à Organização, considerando que a mesma deveria ter previsto o escasso número de finalistas ainda no início da terceira etapa, mas que o facto de tal não ter acontecido foi agravado pelas condições climatéricas adversas. No entanto, sublinhava que “a qualidade dos pilotos não esteve ao nível da prova”. Referia que o levantamento de controles já estava previsto, o que era comum em provas semelhantes. Considerava as críticas aos quilómetros roubados inválidas, pois tal só aconteceu em estradas florestais, sendo prática comum noutros rallies europeus. Considerava que este tema só era debatido por jornalistas “ultrapassados”. Quanto ao caso de Tony Fall, começou por mencionar que também não concordava com a sua desclassificação, mas que a decisão foi tomada unanimemente pela Organização, dando cumprimento ao regulamento. Era da opinião que as boas provas internacionais se credenciavam pelo “punho rígido” dos seus responsáveis e sublinhava que logo no Estoril toda a imprensa, nacional e internacional, concordou com a decisão. Atentava, no entanto, que deveria ser revista a forma como as regras se encontravam redigidas para que o texto fosse mais explícito. Terminou a entrevista referindo: “Não haverá nos próximos Rallies TAP concorrentes classificados que não tenham completado a prova de estrada, nem desclassificações impostas pelo regulamento que afinal nada tem a ver com a parte desportiva”⁹⁷

O III Rallye Internacional TAP, embora na sua estrutura tenha conseguido englobar melhorias, como o aumento no número de PEC e a nível competitivo tenha tido a capacidade de atrair pilotos com alguma preponderância no paradigma europeu, acabou por demonstrar todas as fragilidades que uma prova com as suas características detém. Desde logo, a desistência de alguns pilotos, e principalmente de Collin Malkin, ainda nos troços de concentração demonstrava os aspetos negativos que esta fase da prova tinha, pois para além de representar maior desgaste para os carros, que faziam mais quilómetros na estrada, trazia também aos pilotos algum desgaste desnecessário. As questões climatéricas, embora inevitáveis, revelaram que uma prova baseada nos controles de tempo tinha mais dificuldades em manter a sua exigência quando exposta a estas condições. Tal acontece porque os controles de tempo representavam a disputa constante da prova, levando a que os pilotos fossem obrigados a andarem depressa para cumprir o tempo definido. Neste sentido, ao anular um determinado número de controles, a exigência da prova desvanece, pois o número de PEC não é suficiente para compensar esta perda de exigência. Por outro lado, e como veremos mais à frente, numa prova estruturada em torno de PEC, a anulação de uma ou duas provas deste género não representa uma perda de competitividade tão grande. Quer isto dizer que, embora a Organização não tenha tido culpa direta pelas condições climatéricas, a

⁹⁷ “Ponto final no TAP «69»”. *Jornal Motor* n.º310, 30 de outubro 1969 pp.13 e 15

estrutura que a própria adotou, e que era a “standard” para a época, foi o principal fator para que apenas terminassem a prova 6 concorrentes. No caso de Tony Fall, a decisão tomada, embora tenha corrido o risco de passar uma imagem negativa da prova, acabou por representar de forma clara o nível pretendido pela Organização e, principalmente, pelo seu Diretor de Prova, César Torres. Tal como ficou patente nas entrevistas posteriores ao III Rallye Internacional TAP, a ideia que foi transmitida a nível internacional foi a de que a Organização tinha tomado as decisões corretas por manter a coerência com o regulamento. Por fim, o ponto mais negativo desta edição foi a questão dos diplomas atribuídos a concorrentes desclassificados, mas cuja explicação posterior de César Torres acaba por esclarecer. No entanto, e apesar de todos estes episódios terem sido devidamente justificados, acabaram por pôr em causa a integração do Rallye Internacional TAP no Campeonato da Europa de Rallies, tal como demonstram as duras críticas de Hubert de Harlez no final da prova.

Quando analisados no seu conjunto, os três primeiros anos do Rallye Internacional TAP revelam uma evolução surpreendente. Sendo que, na sua edição inaugural, propunha juntar características das provas do Campeonato Nacional de Rallies e do Campeonato Nacional de Velocidades, inspirando-se ao mesmo tempo na Volta a Portugal e sem ter inicialmente o apoio do ACP, a Organização da Prova nunca escondeu a ambição com que desenhou cada edição. O apoio da TAP, para além de permitir verbas financeiras de que outros clubes organizadores de provas automobilísticas em Portugal não dispunham, permitiu uma verdadeira internacionalização desta competição. Estando a companhia aérea representada por toda a Europa, tal permitia à Organização pôr em prática o conceito de um grande número de troços de concentração que antecederiam o início oficial da competição, promovendo-a de forma eficaz. Este aspeto explica os números *recorde* de inscritos e de participação que se registaram logo na segunda edição, ao qual se somou o apoio da campanha turística “Outono em Portugal”. Não obstante este sucesso quase imediato, o Rallye Internacional TAP foi, nestas três edições, povoado por pilotos amadores e semiamadores oriundos de toda a Europa, captando somente na edição de 1969 o interesse das equipas representantes de marcas automóveis e de pilotos de renome internacional. O facto de a prova passar a estar incluída nos Campeonatos Nacionais de Portugal e de França a partir de 1969, revelava que após esta edição a Organização estaria pronta para ingressar num Campeonato Internacional. Por outro lado, as falhas registadas na edição desse ano expunham igualmente que havia ainda espaço para melhorias no regulamento, não obstante o profissionalismo com que este era cumprido.

Capítulo 2- De 1970 a 1972: A integração no Campeonato da Europa de Rallies

Para os anos incluídos neste capítulo, importa perceber de que forma uma prova já incluída num dos melhores campeonatos de Rallies do mundo evoluiria, uma vez que o objetivo inicial dos seus responsáveis havia já sido atingido. Tendo em conta tanto este facto como o final do capítulo anterior, haverá também o interesse em entender que pontos haveria para melhorar tanto no regulamento da competição, de forma a evitar novos constrangimentos que prejudicassem a imagem da prova, como na estrutura do Rallye Internacional TAP enquanto prova desportiva.

2.1 IV RALLYE INTERNACIONAL TAP - 1970

A edição de 1970 do *Rallye Internacional TAP* foi a primeira a estar incluída no Campeonato da Europa de Rallies, na altura o Campeonato mais importante do calendário de Rallies, a par com o Campeonato do Internacional de Marcas⁹⁸. Refletindo esta alteração, a estrutura da prova foi revista, passando a contar com apenas 39 Controles de Tempo / Passagem e a englobar, em duas das três etapas, doze Provas Especiais de Classificação, sendo a exceção a primeira etapa, San Sebastian - Lisboa. Com 1.095,40 km, esta englobava apenas controles de tempo e de passagem, e apenas servia como forma de encaminhar todos os participantes até Lisboa. A segunda etapa contava com 843 km de extensão e com a realização de seis Provas Especiais de Classificação. No entanto, a 3ª PEC, em Pampilhosa da Serra não se realizou. Esta etapa concluía no Porto, cidade onde tinha igualmente início a Terceira Etapa, com 1.121 km. Nela, estava prevista a realização de mais seis Provas Especiais de Classificação, mas também nesta etapa houve PEC anuladas, entre elas a sétima, no Estádio das Antas, e a décima, na Cabreira. No seu todo, a prova contou com uma extensão de 3.060,30 km, sendo a mais longa do período dos dez anos estudados⁹⁹.

O aumento do número de Provas Especiais de Classificação, em detrimento dos controles de tempo, deveu-se a questões de segurança. Enquanto as primeiras eram disputadas em estradas fechadas ao trânsito, as segundas obrigavam os pilotos a circular em estradas públicas. Para além do fator segurança, as Provas Especiais de Classificação tinham ainda como vantagem a não obrigação em circular à velocidade imposta por lei, dado que os troços fechados não eram considerados via pública. Esta transição foi consequência direta da integração do Rallye Internacional TAP no Campeonato da Europa de Rallies, onde a maioria das provas que o integravam somente refletia na Classificação Geral os

⁹⁸ Apenas disputado entre 1970 e 1972. SCALEXTRIC, *Campeones de Rally. Vol. I*, Altaya. 2008. pp. 56-60.

⁹⁹ ACP, “1970 Lampinen Voou mais alto”. in *Rally de Portugal 50 anos*. Lisboa, ACP 2017 p. 79

resultados das Provas Especiais de Classificação. No entanto, na competição nacional os controlos de tempo não foram totalmente abolidos, continuando a ter impacto nos resultados finais do Rally¹⁰⁰.

Esta edição disputou-se entre dois e cinco de outubro de 1970, data que coincidia com a realização do Rally Munique – Vienna – Budapeste. Este fator levou à ausência de algumas figuras do Campeonato da Europa de Rallies como Jean Pierre Nicolas, Bernard Darniche e Achim Warmbold¹⁰¹. Não obstante, o número de inscritos totalizou 134, dos quais 119 participaram. Os troços de concentração previam partidas de Lisboa, Porto, Madrid, Paris, Bruxelas, Londres, Copenhaga, Frankfurt, Munique, Viena, Zurique e Amsterdão. Destes, apenas Zurique não contou com a saída de qualquer piloto. Em contraste, Lisboa foi a cidade de onde mais concorrentes deram partida, com 63, seguida de Paris, com 15 participantes, e de Londres, com 14 pilotos¹⁰².

Participaram nesta edição as equipas oficiais da Lancia, com Simo Lampinen e Sandro Munari; a Alpine, apenas representada por Ove Andersson; a Porsche, que inscreveu Björn Waldegaard; a Citroën, representada por Richard Bochnicek e Francisco Romãozinho; e a Ford, oficialmente representada por Roger Clark. Para além das equipas oficiais, estiveram ainda presentes cotados pilotos como Tony Fall, Anthony Fowkes, bem como a equipa Greder Racing, representada por Henry Greder, Marie Claude Beauomont e por Jean Ragnotti. Todos estes pilotos, eram considerados favoritos, uma vez que dispunham de equipas profissionalizadas. No que toca aos pilotos portugueses, o Entrepasto em representação da Datsun em Portugal preparou os carros de sete participantes, sendo o mais cotado o nome de José Lampreia. Para além deste, Colaço Marques, Américo Nunes, Luis Netto, José Carpinteiro Albino, Jorge Nascimento e Giovanni Salvi eram os pilotos nacionais com mais possibilidades em alcançar uma boa posição na Classificação Final da prova¹⁰³.

De Angola, inscreveram-se quatro equipas em representação oficial do ATCA, sendo os pilotos António Peixinho, Bandeira Vieira, Alberto Reis, Xico Barbosa. Em entrevista à representação oficial, Pinto da Fonseca, responsável pela equipa, explica que não foi o ATCA que financiou a viagem, mas sim as equipas escolhidas (Soceina e Palanca Negra). O ATCA só terá disponibilizado verbas para a passagem aérea de um indivíduo, não de uma equipa, tendo a TAP financiado outras quatro “passagens” e a Soceina mais duas. Para além dos pilotos Pinto da Fonseca e o mecânico António Calado também se deslocariam a Portugal. Pinto da Fonseca sublinhava que a manterem-se as elevadas despesas para a

¹⁰⁰ ACP, “1970 Lampinen Voou mais alto”. in *Rally de Portugal 50 anos*. Lisboa, ACP 2017 p. 74

¹⁰¹ “Städte Rallye München-Wien-Budapest 1970”, in e-WRC (<https://www.ewrc-results.com/final/14869-int-3-stadte-rallye-munchen-wien-budapest-1970>) consultado a 28 de setembro 2025

¹⁰² ACP, “1970 Lampinen Voou mais alto”. in *Rally de Portugal 50 anos*. Lisboa, ACP 2017 p. 79

¹⁰³ ACP, “1970 Lampinen Voou mais alto”. in *Rally de Portugal 50 anos*. Lisboa, ACP 2017 p. 74

participação de equipas angolanas no Rally Internacional TAP, esta seria a última edição em que as mesmas concorreriam¹⁰⁴.

Ainda antes do início da Prova deu-se o primeiro contratempo para a Organização. César Torres terá sido contactado pelo Presidente da Câmara de Vieira do Minho, sendo informado que as estradas florestais onde a 10ª PEC teria lugar estariam interditadas devido a uma romaria. Tal resultou na anulação desta prova, bem como dos quatro controles de tempo aí posicionados¹⁰⁵.

No que toca à realização da prova, os troços de concentração, que tiveram início entre o dia 30 de setembro e 1 de outubro, contaram com 119 pilotos. Destes, chegaram a San Sebastian 110 concorrentes para disputar a primeira etapa. A passagem dos concorrentes em Madrid, coincidiu com a visita do Presidente Norte Americano Richard Nixon. Consequentemente os mesmos viram-se presos em engarrafamentos nas artérias principais da cidade espanhola, resultando em alguns atrasos¹⁰⁶. Em Vitória, Adolfo Sampaio bateu na traseira de Nigel Hollier, obrigando o copiloto do segundo a segurar o radiador de óleo até chegar à assistência Renault, que conseguiu amarrar com arames os elementos danificados. É relatado que Bundell, que fazia equipa com Silva Loureiro, não partiu para Lisboa por “não ter acordado a tempo”. Até Montejuento não houve imprevistos, local onde os controles de tempo levaram a algumas penalizações menores. A entrada na Serra de Sintra, onde estavam incluídos os Controles de Tempo mais difíceis, marcou o ponto de viragem na prova, levando a algumas desistências¹⁰⁷.

No final da Primeira Etapa, no Parque Eduardo XVII, chegaram 100 pilotos, número que se deveu às desistências de Heitor Morais, Alberto Reis e Rodrigues de Carvalho, todos por avaria mecânica, e de Lamy Viçoso, que se despistou no Livramento, Adolfo Sampaio, por ter entrado em rota de colisão com Hollier e Rogério Beatriz. Piot terá chegado com 17 minutos de atraso por erro de percurso em Sintra, só se apercebendo quando avistou o rio Tejo, levando à sua desclassificação por exceder a tolerância regulamentada¹⁰⁸. Nesta altura Simo Lampinen era o primeiro na Classificação Geral, seguido por Tony Fall e por Ove Andersson. Colaço Marques era o melhor português, posicionado em quarto lugar e à frente de Sandro Munari¹⁰⁹.

¹⁰⁴ CERQUEIRA, Adriano, “Angola em força no 4º Rallye Internacional TAP”. *Jornal Motor* nº359 8 de outubro 1970 pp.2 e 3

¹⁰⁵ COELHO, Avelãs, “César Torres, o “vencedor” de um grande rallye à escala internacional”. in *Jornal Motor* nº357 15 de outubro 1970 pp. 6 e 7

¹⁰⁶ ACP, “1970 Lampinen Voou mais alto”. in *Rally de Portugal 50 anos*. Lisboa, ACP 2017 p. 76

¹⁰⁷ CERQUEIRA, Adriano. “Participações em qualidade mais do que em quantidade”. *Jornal Motor* nº359 8 de outubro 1970 p.4

¹⁰⁸ CERQUEIRA, Adriano. “Participações em qualidade mais do que em quantidade”. *Jornal Motor* nº359 8 de outubro 1970 p.4

¹⁰⁹ ACP, “1970 Lampinen Voou mais alto”. in *Rally de Portugal 50 anos*. Lisboa, ACP 2017 p.76

Tabela 9 Resultados das PEC da segunda etapa

Classificação	1ª PEC Estádio José Alvalade 2km	2ª PEC Lousã 12km	4ª PEC Aguiar da Beira 12km	5ª PEC Senhora da Graça 13,5km	6ª PEC Fridão 20km
1º	Nunes -	Munari 8m 40s	Andersson 8m 54s	Munari 11m 18s	Andersson 19m 02
2º	Hollier -	Lampinen 8m 45s	Lampinen 8m 59s	Andersson 11m 19s	Munari 19m 17s
3º	Piot -	Piot 8m 46s	Munari 9m 06s	Fall 11m 22s	Fall 19m 19s

Fonte: *Jornal Motor* 8 outubro 1970; *Rally de Portugal 50 anos*

A segunda etapa começou com a 1ª PEC, no Estádio José Alvalade, resultando na vitória de Américo Nunes. Holler e Piot ficaram em segundo e terceiro, respetivamente. No *Jornal Motor*, a realização desta PEC é posta em causa, por ter pouca “importância competitiva”, sendo ao mesmo tempo elogiada por ser uma forma de promover o automobilismo. Na tarde do mesmo dia é dada a partida para Miranda do Corvo, seguida da realização da 2ª PEC, na Serra da Lousã, no sentido ascendente. Munari, Lampinen e Piot compuseram o pódio e Américo Nunes foi o melhor piloto português, marcando 9m 15s. Após esta prova restavam 85 concorrentes, com a figura de maior destaque entre os desistentes a ser Falko Jansen¹¹⁰.

Seguiu-se o caminho até Pampilhosa, local onde deveria ter lugar a 3ª PEC Pampilhosa-Arganil que foi anulada devido a um incêndio florestal na zona. Deste modo, os concorrentes dispuseram de mais tempo para chegar ao Buçaco, onde se realizou o troço do Palace Hotel, que o *Jornal Motor* destacava como sendo um dos controles de tempo mais difíceis. Como reflexo disso, os pilotos mais cotados ainda em prova penalizaram entre um minuto e meio e três minutos. Na sequência deste troço, o Rallye encaminhou-se para o Luso, onde Bochnicek ficou sem corrente no motor, vendo-se obrigado a desistir no meio da povoação. A competição seguiu por Bolfiar, Caramulo, Campo de Besteiros e Rio de Moinhos, alcançando por fim Aguiar da Beira, local onde teve lugar a 4ª PEC. Nesta, Ove Andersson superou os dois pilotos da Lancia. Colaço Marques foi o melhor português, marcando 9m 50s. Seguiram-se passagens pelos controles de tempo de Moimenta da Beira, Armamar, Parada de Cunhos, Alto do Velão e Senhora da Graça onde teve lugar a 5ª PEC e que resultou em nova vitória de Sandro Munari. Colaço Marques efetuou o trajeto em 12m 19s, sendo o melhor português. Durante a mesma desistiram oito pilotos¹¹¹.

O Rallye seguiu para a zona de Amarante, onde se disputou a 6ª PEC, na estrada florestal de Fridão e onde Andersson superou Munari e Fall fechou o pódio. Romãozinho foi o piloto português mais rápido, com 21m 06s. Após esta prova, o Rallye Internacional TAP seguiu para Valongo, local onde terminou

¹¹⁰ CERQUEIRA, Adriano. “Participações em qualidade mais do que em quantidade”. *Jornal Motor* n°359 8 de outubro 1970 p.6

¹¹¹ CERQUEIRA, Adriano. “Participações em qualidade mais do que em quantidade”. *Jornal Motor* n°359 8 de outubro 1970 pp. 6

a segunda etapa, ao contrário do previsto, como se descreve de seguida. Inicialmente o seu termo estava previsto na Praça do Município no Porto, mas a Organização viu-se forçada a terminar a etapa mais cedo, por estar a ser preparada uma partida de futebol entre o FC Porto e o FC Barreirense no Estádio das Antas. Deste modo, os concorrentes seguiram, em regime de neutralização, até esta cidade, onde os carros ficaram em Parque Fechado. Nesta altura ainda se encontravam em prova um total de 68 concorrentes¹¹², com os cinco primeiros lugares da Classificação Geral a serem ocupados por Lampinen, Fall, Andersson, Munari e Colaço Marques¹¹³.

Para o início da terceira etapa estava prevista a realização da sétima PEC, no Estádio das Antas. Devido à já mencionada utilização do Estádio, esta prova acabou por ser anulada. Assim, a partida rumo ao Estoril teve lugar na Praça do Município, sendo efetuada pela ordem de chegada dos concorrentes ao Porto¹¹⁴. O *Jornal Motor* destaca a grande afluência de espectadores que esta ocasião trouxe ao local, de onde partiram 65 concorrentes¹¹⁵.

Tabela 10 Resultados das PEC da Terceira Etapa

Classificação	8ª PEC Orbacém 12km	9ª PEC Gerês 10km	11ª PEC Mondim – Srª da Graça 32km	12ª PEC Fridão 10,5km
1º	Fall 8m 15s	Munari 10m 22s	Lampinen 31m 32s	Lampinen 8m 44s
2º	Andersson 8m 23s	Lampinen 10m 23s	Andersson 31m 46s	Munari 8m 50s
3º	Lampinen 8m 26s	Andersson 10m 24s	Waldegaard 31m 48s	Waldegaard 8m 56s

Fonte: Jornal Motor 8 outubro 1970; Rally de Portugal 50 anos

A oitava Prova Especial de Classificação, em Orbacém, teve como resultado a vitória de Fall, à frente de Andersson e de Lampinen, Américo Nunes foi o melhor português¹¹⁶. Em seguida, o Rallye passou pelos controlos de tempo de Paredes de Coura, Ponte de Lima, Ponte da Barca e Soajo, chegando por fim à 9ª PEC, no Gerês. Nesta, para além dos dois pilotos da Lancia voltarem a superiorizar-se aos restantes, Francisco Romãozinho foi o piloto português melhor classificado, com um tempo de 11m 01s¹¹⁷.

A 10ª PEC na Cabreira deveria seguir-se aos controlos de tempo de Caniça e de Vieira, mas a anulação da mesma, pelas razões já anteriormente mencionadas, levou a que os concorrentes seguissem

¹¹² ACP, “1970 Lampinen Voou mais alto”. in *Rally de Portugal 50 anos*. Lisboa, ACP 2017 p.76

¹¹³ CERQUEIRA, Adriano. “Participações em qualidade mais do que em quantidade”. *Jornal Motor* nº359 8 de outubro 1970 pp.6 e 8

¹¹⁴ ACP, “1970 Lampinen Voou mais alto”. in *Rally de Portugal 50 anos*. Lisboa, ACP 2017 p.76

¹¹⁵ CERQUEIRA, Adriano. “Participações em qualidade mais do que em quantidade”. *Jornal Motor* nº359 8 de outubro 1970 p.8

¹¹⁶ CERQUEIRA, Adriano. “Participações em qualidade mais do que em quantidade”. *Jornal Motor* nº359 8 de outubro 1970 p.8

¹¹⁷ CERQUEIRA, Adriano. “Participações em qualidade mais do que em quantidade”. *Jornal Motor* nº359 8 de outubro 1970 p.9

para os controles de tempo de Cabeceiras, Arco de Baúlhe e Mondim de Basto, zona onde se realizou a 11.º PEC. Dos 63 participantes, os três melhores classificados foram Lampinen, Andersson e Waldegaard. O melhor português foi António Lampreia, com um tempo de 34m 25s. Depois desta prova, o número de desistências aumentou exponencialmente. No Controle de Tempo do Cavalinho desistiram Van Berger e Jorge Nascimento. Seguiram-se os controles de Baião, Mosteiró, Cinfães, Castelo de Paiva, Alvarenga, Arouca, Oliveira de Frades e Buçaco. Neste último, apenas Lampinen não foi penalizado. O IV Rallye Internacional TAP passaria ainda pelos controles de tempo de Penacova e Poiares, aos quais se seguiu o troço de Góis - Arganil, que resultou “num autêntico festival de penalizações”¹¹⁸. Tony Fall desistiu no fim do troço, por avaria mecânica, e Sandro Munari penalizou 7m 53s. Seguiram-se os controles de tempo da ligação Arganil - Pampilhosa, cuja realização esteve em dúvida ainda devido ao incêndio que obrigou à anulação da 3ª PEC. O *Jornal Motor* relata que, embora o incêndio ainda não estivesse totalmente apagado, estava já dominado, pelo que a Organização da prova tomou a decisão de não anular este controle. No mesmo artigo, o jornalista saúda a decisão tomada, devido à dificuldade do troço e ao prestígio que o mesmo deu à prova. O controle de Arganil levou à desistência de oito pilotos, de entre eles Colaço Marques, Nigel Hollier, Anthony Fowkes e Jean Ragnotti. Andersson enganou-se no caminho à saída de Arganil, algo que o afastou dos lugares cimeiros da Classificação Geral. No Controle de Tempo de Pampilhosa, todos os pilotos penalizaram, com os menos afetados a serem Munari; com 5m e 10s, Lampinen, com 6m 08s e Lampreia, com 10m 55s. Entre estes controles, Romãozinho fez 25 km sobre uma jante como resultado de um furo. Para evitar forçar a mecânica do carro acabou por parar para mudar a roda. A Lampinen aconteceu algo similar, andando 5 km com um pneu furado, mas como não parou a jante acabou por se desfazer. O piloto fez 300 metros em cima do disco de travão antes de chegar ao Controle de Tempo¹¹⁹.

Deste até à 12ª PEC registaram-se as desistências de Andersson e de Luís Netto, ambas por avarias mecânicas¹²⁰. Este último perdeu a possibilidade de revalidar o título de campeão nacional de rallies, resultando na consagração de Carpinteiro Albino, que já anteriormente havia desistido do IV Rallye Internacional TAP, mas que era o primeiro classificado deste campeonato. A 12.ª e última PEC teve lugar na Serra da Lousã, em sentido descendente, na qual Piot acabou por desistir com o motor partido. Na prova os dois pilotos da Lancia registaram os melhores tempos, seguidos por Waldegaard em terceiro. Romãozinho ficou em quinto, sendo o melhor português, com 9m 15s¹²¹.

¹¹⁸ CERQUEIRA, Adriano. “Participações em qualidade mais do que em quantidade”. *Jornal Motor* nº359 8 de outubro 1970 p.10

¹¹⁹ CERQUEIRA, Adriano. “Participações em qualidade mais do que em quantidade”. *Jornal Motor* nº359 8 de outubro 1970 p.10

¹²⁰ ACP, “1970 Lampinen Voou mais alto”. in *Rally de Portugal 50 anos*. Lisboa, ACP 2017 p.76

¹²¹ CERQUEIRA, Adriano. “Participações em qualidade mais do que em quantidade”. *Jornal Motor* nº359 8 de outubro 1970 p.6

Ainda antes da chegada ao Estoril, Romãozinho sofreu uma penalização de 1m 59s por chegar cedo demais ao Controle de Tempo de Arruda dos Vinhos. Já na verificação técnica, Giovanni Salvi acabou penalizado, por falta de matrícula e de um retrovisor, algo que lhe valeu dois lugares na Classificação Geral. A chegada a esta cidade contou com a presença de “entusiasmo popular”, que acolheu os 25 pilotos que aí chegaram. Desses, De Jong, Onimrif e Bandeira Vieira foram desclassificados, fixando em 22 o total de concorrentes classificados¹²². O IV Rallye Internacional TAP terminou com a vitória de Simo Lampinen, tanto na Classificação Geral como no grupo 4. Em 2º ficou Sandro Munari e em 3º Björn Waldegaard. José Lampreia, que ficou em 4º na Classificação Geral, foi o vencedor do Grupo 6. Roy Fidler venceu o Grupo 2 e Anders Gulberg o Grupo 1. Por fim, Marie Claude Beauomont venceu o grupo 3 e a Taça das Senhoras¹²³.

No final da prova, Lampinen foi entrevistado pelo *Jornal Motor*, altura em que deu a sua opinião sobre o Rallye Internacional TAP. Considerava que este deveria ter mais Provas Especiais de Classificação e menos Controles de Tempo, e que a zona de Sintra deveria ser fechada ao trânsito durante o rally. Elegeu ainda as últimas duas PEC e todo o itinerário entre elas como a parte mais difícil da competição¹²⁴. Igualmente em entrevista, Romãozinho considerava que a edição de 1970 do Rallye Internacional TAP teria sido mais fácil, relativamente às anteriores, devido às condições climáticas, referindo apenas a poeira presente nas estradas de terra como o único elemento negativo. Justificou a sua posição final (5º na Classificação Geral) com o facto de ter preparado especialmente as PEC de Cabreira e de Pampilhosa - Arganil para lutar por um lugar cimeiro na Classificação Geral, mas que a anulação das mesmas prejudicou a sua prova. Caso a prova tivesse corrido como tinha previsto, considerou que poderia ter alcançado um quarto lugar. Já António Lampreia atribuiu a sua colocação na Classificação Geral à assistência da Datsun, que considerou extraordinária, ao apoio do seu copiloto Melville e à robustez do carro. Admitiu ainda que teve a sorte do seu lado, mas que sem a anulação do troço de Pampilhosa - Arganil poderia ter lutado mais de igual para igual pelo terceiro lugar. Considerava a *performance* de Romãozinho surpreendente e afirmou que, num cenário ideal em que os pilotos portugueses teriam carros e apoio de fábrica, Américo Nunes seria o piloto que escolheria para lutar pelo primeiro lugar. Mencionou ainda que o incêndio na zona de Arganil prejudicou a sua prova, uma vez que era a zona que melhor havia treinado e onde pretendia “jogar todas as cartas”¹²⁵.

Também César Torres foi entrevistado, com o objetivo de fazer o balanço da prova. Considerou a edição de 1970 um êxito, ainda que concordasse que teriam de ser feitas melhorias nos serviços ligados

¹²² CERQUEIRA, Adriano. “Participações em qualidade mais do que em quantidade”. In *Jornal Motor* nº359 8 de outubro 1970 p.11

¹²³ ACP. “1970 Lampinen Voou mais alto”. in *Rally de Portugal 50 anos*. Lisboa, ACP 2017 p.76

¹²⁴ PIEDADE, Domingos. “O 4º Rallye Internacional TAP visto de uma forma diferente”. in *Jornal Motor* nº359 15 de outubro 1970 p.19

¹²⁵ VILELA, Augusto. “Os três melhores portugueses no TAP-70”. in *Jornal Motor* nº360 15 de outubro 1970 pp.10 e 11

à prova, fazendo referência a falhas relacionadas com o gabinete de imprensa e com a entrega dos prémios. Assumi que procurou soluções para melhorar a velocidade com que os tempos eram divulgados no final de cada etapa e mencionou que terá tido conversações com o secretário-geral da FIA, no sentido de integrar a prova no Campeonato Europeu de Marcas. No entanto, tal ideia não era do seu agrado pois tornaria a prova exclusiva apenas a marcas, afastando as equipas particulares. A única falha diretamente relacionada com o Rallye que reconheceu foi a dos comissários não terem cumprido com algumas diretivas, assegurando que estava a estudar alternativas para evitar este tipo de falhas¹²⁶.

O *Jornal o Motor* fez um balanço da prova num artigo detalhado, no qual elogiou o trabalho de César Torres, rotulando-o de sucesso. No mesmo é escrito que o Rallye Internacional TAP alcançou a dimensão pretendida por César Torres sem perder a sua identidade, apesar da valorização das Provas Especiais de Classificação terem ganho algum peso na estrutura da prova. O mesmo artigo refere que para a edição de 1970 houve alguma sorte nas condições atmosféricas (referindo-se à ausência de chuva e de nevoeiro), fator que levou “um grande número de concorrentes a concluir a prova”. Para além do clima, são também enunciados outros fatores que contribuíram para que ao Estoril chegassem 25 concorrentes. É mencionada a eliminação da primeira passagem por Pampilhosa da Serra-Arganil, que terá “poupado” a mecânica dos carros. Também o nível mais elevado dos pilotos em prova é visto como justificação para que tal tenha sucedido. O mesmo artigo apontava, no entanto, algumas falhas que prejudicaram a prova. É explicado que com a anulação das PEC de Pampilhosa-Arganil e da Cabreira, a hipótese de a passagem pelo troço Arganil-Pampilhosa não se realizar levaria a uma queda na dificuldade da prova. Prossegue, explicando que outras falhas registadas só foram consideradas como tais por a prova estar incluída no Campeonato Europeu de Rallies. Assim, são apontados erros em certos controles “especialmente nos de printogenes”. Tais erros eram descritos como tendo origem em alguma falta de calma dos comissários, que “se debruçavam sobre os carros e arrebatavam as cartas de controle das mãos dos penduras, demorando depois demasiado tempo a devolvê-las”. É igualmente criticado o funcionamento do gabinete de imprensa, que não terá funcionado de forma “a satisfazer a MINIMA vontade de saber, para escrever, qualquer coisa sobre a prova” (ou seja, por não divulgar as informações devidas aos jornalistas), tendo as tarefas que este efetuava sido substituídas pela revista “Tempo ZIP”. A cerimónia de premiação é também criticada, pois tendo a entrega dos troféus sido feita por individualidades importantes, tal obrigou a que os pilotos tivessem de se deslocar às mesas onde estas figuras estavam sentadas, retirando assim a dignidade da entrega do troféu. Estas últimas duas falhas são atribuídas ao Gabinete de Relações Públicas da TAP, que não esteve ao nível da organização da prova¹²⁷.

¹²⁶ VILELA, Augusto. “César Torres “Parece-nos que foi um êxito o 4º Rallye Internacional TAP, mas para o ano temos coisas a melhorar”. in *Jornal Motor* nº360 15 de outubro 1970 p.9

¹²⁷ COELHO, Avelãs, “César Torres, o “vencedor” de um grande rallye à escala internacional”. in *Jornal Motor* nº357 8 de outubro 1970 pp. 6 e 7

A quarta edição do Rallye Internacional TAP, tal como a sua antecessora, ficou marcada pela anulação de parte do seu programa. Ao contrário da edição de 1969, a de 1970 não o fez por vontade da Organização, mas sim por fatores externos à prova que obrigaram à tomada de decisões como estas. No entanto, embora se percebam as razões de tal obrigação, a Organização poderia ter preparado de melhor forma a estrutura da prova, de modo a ter alternativas a eventuais imprevistos. A chegada ao Porto, no final da segunda etapa, é um claro exemplo de como os restantes percalços poderiam ter sido corrigidos. Perante a impossibilidade de utilizar a Praça do Município nesta cidade, a decisão de concluir o lado competitivo da etapa ainda em Valongo e, posteriormente, encaminhar os concorrentes, em regime de neutralização, para o Porto demonstrou a forma eficaz de agir da equipa de César Torres. No entanto, a anulação da PEC no Estádio das Antas, pelas mesmas razões que levaram a que a decisão anterior fosse tomada, revelou que não havia alternativas para que se realizasse noutro local. Mais evidente ainda é a anulação da PEC da Cabreira. A Organização foi informada com relativa antecedência, e embora a escolha de outro local para realizar a classificativa pudesse vir a ser uma decisão controversa entre os concorrentes (por introduzir um fator novo na prova que haviam treinado), tal teria evitado a anulação da mesma. Já no caso do incêndio em Arganil que obrigou ao cancelamento da PEC de Pampilhosa - Arganil foi de facto o único percalço incontornável. Estas falhas na componente competitiva da prova mostram que, embora tenha havido alguma evolução face às edições anteriores, a Organização estava ainda longe de alcançar o planeamento de um Rallye à prova de imprevistos. Relativamente aos erros registados nos postos de controle, estes revelam a falta de preparação que os comissários de prova tinham, o que afastava ainda mais o IV Rallye Internacional TAP da qualidade necessária para ser considerada uma prova de topo. Por fim, as questões relacionadas com os Gabinetes de Imprensa e da Cerimónia de Premiação são falhas facilmente atribuíveis à inexperiência do Gabinete de Relações Internacionais da TAP, tal como menciona o *Jornal Motor*.

Não obstante todas estas questões, o IV Rallye Internacional TAP teve um desenrolar positiva. Apesar de o Programa não ter sido cumprido na íntegra, a competitividade da prova não foi posta em causa. Para além dos fatores já apontados noutras partes deste subcapítulo, como as condições atmosféricas favoráveis e a qualidade que os pilotos do Campeonato da Europa de Rallies trouxeram à competição, o facto de as Provas Especiais de Classificação pesarem mais no resultado final da prova contribuíram para o sucesso desportivo da mesma, tanto por darem hipóteses mais igualitárias aos pilotos (partindo todos de forma organizada e sem estarem suscetíveis às falhas dos comissários nos postos de controle) como por removerem alguma aleatoriedade que os troços de ligação entre controles de tempo por vezes apresentavam, sendo o exemplo mais extremo o caso da passagem de nível em 1968. Assim sendo, o facto de haver mais pilotos classificados no final da competição não revela um decréscimo na exigência do Rallye, mas sim uma prova melhor organizada e munida de menos fatores causadores de imprevistos aos pilotos.

2.2 V RALLYE INTERNACIONAL TAP - 1971

A edição de 1971 do Rallye Internacional TAP, sendo a segunda inserida no Campeonato Europeu de Rallies, para além de contar ainda para os campeonatos português, belga, espanhol e francês, despertou a atenção de um grande número de pilotos renomeados e equipas de fábrica¹²⁸. Enquanto os primeiros demonstravam interesse na prova pela sua dificuldade, as equipas de fábrica encaravam o Rallye Internacional TAP como uma oportunidade de pôr à prova os seus carros, uma vez que a prioridade destas era o Campeonato Europeu de Construtores¹²⁹.

Naturalmente que entre os participantes estiveram os concorrentes do Campeonato da Europa de Rallies, neste ano quase na sua totalidade, dado que não houve sobreposição de provas no calendário internacional. Para além destes, e incentivados pelo valor de inscrição oferecido a pilotos estrangeiros e por um prémio de participação de 5.000 escudos (prémio a que os portugueses não tinham acesso), esteve presente um grande número de pilotos de menor renome, oriundos de diversos países europeus¹³⁰. De entre outros estiveram as grandes figuras deste campeonato Simo Lampinen, Sandro Munari, Tony Fall, Van Bergen, Waldegaard e Jean Pierre Nicolas, mas também nomes como Marie Claude Beaumont, vencedora do campeonato feminino de França e quarta classificada no Campeonato francês, e Allerto Ruiz Gimenez vencedor do Rally das Rias Baixas desse mesmo ano. Relativamente a pilotos locais, a imprensa apontou Francisco Romãozinho, Giovanni Salvi, Américo Nunes e Jorge Nascimento como os pilotos portugueses com mais possibilidades de obter um bom resultado na classificação final¹³¹.

Em termos de representação feminina, esta edição contou apenas com a participação da já referida Marie Claude Beaumont. Minota Berger fez equipa com o seu marido, Van Berger, sendo ela a copiloto. A equipa feminina Angolana Maria Helena Silva-M.H.Santos, que ainda partiu do seu respetivo troço de concentração, acabou por desistir antes da partida oficial do Rallye. Madame Cutton, primeira mulher a exercer as funções de diretora desportiva de uma equipa de rallies, esteve presente juntamente com a equipa da Citroen. Lucette Poitent esteve inscrita, mas por doença acabou por não participar¹³².

A nível de Marcas, a Fiat fez-se representar com três carros, pilotados por Paganelli, Lindberg e Ceccato; a Alpine-Renault, embora não de forma oficial garantiu o apoio dos seus pilotos oficiais, estando igualmente representada com três automóveis por Jean Pierre Nicolas, Bob Neyret e Joseph Bourdon; a Datsun, que inscreveu Tony Fall e Van Bergen; a Citroen, com Richard Bochniceck e Francisco Romãozinho e a Opel, que não estando oficialmente presente, prestou apoio à equipa Greder

¹²⁸ ACP, “1971 Nicolas finalmente...”. in *Rally de Portugal 50 anos*. Lisboa, ACP 2017 p.84

¹²⁹ COUTINHO, Nuno. “Ano V Internacional” in *Jornal Motor* nº411 7 de outubro 1971 p.2

¹³⁰ COUTINHO, Nuno. “Ano V Internacional” in *Jornal Motor* nº411 7 de outubro 1971 p.2

¹³¹ “Suplemento Especial”. *Jornal Motor* nº411 7 de outubro 1971 p.III

¹³² “Suplemento Especial”. *Jornal Motor* nº411 7 de outubro 1971 p. IX

Racing, contando com os pilotos Henri Greder, Marie Claude Beaumont e Jean Ragnotti¹³³. Esta marca foi, inclusive, a que teve mais carros em prova, embora muitos deles pertencendo a particulares, não tendo por isso o apoio da mesma¹³⁴. De resto, marcas como a Saab, a BMW, a DAF, a Skoda e a Ford, não estando representadas diretamente por uma equipa, estiveram presentes para prestar apoio e manutenção aos carros de particulares das respetivas marcas. Nota ainda para a Lancia, que teve quatro carros inscritos na prova, em nome do Jolly Club, mas que, por problemas com o desalfandegamento dos automóveis acabou por não participar. No entanto, esta marca esteve oficialmente representada por Simo Lampinen e Sandro Munari. Estiveram ainda presentes nesta edição Waldegaard, ao serviço da Porsche, e Henriksson, conduzindo um Opel¹³⁵.

Dos territórios Coloniais e Insulares, o Automóvel Touring Clube de Angola, fez-se representar por Henrique Cardão, que substituiu António Peixinho. Por falta de apoios dos poderes locais, os pilotos representantes da equipa Team Alfa, da qual este último fazia parte, recusaram a inscrição. Tal significou a ausência de António Peixinho, que em edições anteriores do Rallye Internacional TAP tinha tido algum destaque¹³⁶. Dos Açores o vencedor da Volta à Ilha de São Miguel, apenas constou Raul Mendonça¹³⁷.

Quanto ao número de inscritos, César Torres, em entrevista ao *Jornal Motor*, previa que este excedesse os 150, algo que considerava não interessar à Organização por obrigar a fazer alterações à estrutura da prova. Algo que acabou por não se verificar, ficando o número total fixado em 145, dos quais apenas 133 acabaram por participar na prova. César Torres falava numa diversificação das nacionalidades dos inscritos. Ao invés do que aconteceu em anos anteriores, nos quais a grande maioria dos pilotos estrangeiros eram britânicos, nesta edição participaram pilotos de origem escandinava, belga e suíça. Deste modo a imprensa internacional contava com a presença de jornalistas de todo o mundo, acabando por enunciar a Europa, o Canadá, a África do Sul e o Japão, para além da garantia de que estariam também presentes, para além da RTP, quatro estações de televisão europeias, de Inglaterra, da Áustria, da Alemanha e dos Países Baixos. Referindo-se ao tempo adverso que se fez sentir na edição de 1969, que obrigou à anulação de um grande número de controles, César Torres afirmava que, como em anos anteriores, a Organização de Prova contaria com uma equipa que seguiria à frente do Rallye. Mencionava que os clubes que colaboravam com a Organização teriam atribuídos a cada um uma zona que lhes fosse familiar. Quaisquer dificuldades de barragem dos terrenos da prova seriam resolvidas pela GNR, que deslocou 340 guardas e 29 brigadas de trânsito. No final de cada PEC foram colocadas linhas telefónicas, de forma a poder transmitir os resultados e qualquer eventualidade. César Torres propunha-se ainda a percorrer todos os pontos de controle para garantir o funcionamento dos mesmos. Garantia que recorreria à alteração de traçado em caso de chuva e condições atmosféricas

¹³³ ACP, “1971 Nicolas finalmente...”. in *Rally de Portugal 50 anos*. Lisboa, ACP 2017 p.84

¹³⁴ “Suplemento Especial”. *Jornal Motor* nº411 7 de outubro 1971 p.III

¹³⁵ VIEIRA, José. “Muitas “Bombas de luxo””. *Jornal Motor* nº412 15 de outubro 1971 pp.18,20 e 21

¹³⁶ “Suplemento Especial”. *Jornal Motor* nº411 7 de outubro 1971 p. IX

¹³⁷ “Assim vai o TAP”. *Jornal Motor* nº406 2 de setembro 1971 p.19

“absolutamente catastróficas”, mas que, havendo Provas Especiais de Classificação capazes de definir a Classificação Geral final, apenas avisaria os concorrentes atempadamente, não tomando mais medidas, de forma a poderem competir de igual para igual. Não acreditava igualmente que fosse necessário recorrer à anulação de controles de tempo, mas que a prova mesmo com a sua anulação continuaria a ser válida¹³⁸.

No entanto, o problema da ineficiência e trabalho deficitário dos comissários não ficou resolvido, com César Torres a mencionar novamente que um clube que apenas organizava um rallye¹³⁹ por ano não tinha capacidade para manter tanto pessoal e que apenas a colaboração de todos os clubes portugueses, que ajudavam na realização da prova, era possível ter o número necessário de comissários. Esses mesmo comissários, caso só estivessem ao serviço do Grupo Desportivo e Cultural TAP também não teriam a preparação necessária para colaborar no Rally final. Detalhava que ao nível do trabalho de preparação para a prova, o pessoal que tinha à sua disposição não era suficiente, uma vez que o número não tinha aumentado com a sua internacionalização, antes da qual apenas precisava de receber dois ou três jornalistas, colaborar com um ou dois clubes e receber no máximo um representante de fábrica. Após a internacionalização estas necessidades estenderam-se muito para além do que tinha disponível, uma vez que agora necessitava de receber, para além de uma centena de concorrentes, dezenas de jornalistas e dezenas de diretores de fábrica. Nesta mesma entrevista garantia ainda que a estrutura que trabalhava consigo ao longo do ano e no tempo que antecedia a prova necessitava de ser revista, tendo já em mente uma forma de manter a tempo inteiro alguns dos membros que o faziam apenas em part-time durante a prova. Ao nível da sua equipa efetiva, esta seria suficiente se dispusesse da formação necessária para realizar as tarefas que a prova exige¹⁴⁰.

No que toca à estrutura, o “Rallye Internacional TAP” de 1971 mantinha a fórmula das edições anteriores, com as partidas dos troços de concentração a antecederem as habituais três etapas do rally, com partidas de 13 cidades europeias, sendo elas Lisboa, Porto, Faro, Madrid, Paris, Bruxelas, Londres, Copenhaga, Frankfurt, Milão, Viena, Zurique e Amsterdão, todas a convergirem em Bragança, seguindo posteriormente para Ofir, local onde seria dada a partida oficial do Rally. No entanto, as três etapas englobavam um maior número de Provas Especiais de Classificação, chegando a um total de 20. A primeira etapa previa a realização de três PEC e tinha a extensão total de 486, 10 km. A segunda, que se estendia por 851,70 km, previa a realização de oito PEC. Por fim, a terceira etapa, com 1 128,80 km, previa a realização de mais nove PEC. Assim, na sua extensão total a prova contava com cerca de 2466,6

¹³⁸ COELHO; Avelãs. “César Torres: Não faço o TAP por dinheiro, mas realizá-lo é boa recompensa, in *Jornal Motor*” nº411 7 de outubro 1971 pp.3 e 4

¹³⁹ Referia-se aqui ao Grupo Desportivo e Cultural da TAP

¹⁴⁰ COELHO; Avelãs. “César Torres: Não faço o TAP por dinheiro, mas realizá-lo é boa recompensa, in *Jornal Motor*” nº411 7 de outubro 1971 pp.3 e 4

km, tendo como ponto de partida a estância balnear de Ofir, local onde os troços de concentração convergiam¹⁴¹.

Nesta edição foi dada resposta a uma das maiores críticas à edição de 1969 do Rally Internacional TAP, referente à forma como as informações eram comunicadas aos jornalistas. Corrigindo este problema, César Torres garantiu a execução de um gabinete de informação, montado nos salões da Sociedade Nacional de Belas-Artes, e que incluía uma pequena feira de exposições, um restaurante-bar, um circuito interno de televisão para o público e informações periódicas relativas ao desenrolar dos acontecimentos, tudo isto exclusivo à imprensa¹⁴².

A prova teve início entre os dias quatro e seis de outubro, com as partidas dos troços de concentração, que culminaram em Ofir. Daí, no dia sete do mesmo mês foi dada a partida oficial segundo as normas da FIA. Neste sentido, os pilotos classificados pela mesma Organização, participantes do Campeonato da Europa de Rallies saíram primeiro, em seguida os carros de grupo 6 e por aí em diante, algo inédito em Portugal¹⁴³.

A 1ª PEC teve lugar na Serra da Boa Viagem, onde o pódio foi composto por Jean Pierre Nicolas, Tony Fall e Bjorn Waldegaard. Américo Nunes foi o melhor português. Nesta prova desistiram Chris Sclater, então segundo classificado do Campeonato da Europa de Rallies, que ficou sem travões no final do troço e subiu uma barreira; Henriksson, que “também não travou” no mesmo local; Collin Malkin capotou e Kaltebach, que viu o seu carro incendiar-se. Por avarias mecânicas desistiram Kolmel, Raul Pestana e Bensekom. No total, a 1ª PEC levou a sete desistências, as de Sclater, Henriksson e Malkin. A 2ª PEC teve lugar numa das estradas florestais do Pinhal de Leiria, com o resultado a ser similar ao da primeira prova, mas com Romãozinho a ser o melhor português. Nesta prova, o jornalista do *Jornal Motor* salienta o aparecimento de dois carros particulares que apareceram no controle, seguindo um concorrente. Afirma que terão vindo do cruzamento mais próximo, mas não entende a razão pela qual as autoridades os deixaram passar. Estes terão seguido viagem depois do concorrente controlar¹⁴⁴. Este episódio revela uma falha da Organização, que ao efetuar o traçado da prova ou não previu a possibilidade de tal acontecer, ou não precaveu a GNR da melhor forma.

¹⁴¹ ACP. “1971 Nicolas finalmente...”. in *Rally de Portugal 50 anos*. Lisboa, ACP 2017 p.89

¹⁴² AUGUSTO, Vilela. “Descolagem do «TAP» para voos mais altos”. *Jornal Motor* 15 de outubro 1971 p.3 e 4

¹⁴³ ACP. “1971 Nicolas finalmente...”. in *Rally de Portugal 50 anos*. Lisboa, ACP 2017 p.86

¹⁴⁴ CERQUEIRA, Adriano. “...E Nicolas voo mesmo”, in *Jornal Motor* nº412 15 de outubro 1971 pp.5 e 6

Tabela 11 Resultados da Primeira Etapa

Classific.	1ª PEC Boa Viagem 8km	2ªPEC Sº Pedro de Moel 8km	3ªPEC Montejunto 7km
1º	Nicolas 4m 08s	Nicolas 4m 14s	Munari 5m 51s
2º	Fall 4m 12s	Fall 4m 21s	Lampinen 6m 07s
3º	Waldegaard 4m 14s	Waldegaard 4m 25s	Nicolas 6m 17s
Melhor português	8º Nunes 4m 20s	?º Romãozinho 4m 43s	5º Romãozinho 6m 21s

Fonte: *Jornal Motor* 15 de outubro 1971; *Rally de Portugal 50 anos*

Sem contar com qualquer desistência, a prova seguiu para Montejunto, onde teve lugar a 3ª PEC, numa estrada florestal em terra solta e a subir. Esta classificativa marcou a desistência de Tony Fall, que ao colher um marco da estrada, por não o ver devido à poeira, resvalou para a valeta e acabou por partir a suspensão do seu carro. O acontecimento obrigou a uma breve interrupção da prova e Munari, que partiu após a mesma, tirou partido da ausência de poeira, vencendo-a seguido de Lampinen e de Jean Pierre Nicolas. Romãozinho voltou a ser quinto e a única desistência foi Sulbout. O Rallye encaminhou-se para o Livramento, onde foram verificadas as penalizações, seguindo depois para a Serra de Sintra, palco de uma série de controlos de tempo apertados. Foi nesta fase da prova que os pilotos portugueses sentiram mais dificuldades, não obstante a “obrigação” de conhecerem melhor o local. Ominrif, António Borges e Colaço Marques desistiram após despistes. Lampinen, vencedor da edição anterior, debateu-se com vários problemas mecânicos, perdendo mais de cinco minutos. A equipa Maccário-Ruella Ramos desistiu em Linhó, com problemas mecânicos. Jansen também desistiu antes da chegada a Lisboa. No controle final da Primeira Etapa, no Parque Eduardo VII, compareceram 106 concorrentes. Por excesso de tempo na chegada ao controle foram ainda desclassificados Doum e Michaelidis. Nesta fase da prova, a Classificação Geral era liderada por Sandro Munari. Nicolas e Paganelli seguiam nas posições seguintes e Romãozinho, em sétimo, era o melhor português¹⁴⁵.

Marcando o início da segunda etapa, foi dada a partida para a 4ª PEC, no Estádio José Alvalade. Esta prova foi efetuada pela ordem de chegada a Lisboa e num formato de 5 voltas. Nicolas, Bourdon e Waldegaard compuseram o pódio e Américo Nunes foi o melhor português. O jornalista do *Jornal Motor* condena o facto de o público ter assobiado Américo Nunes, não vendo razão para tal¹⁴⁶.

¹⁴⁵ CERQUEIRA, Adriano. “...E Nicolas voo mesmo”, in *Jornal Motor* nº412 15 de outubro 1971 p.6

¹⁴⁶ CERQUEIRA, Adriano. “...E Nicolas voo mesmo”, in *Jornal Motor* nº412 15 de outubro 1971 p.7

O troço que se seguiu, Lisboa-Lousã, prolongou-se por 230 km e levou os 103 concorrentes à 5ª PEC¹⁴⁷. A maioria dos concorrentes efetuou esta prova, disputada numa estrada florestal em terra, de noite e com a poeira deixada pelos concorrentes que lhes antecederam, algo que resultava em condições de visibilidade bastante reduzidas. Nicolas voltou a vencer, e o melhor português foi Francisco Romãozinho. De seguida os concorrentes atravessaram a estrada florestal de Trevim, em terra “extremamente dura” e com muito pó¹⁴⁸.

Tabela 8 Resultados das primeiras 5 PEC da Segunda Etapa

Classific.	4ª PEC Estádio José Alvalade 2km	5ª PEC Serra da Lousã 10,5km	6ª PEC Fajão – Arganil 32km	7ª PEC Serra do Caramulo 7km	8ª PEC Serra do Préstimo 14,5km
1º	Nicolas <i>1m 26,59s</i>	Nicolas <i>8m 24s</i>	Munari <i>32m 27s</i>	Nicolas <i>6m 45s</i>	Munari <i>8m 04s</i>
2º	Bourdon <i>1m 28,51s</i>	Munari <i>8m 29s</i>	Nicolas <i>33m 07s</i>	Paganelli <i>6m 47s</i>	Blomqvist <i>8m 16s</i>
3º	Waldegaard <i>1m 29,86s</i>	Paganelli <i>8m 44s</i>	Paganelli <i>33m 34s</i>	Munari <i>6m 41s</i>	Paganelli <i>8m 16s</i>
Melhor português	5º Nunes <i>1m 30,87s</i>	7º Romãozinho <i>8m 55s</i>	5º Nascimento <i>35m 14s</i>	9º Salvi <i>7m 07s</i>	?º Salvi <i>8m 54s</i>

Fonte: Jornal Motor 15 de outubro 1971; Rally de Portugal 50 anos

A PEC seguinte, Fajão - Arganil, caracterizava-se pelo seu piso de areia solta e pela sua longa extensão, o que provocou dificuldades aos concorrentes. Nesta prova Romãozinho sofreu um curto-circuito no carro, distanciando-se dos pilotos da frente. O vencedor foi Sandro Munari, que recuperou 20 segundos em relação a Nicolas. Jorge Nascimento terminou em quinto. A esta PEC seguiu-se o Controle de Tempo de Folques-Arganil, onde um grande número de pilotos registou penalizações. Jorge Nascimento, a disputar o primeiro lugar do Campeonato Nacional de Rallies, foi destaque, pois apenas penalizou um segundo, algo classificado como brilhante pelo jornalista do *Jornal Motor*. Os pilotos atravessaram Poiares e Penacova, alcançando o Buçaco, onde teve lugar a 7ª PEC, na Serra do Caramulo. Esta prova era descrita como tendo o “piso muito aceitável e rápido”, mas com pó, algo perceptível pela diferença de apenas 2 segundos entre o primeiro e o terceiro classificado. Giovanni Salvi, que ultrapassou Romãozinho na Classificação Geral, foi o melhor português. A nível de desistências, Jorge Nascimento e Carpinteiro Albino abandonam aqui. O primeiro era líder do Campeonato Nacional de Rallies, e com esta desistência ficava em causa a vitória nessa competição, algo que acabou por não suceder. De notar ainda a recuperação de Lampinen, que tendo saído de Lisboa em 26º lugar seguia agora em 12º¹⁴⁹.

¹⁴⁷ ACP. “1971 Nicolas finalmente...”. in *Rally de Portugal 50 anos*. Lisboa, ACP 2017 p.86

¹⁴⁸ CERQUEIRA, Adriano. “...E Nicolas voo mesmo”, in *Jornal Motor* nº412 15 de outubro 1971 p.7

¹⁴⁹ CERQUEIRA, Adriano. “...E Nicolas voo mesmo”, in *Jornal Motor* nº412 15 de outubro 1971 pp.7 e 8

Após 10km de estrada alcatroada, os concorrentes entraram na oitava 8ª PEC, na da Serra do Préstimo. Nesta prova o destaque foi Blomqvist, que fez o segundo melhor tempo, igualado posteriormente por Paganelli. Nicolas, em quarto, fez mais 24 segundos que Munari e Giovanni Salvi foi o melhor português, mas fora dos 10 melhores tempos. Waldegaard não chegou a completar a prova e, para além deste, há ainda o registo das desistências de Rob Jansen, Hans Brith e Mário de Figueiredo¹⁵⁰. Seguiu-se a 9ª PEC, na Serra da Nespereira, onde apenas chegaram 60 pilotos. Nesta Munari voltou a vencer. Américo Nunes e Giovanni Salvi, com o mesmo tempo foram os melhores portugueses. Em seguida teve lugar a 10ª PEC com 13km de piso “em mau estado”. Munari, venceu aqui pela terceira PEC consecutiva. O melhor português foi Giovanni Salvi¹⁵¹.

Na sequência desta prova, o Rallye chega a Arouca, onde se registou a desistência do então primeiro classificado Sandro Munari, que viu o seu motor “quebrar”. Paganelli passou para a primeira posição da Classificação Geral, mas ainda antes de sair da zona de Arouca desistiu, tal como os seus colegas de equipa Fiat Lindberg e Ceccato. Os três pilotos terão partido a barra Panhard dos seus automóveis, todos na mesma zona. A equipa terá ainda tentado a reparação dos carros, mas sem sucesso. Para além destes, Bloomberg e Chavan desistiram em Sever do Vouga, com a suspensão partida. Esta onda de desistências acabou por deixar Nicolas com uma vantagem considerável no primeiro lugar da Classificação Geral¹⁵².

Tabela 9 Resultados últimas 4 PEC da Segunda Etapa

Classific.	9ªPEC Serra da Nespereira 9km	10ªPEC Serra da Freita 6,5km	11ªPEC Serra do Marão 32km	12ªPEC Srª da Graça 7km
1º	Munari 10m 33s	Munari 11m 37s	Nicolas 31m 45s	Nicolas 11m 43s
2º	Paganelli 10m 40s	Paganelli 11m 55s	Lampinen 32m 37s	Lampinen 12m 02s
3º	Van Bergen 11m 03s	Nicolas 12m 00s	Van Bergen 33m 05s	Salvi 12m 06s
Melhor português	7º Nunes 11m 21s	6º Salvi 12m 34s	4º Salvi 33m 21s	9º Salvi 7m 07s

Fonte: Jornal Motor 15 de outubro 1971; Rallye de Portugal 50 anos

As duas últimas PEC da etapa foram vencidas, com considerável vantagem, por Nicolas. Em ambas, Giovanni Salvi foi o melhor português, ficando em 4 na 11ª PEC e alcançando o pódio na 12ª. De Mondim de Basto ao Porto, Bochniceck e de Ragnotti, ambos pilotos do Campeonato da Europa de

¹⁵⁰ Houve mais desistências nesta prova, mas o total das mesmas e os concorrentes não é divulgado em nenhuma das fontes consultadas.

¹⁵¹ CERQUEIRA, Adriano. “...E Nicolas voo mesmo”, in *Jornal Motor* nº412 15 de outubro 1971 p.8

¹⁵² CERQUEIRA, Adriano. “...E Nicolas voo mesmo”, in *Jornal Motor* nº412 15 de outubro 1971 pp.9 e 10

Rallies desistiram por avaria mecânica¹⁵³. A chegada ao Porto, que marcou o final da segunda etapa, contou com 36 concorrentes, e apesar de acontecer às seis da manhã, contou com centenas de espetadores, que aguardavam os concorrentes na Praça do Município¹⁵⁴. Nesta altura, os cinco primeiros lugares da Classificação Geral eram ocupados, respetivamente, por Nicolas, Lampinen, Neyret, Van Bergen e Giovanni Salvi¹⁵⁵.

A terceira etapa iniciou com a 13ª PEC, em Orbacém, e resultou em nova vitória de Nicolas, algo que também sucedeu na 14ª PEC. Em ambas Francisco Romãozinho foi o melhor português. A prova seguiu por Arcos de Valdevez, Pico dos Regalos e Terras de Bouro chegando por fim ao Gerês, onde na estrada florestal do Parque teve lugar a 15ª PEC. O *Jornal Motor* fazia referência às grandes nuvens de poeira que dificultaram a prova dos pilotos que não partiram na frente. A vitória de Simo Lampinen terminou a sequência de 4 vitórias de Nicolas. Romãozinho foi aqui, pela terceira vez consecutiva, quarto classificado. Posteriormente revelou que se debateu durante grande parte da segunda etapa com problemas no carro, só não tendo desistido por querer conhecer melhor o protótipo que a Citroen lhe disponibilizara. A 16ª PEC, disputada numa estrada florestal de piso irregular, concluiu com a vitória de Américo Nunes, seguido de Lampinen de Van Bergen¹⁵⁶. A caminho da 17ª PEC, da Senhora da Graça, deu-se a desistência de Romãozinho, com o tubo de gasolina roto¹⁵⁷. Já na prova, Giovanni Salvi fica com o cabo que liga o pedal ao acelerador solto, demorando assim na reparação do problema. Nesta Prova, os três primeiros, com os respetivos tempos, foram Nicolas 34m 25s, seguido de Lampinen 34m 28s e de Américo Nunes 35m 39s¹⁵⁸.

Tabela 10 Resultados das PEC da Terceira Etapa

Classific.	13ª PEC Orbacém 12km	14ªPEC Ponte de Lima 23km	15ªPEC Gerês 10km	16ªPEC Serra da Cabreira 15km	17ªPEC Srª da Graça 32km	18ªPEC Serra do Caramulo 7km	19ªPEC Arganil - Pampilhosa 44km	20ªPEC Serra da Lousã 10,5km
1º	Nicolas 8m 17s	Nicolas 18m 43s	Lampinen 10m 22s	Nunes 13m 04s	Nicolas 34m 25s	Nicolas 7m 07s	Nicolas 51m 21s	Nicolas 9m 34s
2º	Van Bergen 8m 24s	Lampinen 18m 50s	Nicolas 10m 37s	Lampinen 13m 25s	Lampinen 34m 28s	Fowkes 7m 32s	Fowkes 53m 37s	Lampinen 9m 40s
3º	Lampinen 8m 27s	Van Bergen 19m 14s	Van Bergen 10m 50s	Van Bergen 13m 44s	Nunes 35m 39s	Lampinen 7m 40s	Lampinen 55m 39s	Pereira 9m 54s
Melhor português	4º Romãozinho 8m 29s	4º Romãozinho 19m 17s	4º Romãozinho 10m 57s	1º Nunes 13m 04s	3º Nunes 35m 39s	7º Oliveira 8m 10s	4º Pereira 55m 51s	3º Pereira 9m 54s

Fonte: Jornal Motor 15 de outubro 1971; Rally de Portugal 50 anos

¹⁵³ CERQUEIRA, Adriano. "...E Nicolas voo mesmo", in *Jornal Motor* nº412 15 de outubro 1971 pp.9 e 10

¹⁵⁴ ACP. "1971 Nicolas finalmente...". in *Rally de Portugal 50 anos*. Lisboa, ACP 2017 p.86

¹⁵⁵ CERQUEIRA, Adriano. "...E Nicolas voo mesmo", in *Jornal Motor* nº412 15 de outubro 1971 pp.10 e 11

¹⁵⁶ CERQUEIRA, Adriano. "...E Nicolas voo mesmo", in *Jornal Motor* nº412 15 de outubro 1971 pp.10 e 11

¹⁵⁷ ACP. "1971 Nicolas finalmente...". in *Rally de Portugal 50 anos*. Lisboa, ACP 2017 p.88

¹⁵⁸ CERQUEIRA, Adriano, ...E Nicolas voo mesmo, in *Jornal Motor* nº412 15 de outubro 1971 p.5 à 12

Seguiram-se os controles de Amarante, Cinfães e Castelo de Paiva. Foi nesta sequência que Giovanni Salvi, acabou por abandonar ainda com problemas e com fortes penalizações devido à reparação dos mesmos. Na madrugada de domingo, e depois da passagem por Mões e Campo de Besteiros, teve lugar a 18.^a PEC, no Caramulo, em sentido inverso. O *Jornal Motor* relata que Américo Nunes terá disputado esta prova enquanto sofria de intoxicação alimentar, algo que, aliado aos gases de escape presentes no interior do seu carro e oriundos de avaria mecânica, o levou à desistência. Nicolas venceu a prova, e António Carlos Oliveira foi o melhor português. Após a prova, Van Bergen desistiu com o motor gripado. Os concorrentes seguiram então para a zona do Luso e do Buçaco. Aqui, um controlo que exigia aos concorrentes que realizassem 3,8 km em três minutos levou a que quase todos penalizassem. Seguiu-se a zona de Gois e Arganil, onde se disputou a penúltima classificativa e que resultou em nova vitória de Nicolas. Gomes Pereira ficou em quarto lugar. Desistiram ainda antes da prova a equipa composta por Dino - Melville e o piloto português Conde Botelho. Após a passagem pelo controle de Trevim, onde todos os pilotos penalizaram pelo menos um minuto, seguiu-se a última prova de classificação: a descida da Serra Lousã. A ordem dos três lugares cimeiros foi Nicolas, Lampinen e Gomes Pereira, os únicos pilotos a cronometrar abaixo dos dez minutos¹⁵⁹.

Até Lisboa não houve incidentes, mas dos 13 finalistas foram desclassificados Gricken, Laurent e Nascimento Costa, por excesso de tempo, e Marie Claude Beaumont, por não apresentar o visto do controle de Gois. Nicolas foi o vencedor desta edição e do grupo 6, seguido por Lampinen, em segundo. No grupo 4 e no grupo 2 venceram, respetivamente Neyret (3.^o da Classificação Geral e o único do seu grupo a terminar) e Fowkes (6.^o da Classificação Geral). No grupo 1 ganhou Sonda (4.^o da Classificação Geral), e o melhor e único português a terminar foi Gomes Pereira, classificado em oitavo. Relativamente à prova complementar, no Estoril, Nicolas foi também o vencedor da mesma¹⁶⁰.

A edição de 1971 do Rallye Internacional TAP desenrolou-se sem percalços, ao contrário do que sucedera nas duas anteriores. O facto de tal ter sucedido, quer tenha sido pelas condições atmosféricas favoráveis ou por uma melhor organização, levou a que esta tenha sido a prova mais próxima do que estava desenhado nos regulamentos à partida. De qualquer forma, houve uma clara mudança nos moldes desta edição, com o número de PEC a aumentar substancialmente, passando das doze da edição anterior para vinte. Tal levou a que este tipo de provas tivesse mais preponderância no resultado, algo que nas edições anteriores cabia aos controles de tempo apertados. No entanto, estes não deixaram de existir em 1971, o que resultou numa prova mais exigente. Assim, o reduzido número de concorrentes classificados no final desta edição não se deveu a dificuldades extra-rallye, mas sim aos obstáculos premeditadamente colocados aos concorrentes pela Organização.

¹⁵⁹ CERQUEIRA, Adriano. "...E Nicolas voo mesmo", in *Jornal Motor* n.º412 15 de outubro 1971 pp.11

¹⁶⁰ CERQUEIRA, Adriano, ...E Nicolas voo mesmo, in *Jornal Motor* n.º412 15 de outubro 1971 p.12

Houve ainda a questão da calendarização. O facto de em 1970 a prova ter coincidido com outro Rally pontuável para o Campeonato da Europa de Rallies, fez com que que nesse ano algumas das figuras mais preponderantes deste campeonato não estivessem presentes em Portugal. Tal não sucedeu em 1971, algo que permitiu a presença de um leque de pilotos de topo, bem como com um número considerável de equipas oficiais. Mudar a mentalidade destas últimas acabou por ser o desafio para a edição de 1972, uma vez que a maioria das marcas que participou em 1971 encarou o Rallye Internacional TAP meramente como uma plataforma de testes para outras competições.

2.3 VI RALLYE INTERNACIONAL TAP - 1972

Na edição de 1972, o Rallye Internacional TAP recebeu uma reestruturação, elevando o número de PEC de 20 da edição anterior para 31, distribuindo-as por cinco etapas¹⁶¹. Esta alteração teve como objetivo retirar importância aos controles de tempo, que vinham sendo criticados por alguns pilotos em edições anteriores. Também o sistema de penalizações foi alterado, pelo que, ao contrário do que acontecia anteriormente, nesta edição independentemente do tempo de atraso de determinado piloto num controle este seria sempre penalizado em, no mínimo, um minuto¹⁶². A imprensa validava igualmente estas alterações, atribuindo o êxito do Rallye Internacional TAP ao facto de a Organização continuar a inovar na estrutura da prova, utilizando métodos e soluções de outras provas estrangeiras, algo que levava a uma acreditação da Organização por parte dos pilotos participantes¹⁶³. Para além do Campeonato da Europa de Rallies, esta edição foi pontuável para os campeonatos de Portugal, França, Bélgica, Holanda e Espanha¹⁶⁴.

À imagem do que acontecera na edição anterior, foi montado nos salões da Sociedade Nacional de Belas Artes de Lisboa um Gabinete de Imprensa e um Centro de Informações destinado ao público em geral, com circuito de televisão interno, bar, posto de emissão da Rádio Renascença e onde iam sendo afixados os resultados ao longo do Rallye¹⁶⁵.

Estiveram em Portugal representantes das revistas francesas *Autorevue*, *L'Équipe*, *L'Automobile*, *Virage-auto*, *L'Auto-Journal*, *L'Echappement*; das revistas britânicas *Sport-Auto*, *Motor*, *Autocar*, *Motoring News*; das revistas italianas *Torino Motori*, *Auto Sprint*, *Quattroroute*; das revistas suíças *Auto Revue*, *Power Slide*; da revista holandesa *Auto Visie*¹⁶⁶.

¹⁶¹ ACP. “1972 Warmbold o triunfo da persistência”. in *Rally de Portugal 50 anos*. Lisboa, ACP 2017 p.101

¹⁶² “Pilotos portugueses o que eles pensam do TAP 73”. *Jornal Motor* 10 de outubro 1972 p.10

¹⁶³ VILELA, Augusto. “TAP/72 o melhor de todos apto para o mundial”. *Jornal Motor* 19 de outubro 1972 p.6

¹⁶⁴ “Suplemento Especial”. in *Jornal Motor* 10 de outubro 1972 p.2

¹⁶⁵ “Suplemento Especial”. in *Jornal Motor* 10 de outubro 1972 p.2

¹⁶⁶ “Suplemento Especial”. in *Jornal Motor* 10 de outubro 1972 p.2

Esta edição contou com saídas de Lisboa, do Porto, de Paris, de Londres, de Amsterdão, de Bruxelas, de Copenhaga, de Frankfurt, de Milão e de Viena. Perfazendo ao todo, 12 cidades. Os troços de concentração oriundos da Europa Central conjugaram em San Sebastian, tendo até este ponto apenas controles de passagem (ou seja, o tempo que cada concorrente demorou a percorrer o troço não foi considerado). Assim sendo, até Bragança, ponto onde todos os troços de concentração convergiam, só houve controles horários em San Sebastian e em Valladolid. Os concorrentes saídos do Porto atravessaram um controle de passagem em Vila Real, e controles horários em Viseu Coimbra e Castelo Branco, local onde se reuniram com os concorrentes saídos de Lisboa. Estes últimos, vindos de Sul, encontraram controles de passagem em Portimão e em Beja, e controles horários em Faro. Depois da junção houve ainda controles de passagem na Guarda e em Macedo de Cavaleiros, antes de todos os concorrentes, portugueses e estrangeiros, se reunirem em Bragança. Os que partiram de Londres e Copenhaga fizeram-no dia 9, devido à necessidade de efetuarem travessias marítimas. Os concorrentes de Viena partiram no mesmo dia, por realizarem o trajeto mais extenso. As restantes partidas ocorreram no dia 10 de outubro¹⁶⁷.

A primeira etapa, com 267 km de extensão partiu de Bragança, prevendo apenas a realização de uma PEC que tinha como objetivo organizar os concorrentes logo no início do Rally pelas suas qualidades e não pelos números atribuídos,¹⁶⁸. A segunda etapa, que se estendia por 433,20km, previu a realização de mais quatro PEC. A terceira etapa contou com outras 4 PEC, totalizando 308,30km. A quarta etapa previa, ao longo dos seus 841,10km, a realização de nove PEC. Por fim, a última englobava 11 PEC e estendia-se por 1.052,90km. Assim, na sua extensão total, a prova contou com cerca de 2.902,50km. No que toca a participantes, esta edição teve 117 inscritos, dos quais 104 participaram efetivamente¹⁶⁹. De entre estes, estiveram os seguintes pilotos, considerados pela imprensa como favoritos: Jean Pierre Nicolas que, encontrando-se em segundo no Campeonato da Europa de Rallies tinha especial motivação para vencer; Sobieslaw Zasada, tricampeão da europa de rallies; Bjorn Waldegaard, considerado uma promessa; Tony Fall, Achim Warmbold e Alcide Paganelli: Destacaram, ainda, a ausência de Rafalle Pinto, primeiro classificado do mesmo campeonato, e da equipa oficial da Lancia, justificada com o foco que esta equipa dedicou ao Rally de Itália, onde acabou por vencer o título de construtor no Campeonato da Europa. Em termos de pilotos portugueses com melhores possibilidades de obterem um bom resultado, foram apontados os nomes de Francisco Romãozinho, Américo Nunes, António Carlos de Oliveira e Rui Borges. Quanto à participação feminina, Marie Claude Beaumont e Marianne Hoepfner foram as pilotas com maior destaque¹⁷⁰.

¹⁶⁷ “Percurso de concentração”. *Jornal Motor* 19 de outubro 1972 p.7

¹⁶⁸ “1ª Etapa”. *Jornal Motor* 19 de outubro 1972 p.9

¹⁶⁹ ACP. “1972 Warmbold o triunfo da persistência”. in *Rally de Portugal 50 anos*. Lisboa, ACP 2017 p.101

¹⁷⁰ “Suplemento Especial”. in *Jornal Motor* 10 de outubro 1972 p.14

No entanto, a expectativa era a de que os pilotos portugueses tivessem mais hipóteses de obterem uma vitória nos carros de grupo 1, sendo os nomes de Carpinteiro Albino, Mário Figueiredo, Conde Botelho e Luis Netto colocados ao nível de Henri Greder, Roland Fiat e Sevelinge. Dos carros de grupo 2, Warmbold era o favorito, mas Jorge Nascimento e Raposo Guimarães disputaram a prova a lutar entre si para vencer o Campeonato Nacional de Rallies, relegando a luta pela vitória no grupo para segundo plano¹⁷¹.

Em termos de equipas oficiais, participaram a Alpine-Renault, com Darniche e Nicolas e a Citroën, que estendeu a sua assistência a Conde Botelho, para além de contar com Waldegaard e Romãozinho. A BMW Sueca participou com Leif, Ingvar Carlsson e Gulberg. A Greder Racing contou com dois carros Opel, de Henri Greder e de Marie Claude Beauomont. A Fiat-Torrealta e a Datsun-Kendall estiveram igualmente presentes. A maioria dos pilotos portugueses inscreveu-se em nome próprio¹⁷².

Em entrevista de antevisão ao Rallye, César Torres abordou a descida no número de concorrentes, desvalorizando-a, pois, “numa prova como esta, uma variação de 10% para cima ou para baixo é irrelevante”. Notou, no entanto, que apenas o Rally de Inglaterra e o Rally de Monte Carlo contavam, à época, com mais concorrentes que o Rallye Internacional TAP. Mesmo os Rallies do Campeonato de Construtores apenas registaram 35 inscritos (o número mínimo para a realização da prova) no Rally de Marrocos de 1972 e 48 no Rally dos Alpes Austríacos. Como razões para a diminuição do número de inscritos na edição de 1972 apontava a realização da Volta a França, que começou quando terminaram as inscrições para a prova portuguesa, e a proximidade temporal com o Rallye Olímpico, que havia terminado recentemente. Os ainda por acontecer rallies de São Remo e Mil Minutos também contribuíram para este fator. César Torres considera que nas edições anteriores o Rallye Internacional TAP tinha tido um número excessivo de concorrentes, algo que dificultara a sua organização. Quanto às melhorias anuais que o Rallye Internacional TAP vinha a registar, esclareceu que na edição daquele ano não terão sido introduzidas grandes alterações. As melhorias que se foram registando de ano para ano deviam-se ao facto de a Organização não ter estagnado, introduzindo melhorias em todas as edições, algo que o mesmo considerou dever-se ao desejo de organizar um Rallye cada vez melhor. Continuando a entrevista, detalhou que os comissários se organizavam em dois grupos, um sob a alçada de Matos Chaves¹⁷³ e outro sobre a sua. O primeiro grupo era constituído por comissários do Norte que não deixaram de representar os seus clubes, e o segundo, foi recrutado com membros/colaboradores de clubes que habitualmente organizavam provas em Portugal. A PEC no Autódromo do Estoril esteve a cargo do Clube 100 à Hora, com a colaboração do Engenheiro Carlos Fonseca e de Rafael Alcarce, representante da Federação Espanhola de Automobilismo. Questionado acerca das despesas que o Rallye Internacional TAP acarretava para a companhia aérea, César Torres informou que, em valores

¹⁷¹ “Suplemento Especial”. in *Jornal Motor* 10 de outubro 1972 p.14

¹⁷² “Suplemento Especial”. in *Jornal Motor* 10 de outubro 1972 p.14

¹⁷³ Na altura o Diretor-adjunto da Organização de Prova

brutos, a despesa se encontrava “muito perto” dos 4.000 contos, mas que para além desse valor, contava ainda com subsídios de outras entidades, destacando a Câmara de Lisboa e a Secretaria Nacional de Informação e Turismo. Agradeceu ainda a colaboração de entidades como a Direção Geral de Viação, Serviços Florestais, GNR e PSP. Esclarece que, para a realização de uma prova desta envergadura, foi necessário submeter a apreciação toda a documentação com uma antecedência de 7-8 meses. Agradeceu também o “carinho” prestado pelos meios de comunicação¹⁷⁴.

Alguns pilotos portugueses expressaram a sua opinião em breves entrevistas ao *Jornal Motor* sobre esta edição do Rallye Internacional TAP, fazendo igualmente a sua antevisão. Romãozinho falava no novo sistema de penalizações, que descrevia como sendo menos desportivo. Explicava que chegando apenas um segundo atrasado, o piloto em questão penalizaria sempre pelo menos um minuto. Considerava, no entanto, que tal sistema facilitava o trabalho de navegação. Afirmava que no Rallye Internacional TAP tal medida não se faria sentir tanto, pois fora das PEC havia poucos sítios onde se poderia penalizar, enunciando os controles de tempo de Sintra, Livramento e Luso como os mais exigentes. António Carlos de Oliveira mencionava que a Datsun, marca que representava, não teria menos de meia centena de pontos de assistência, apesar de não os ter contado. Tal representava a diferença entre uma equipa oficial e uma equipa particular, que não tinha capacidade para prestar um apoio tão abrangente por falta de meios. Mencionou alguns troços, como o do Gerês, com piso em condições muito precárias, que não deveria ser incluído na prova. Burnay Bastos considerava esta edição do TAP a melhor até então, tanto pela estrutura como pelo traçado. Mencionava também os troços com o piso degradado já abordados por António Carlos de Oliveira, afirmando que a inclusão dos mesmos só servia para fazer “uma lotaria” sobre que carros aguentavam. Conde Botelho considerava bem-vindo o aumento do número de PEC pois era preferível circular em troços fechados do que em estradas públicas, apesar de tal esforçar mais o motor dos carros¹⁷⁵.

A nível de pilotos internacionais, Paganelli expressou a opinião que, do Campeonato da Europa, apenas considerava os Rallies de Monte Carlo, Mil Milhas e o Rallye Internacional TAP como bons rallies, mas que o último era o melhor e mais bonito de todos. Já a Vice-presidente da Federação Francesa do Desporto Automóvel, Madame Guillon Wagner, elogiou o Rallye Internacional TAP pela sua dificuldade e beleza. Afirmava que os pilotos franceses, que segundo a mesma eram sempre muito críticos das organizações das provas em França, elogiavam bastante a organização da competição portuguesa. Garantia que se dependesse dela esta seria prontamente incluída no Campeonato Mundial de Marcas. John Davenport, entrevistado aquando da verificação técnica do seu carro, previa que esta edição iria ser muito mais dura. Afirmava que esta prova era “dos poucos rallies organizado por alguém que percebe de automóveis e do desporto automóvel, algo que faz com que saiba o que está a fazer”,

¹⁷⁴ MARQUES, Pelejo, “César Torres orgulhoso da sua organização”. *Jornal Motor* 10 de outubro 1972 p.11

¹⁷⁵ “Pilotos portugueses o que eles pensam do TAP 73”. *Jornal Motor* 10 de outubro 1972 p.10

referindo-se a César Torres. Considerava que a admissão da prova no Campeonato Mundial de Rallies em 1973 era merecida e reconhecedora do trabalho que foi efetuado pela Organização da prova¹⁷⁶.

Relativamente ao desenrolar da prova, e antes mesmo de esta começar de forma oficial, desistiram ainda nos troços de concentração Heitor de Moraes, Braham Taylor e a equipa feminina angolana Maria Helena Silva-M.H.Santos, que haviam dado partida em Lisboa. De Milão, desistiram Bernochi, Redaelli, Noe-Pittoni e Larsoli, todos pilotos do *Jolly Club*¹⁷⁷.

O dia 11 de outubro marcou o início oficial do VI Rallye Internacional TAP, dia em que se deu a partida para a primeira etapa, Bragança-Ofir, na qual participaram 98 concorrentes. Sendo a mais curta, teve como finalidade estabelecer a ordem dos pilotos antes da chegada a Ofir, através da primeira PEC de Ruivães. Saíram vencedores os dois Alpine de Nicolas 8m03s e Darniche 8m08s, seguidos por Warmbold 8m24s. Celso Vieira da Silva foi o melhor português, em 12.º lugar, com 8m 55s¹⁷⁸.

Nesta prova, ocorreu um acidente com a equipa de Colaço Marques - José Arnaud, que acabou por vitimar o segundo. Apesar de a imprensa fazer um relato muito sucinto sobre este acontecimento, limitando-se a efetuar um pequeno resumo da carreira desportiva de José Arnaud, o *Diário de Lisboa* acaba por dedicar um pequeno artigo a abordar a baixa mortalidade dos rallies em Portugal. Neste, é referido que aquele foi apenas o segundo acidente fatal em provas do género¹⁷⁹. O *Jornal Motor* refere que Giovanni Salvi, antigo companheiro de equipa de José Arnaud com quem se sagrou campeão nacional de rallies em 1971, terá ficado bastante afetado. É também mencionado que Chris Sclater terá parado a sua prova para prestar assistência no local do acidente. Este episódio está diretamente ligado à relação que o automobilismo tinha com a morte ao longo dos anos de 1960 e no início da década de 1970, que era vista como uma inevitabilidade, sendo muitas vezes desvalorizados os incidentes com o público, e apenas abordadas as mortes de pilotos que tinham alguma preponderância. Para além deste acontecimento, deu-se também um episódio com Teddy Roosbeck, que teve uma avaria na bomba de gasolina do seu carro, ainda na PEC de Ruivães. Para solucionar o problema, o seu copiloto fez cerca de 100km em pé, em cima do seu banco e debruçado do tejadilho (o teto era de abrir), com um depósito de gasolina na mão, diretamente ligado aos carburadores. A bomba de gasolina acabou por ser trocada pela assistência da *BMW* em Vieira do Minho, mas a equipa acabou por desistir antes de chegar ao Porto¹⁸⁰.

No final desta etapa, desistiram, para além dos já mencionados Colaço Marques e Teddy Roosbeck, John Brundle e Estanislao Reverter. Falko Jansen foi o único piloto a ser desclassificado. Este terá ficado sem gasolina ainda em França, optando por colocar o carro em cima de um reboque. Seguiu assim para

¹⁷⁶ “Paganelli: para mim este é o melhor Rallye”. in *Jornal Motor* 10 de outubro 1972 p.14 e 15

¹⁷⁷ “Percurso de concentração.” *Jornal Motor* 19 de outubro 1972 p.7

¹⁷⁸ “1ª Etapa”. *Jornal Motor* 19 de outubro 1972 p.9

¹⁷⁹ VILELA, Augusto. “O acidente da equipa 83”. *Diário de Lisboa* 12 de outubro 1972 p.4

¹⁸⁰ “1ª Etapa”. *Jornal Motor* 19 de outubro 1972 p.9

Portugal, mas um telegrama do Automóvel Clube de Tours, assinado pelo respetivo presidente, alertou a Organização para esta quebra do regulamento, levando à eliminação de Jansen em Ofir¹⁸¹.

Partiram de Ofir, para a segunda etapa, 93 concorrentes, tendo todos chegado ao Estoril¹⁸². No entanto, António Carlos Oliveira desistiu antes da 5ª PEC devido a avaria mecânica. Ao longo de toda a etapa terá chovido bastante, com exceção da PEC na Boa Viagem, onde apesar de não ter chovido o piso continuou molhado. Os resultados das PEC foram alternando entre a liderança de Nicolas e Darniche. Na Boa Viagem, a ordem foi Darniche, Nicolas e Zasada sendo o melhor português António Carlos de Oliveira. Em São Pedro de Moel os pilotos da Alpine trocaram de posição e Warmbold foi terceiro, com o melhor português a ser Romãozinho. Na 4ª PEC, em Montejunto, o pódio manteve-se, sendo melhor português António Carlos de Oliveira¹⁸³.

Tabela 11 Resultados da Segunda Etapa

Classific.	2ªPEC Boa Viagem 6km	3ªPEC S. Pedro de Moel 8km	4ªPEC Montejunto 7km	5ªPEC Autódromo do Estoril 21km
1º	Darniche 3m 05s	Nicolas 4m 03s	Nicolas 5m 25s	Darniche 10m 12s
2º	Nicolas 4m 05s	Paganelli 4m 34s	Darniche 5m 28s	Nicolas 10m 13s
3º	Zasada 4m 13s	Warmbold 4m 44s	Warmbold 5m 28s	Warmbold 12m 06s
Melhor português	7º Oliveira 4m 17s	8º Romãozinho 4m 56s	7º Oliveira 5m 54s	12º Pereira 11m 08s

Fonte: Jornal Motor 19 de outubro 1972; Rally de Portugal 50 anos

A segunda etapa finalizou com a 5.ª PEC, organizada por séries de 7 voltas¹⁸⁴ segundo a ordem de chegada ao Autódromo. Durante a realização da mesma, abateu-se sobre o local “um autêntico temporal com rajadas de vento fortíssimas e chuva a cântaros”. Tal determinou dois factos inéditos: a primeira corrida à chuva no Autódromo do Estoril e a primeira corrida noturna no mesmo. Os três primeiros classificados voltaram a ser os mesmos das duas provas anteriores, mas Gomes Pereira, o melhor português, ficou apenas em 12º lugar¹⁸⁵.

Alinharam na terceira etapa, Estoril - Estoril, 92 concorrentes, tendo finalizado a mesma um lote de 74, devido a 18 desistências, não havendo qualquer desqualificação. Para além das dificuldades propostas pelas quatro PEC desta etapa, estavam também incluídos os controles de tempo do

¹⁸¹“1ª Etapa”. *Jornal Motor* 19 de outubro 1972 p.9

¹⁸² ACP. “1972 Warmbold o triunfo da persistência”. in *Rally de Portugal 50 anos*. Lisboa, ACP 2017 p.98

¹⁸³ “2ª Etapa”. *Jornal Motor* 19 de outubro 1972 p.12 e 13

¹⁸⁴ ACP. “1972 Warmbold o triunfo da persistência”. in *Rally de Portugal 50 anos*. Lisboa, ACP 2017p.98

¹⁸⁵ “2ª Etapa”. *Jornal Motor* 19 de outubro 1972 p.12 e 13

Livramento, São Pedro e Pena, que ao contrário dos controlos das etapas anteriores, apresentavam um carácter mais competitivo, levando a um elevado número de penalizações¹⁸⁶.

A 6.^a PEC, realizada na Serra da Arrábida e em alcatrão, foi efetuada debaixo de chuva forte. Warmbold superou os dois pilotos da Alpine e Mequêpê não só conseguiu ficar em 5.^o lugar como foi o primeiro dos carros do grupo 1¹⁸⁷. Esta foi a única vez em que o Rallye Internacional TAP/Rally de Portugal passou pela Serra da Arrábida¹⁸⁸. Seguiu-se a 7.^a PEC, na Comenda, que levou os concorrentes a percorrer uma estrada alcatroada estreita. Nesta prova, o vencedor foi Darniche, com Nicolas e Warmbold a efetuarem o mesmo tempo. Igualmente com tempos coincidentes, mas a disputar a quinta posição, ficaram quatro pilotos. Foram estes Leif, líder do grupo 1, Francisco Romãozinho, Culcheth e António Borges. Este último, com a desistência de António Carlos Oliveira na etapa anterior, só necessitava de terminar o Rallye Internacional TAP para se tornar campeão nacional de rallies no grupo 1¹⁸⁹.

Tabela 12 Resultados da Terceira Etapa

Classific.	6^oPEC Arrábida 10km	7^oPEC Comenda 2,1km	8^oPEC Montejunto 2 7km	9^oPEC Peninha 8km
1^o	Warmbold 6m 28s	Darniche 1m 33s	Warmbold 5m 57s	Nicolas 8m 11s
2^o	Nicolas 6m 29s	Nicolas 1m 35s	Nicolas 5m 49s	Paganelli 10m 13s
3^o	Darniche 6m 38s	Warmbold 1m 35s	Darniche 5m 55s	Warmbold 12m 06s
Melhor português	5 ^o Mequêpê 6m 39s	5 ^o Romãozinho 1m 41s	9 ^o Romãozinho 6m 11s	5 ^o Borges 8m 29s

Fonte: Jornal Motor 19 de outubro 1972; Rally de Portugal 50 anos

Um pouco antes de chegar ao controle da Pena, Jorge Nascimento ficou sem corrente elétrica no motor, sendo obrigado a descer até Sintra com o motor desligado. Apesar do auxílio prestado por um espectador, o piloto não conseguiu recuperar o carro dentro do limite de tempo estabelecido (meia hora de tolerância em cada controle), vendo-se obrigado a desistir. Tal levou a que Raposo de Magalhães, que também vinha sofrendo com dificuldades mecânicas no seu carro, se sagraisse Campeão Nacional Rallies no grupo 2. A 8.^a PEC teve lugar em Montejunto, onde Warmbold voltaria a vencer. Depois desta prova seguiram-se os controlos do Livramento, que dava aos concorrentes 5 minutos para percorrerem 5km e de Sintra, com 4 minutos para 4km. Tal levou a que todos os pilotos sofressem penalizações. Já na 9.^a PEC Paganelli superou Warmbold e Darniche para alcançar a segunda posição,

¹⁸⁶ “3.^a Etapa”. in *Jornal Motor* 19 de outubro 1972 p.14 e 15

¹⁸⁷ “3.^a Etapa”. in *Jornal Motor* 19 de outubro 1972 p.14 e 15

¹⁸⁸ ACP. “1972 Warmbold o triunfo da persistência”. in *Rally de Portugal 50 anos*. Lisboa, ACP 2017 p.98

¹⁸⁹ “3.^a Etapa”. in *Jornal Motor* 19 de outubro 1972 p.14 e 15

ficando António Borges com a honorífica de melhor português. No final da terceira etapa, a Classificação Geral era a constante na tabela 16.¹⁹⁰

Tabela 13 Classificação Geral no final da terceira etapa

Posição	Piloto	Tempo Total	Posição	Piloto	Tempo Total
1º	Nicolas	55m 53s	6º	Borges	1h 01m 08s
2º	Darniche	56m 49s	7º	Leif	1h 02m 02s
3º	Warmbold	57m 20s	8º	Culcheth	1h 03m 43s
4º	Paganelli	58m 53s	9º	Chenevière	1h 03m 51s
5º	Fall	1h 01m 03s	10º	Romãozinho	1h 03m 54s

Fonte: Jornal Motor 19 de outubro 1972

A quarta etapa, Estoril-Porto, iniciou com 74 concorrentes ainda em prova¹⁹¹ dos quais apenas 49 a finalizaram, devido às 21 desistências e 4 desclassificações por excesso de penalizações ao longo da mesma¹⁹². Nesta etapa, a primeira prova foi a 10.ª PEC. Tal como vinha sucedendo, os primeiros foram os dois pilotos da Alpine, ficando Paganelli em terceiro. António Borges foi o melhor português, igualando o tempo de Culcheth que ficou em sexto. As três PEC que se seguiram tiveram a particularidade de ser disputadas no espaço de uma hora. Na Lousã, onde o troço era de areia com pedras soltas, Nicolas saiu vencedor. António Borges voltou a ficar em 7º. Na Serra da Candosa, Warmbold foi o mais rápido. Para terminar esta sequência, em Arganil Zasada, três vezes campeão da Europa de Rallies e na altura o detentor do título, foi obrigado a desistir, por avaria mecânica. António Borges foi, pela 5ª PEC consecutiva, o melhor português¹⁹³.

Tabela 17 Resultados das primeiras 6 PEC da Quarta Etapa

Classific.	10ªPEC Figueiró dos Vinhos 10km	11ªPEC Lousã 11km	12ªPEC Candosa 6km	13ªPEC Arganil 15km	14ªPEC Caramulo 7km	15ªPEC Préstimo 9km
1º	Nicolas 5m 33s	Nicolas 8m 19s	Warmbold 5m 20s	Nicolas 13m 56s	Nicolas 6m 15s	Warmbold 7m 52s
2º	Darniche 5m 35s	Warmbold 8m 22s	Paganelli 5m 22s	Warmbold 14m 10s	Darniche 6m 28s	Nicolas 8m 00s
3º	Paganelli 5m 45s	Paganelli 8m 26s	Nicolas 5m 23s	Paganelli 14m 16s	Warmbold 6m 30s	Paganelli 8m 06s
Melhor português	7º Borges 5m 55s	7º Borges 8m 44s	6º Borges 5m 33s	5º Borges 15m 04s	6º Borges 6m 46s	8º Borges 8m 40s

Fonte: Jornal Motor 19 de outubro 1972; Rally de Portugal 50 anos

¹⁹⁰ “3ª Etapa”. in *Jornal Motor* 19 de outubro 1972 p.14 e 15

¹⁹¹ ACP. “1972 Warmbold o triunfo da persistência”. in *Rally de Portugal 50 anos*. Lisboa, ACP 2017 p.98

¹⁹² “4ª Etapa”. *Jornal Motor* 19 de outubro 1972 p.17 à 22

¹⁹³ “4ª Etapa”. *Jornal Motor* 19 de outubro 1972 p.17 à 22

Seguiu-se um troço de ligação de cerca de uma hora e meia, que atravessou Poiares, Penacova, Mortágua e Campo de Besteiros, na qual as assistências efetuaram as devidas reparações nos automóveis. O Rally Internacional TAP entrou de seguida em mais uma série de PEC consecutivas. Sendo desta vez quatro, tiveram lugar no Caramulo, no Préstimo, na Nespereira e na Freita. Na 14.^a PEC Nicolas venceu pela oitava vez. Dezoito minutos depois da partida no Caramulo, teve início a PEC seguinte, onde Warmbold superou Nicolas. Esta Prova teve impacto direto na Classificação Geral, pois marcou a troca de posições entre Darniche e Warmbold, que passou para a segunda posição. Na 16.^a PEC, na Nespereira, Warmbold voltou a ser o primeiro classificado, ganhando vantagem sobre Darniche e recuperando tempo em relação a Nicolas. Na Freita, 17.^a PEC, Warmbold, Paganelli repetiram as posições da prova anterior e o melhor português foi uma vez mais António Borges¹⁹⁴.

Tabela 18 Resultados das últimas 4 PEC da Quarta Etapa

Classific.	16^aPEC Nespereira 9km	17^aPEC Freita 11km	18^aPEC Marão 32km	19^aPEC Ermelo 13,5km
1^o	Warmbold 10m 20s	Warmbold 19m 47s	Warmbold 30m 29s	Nicolas 11m 03s
2^o	Paganelli 10m 38s	Paganelli 20m 14s	Nicolas 30m 38s	Warmbold 11m 15s
3^o	Darniche 10m 39s	Nicolas 20m 16s	Darniche 31m 10s	Bochnicek 11m 25s
Melhor português	5 ^o Borges 10m 51s	5 ^o Borges 21m 05s	4 ^o Albino 31m 11s	7 ^o Borges 12m 13s

Fonte: Jornal Motor 19 de outubro 1972; Rally de Portugal 50 anos

Para concluir as provas da quarta etapa, seguiram-se as PEC florestais do Marão e do Ermelo. No Marão, 18.^a PEC, Warmbold venceu pela quarta PEC consecutiva e Carpinteiro Albino surpreendeu, efetuando o quarto melhor tempo. Na 19.^a PEC, Nicolas, ainda em primeiro na Classificação Geral, respondeu à série de vitórias de Warmbold, ganhando-lhe 12 segundos. Paganelli, devido a uma avaria na bomba de gasolina, fez o troço em 21m 37s, caindo para o 13.^o lugar da Classificação Geral, anulando assim a boa prova que vinha efetuando¹⁹⁵.

A etapa concluiu com a chegada ao Porto. Nesta altura a Classificação Geral era composta por Nicolas, Warmbold e Darniche, nos três primeiros lugares, seguidos por António Borges, Tony Fall, Bochnicek, Waldegaard, Smania e Romãozinho¹⁹⁶.

Para a quinta e última etapa, Porto - Estoril, partiram da Praça Velazquez 45 concorrentes¹⁹⁷, que seguiram por Vila do Conde, Póvoa de Varzim e Viana do Castelo, até chegarem a Orbacém, onde decorreu a 20.^a PEC. Bochnicek e Sevelinge desistiram antes da mesma. Tanto nesta como na 21.^a PEC

¹⁹⁴ “4^a Etapa”. *Jornal Motor* 19 de outubro 1972 p.17 à 22

¹⁹⁵ “4^a Etapa”. *Jornal Motor* 19 de outubro 1972 p.17 à 22

¹⁹⁶ ACP. “1972 Warmbold o triunfo da persistência”. in *Rally de Portugal 50 anos*. Lisboa, ACP 2017 p.98

¹⁹⁷ ACP. “1972 Warmbold o triunfo da persistência”. in *Rally de Portugal 50 anos*. Lisboa, ACP 2017 p.100

Nicolas foi o vencedor, provas em que António Borges terminou em sétimo. Em Ponte de Lima a 22.^a PEC foi realizada sobre areia húmida. Aqui, o jornalista do *Jornal Motor* dá nota da presença de muito público “do tal público muito nortenho, sempre interessado” que terá presenciado nova vitória de Nicolas e o sétimo lugar de Romãozinho. Seguiu-se a PEC do Gerês onde Nicolas concluiu mais uma série de cinco vitórias consecutivas e onde Paganelli deu seguimento à sua recuperação¹⁹⁸.

Tabela 19 Resultados das primeiras 6 PEC da Quinta Etapa

Classific.	20°PEC Orbacém 12km	21°PEC Portela 7,5km	22°PEC Ponte de Lima 23km	23°PEC Gerês 10km	24°PEC Cabreira 15km	25°PEC Sr^a da Graça 32km
1º	Nicolas 7m 54s	Nicolas 6m 38s	Nicolas 17m 24s	Nicolas 10m 29s	Warmbold 12m 15s	Paganelli 31m 07s
2º	Warmbold 8m 07s	Paganelli 6m 39s	Warmbold 17m 30s	Waldegaard 10m 40s	Paganelli 12m 17s	Nicolas 31m 57s
3º	Waldegaard 8m 13s	Waldegaard 6m 42s	Paganelli 17m 34s	Paganelli 10m 42s	Nicolas 12m 24s	Fall 32m 03s
Melhor português	7º Borges 8m 29s	7º Borges 7m 00s	7º Romãozinho 18m 07s	6º Borges 11m 02s	6º Borges 12m 44s	5º Romãozinho 32m 39s

Fonte: Jornal Motor 19 de outubro 1972; Rally de Portugal 50 anos

Na 24.^a PEC, na Serra da Cabreira, o público voltou a estar presente em “número sempre crescente, espalhando-se por todo o percurso, com especial incidência para os ganchos”. No final dos 15 km desta prova, Warmbold foi o vencedor. Terminado deste conjunto de provas, a diferença na Classificação Geral entre Nicolas, o primeiro classificado e Warmbold, o segundo, era 1m 55s, diferença que prometia ao público presente nas últimas 6 PEC o espetáculo de uma luta intensa entre estes dois pilotos. Já Darniche, terceiro classificado, estava já a 4m 16s de Warmbold. António Borges mantinha a quarta posição, com 2m 11s de avanço sobre Waldegaard. A caminho da 25.^a PEC Nicolas desistiu por partir a caixa de velocidades do seu Alpine, deitando por terra a prometida luta, uma vez que Warmbold assumiu com considerável vantagem a liderança do Rallye. Relativamente à prova florestal na Senhora da Graça, Paganelli saiu vencedor, seguido por Warmbold e por Tony Fall. Na 26.^a PEC participaram os 33 concorrentes ainda em prova. Paganelli voltou a ser o mais rápido, seguido de Waldegaard e Warmbold, que efetuaram o mesmo tempo. Romãozinho ficou em quarto lugar. A PEC 27.^a decorreu na Serra da Freita, onde a vitória de Waldegaard lhe permitiu aproximar-se de António Borges, que se encontrava em 3º na Classificação Geral¹⁹⁹.

¹⁹⁸ “5ª Etapa”. *Jornal Motor* 19 de outubro 1972 p.23 à 27

¹⁹⁹ “5ª Etapa”. *Jornal Motor* 19 de outubro 1972 p.23 à 27

Tabela 20 Resultados das últimas 6 PEC da Quinta Etapa

Classific.	26ªPEC Fridão 20km	27ªPEC Freita 16km	28ªPEC Caramulo 7km	29ªPEC Arganil 15km	30ªPEC Candosa 6km	31ªPEC Lousã 2 11km
1º	Paganelli 18m 32s	Waldegaard 17m 53s	Paganelli 6m 43s	Paganelli 15m 08s	Paganelli 5m 52s	Warmbold 11m 14s
2º	Waldegaard 19m 08s	Paganelli 18m 01s	Waldegaard 6m 57s	Fall 15m 35s	Fall 5m 55s	Darniche 12m 48s
3º	Warmbold 19m 08s	Warmbold 18m 09s	Fall 7m 03s	Waldegaard 15m 43s	Pereira 6m 04s	Paganelli 13m 31s
Melhor português	4º Romãozinho 19m 17s	5º Borges 18m 31s	7º Pereira 7m 31s	6º Pereira 16m 34s	3º Pereira 06m 04s	4º Salvi 14m 31s

Fonte: *Jornal Motor* 19 de outubro 1972; *Rally de Portugal 50 anos*

Na ligação entre a 27.ª e a 28.ª PEC, os três pilotos portugueses melhor classificados acabaram por abandonar a competição. António Borges desistiu por avaria mecânica no motor. Romãozinho, que se encontrava na sexta posição da Classificação Geral, desistiu com uma falha no sistema elétrico do seu carro. Mário de Figueiredo, que comandava a classificação do grupo 1, abandonou com uma avaria na bomba do óleo. Smania, José Pedra e Henri Greder também desistiram nesta fase²⁰⁰. Deste modo, a 28.ª PEC já só contou com a participação de 25 concorrentes. Nesta prova, Paganelli efetuou o melhor tempo, seguido por Waldegaard e por Tony Fall. Gomes Pereira foi o melhor português²⁰¹. Fica ainda a nota para um episódio com Giovanni Salvi, que sofreu graves problemas no sistema elétrico do seu Porsche, sendo a sua participação salva um espectador lhe ofereceu a bateria de um *Citroën Dyane*. No entanto, devido às diferenças entre os dois automóveis, o carro de Giovanni Salvi só terá “pegado” depois de ser empurrado pelos espectadores presentes no local²⁰².

Na 29ª e na 30ª PEC Paganelli voltou a ganhar, sendo que na segunda Gomes Pereira ficou em terceiro. Na 31.ª e última PEC, que se desenrolou na Serra da Lousã, Warmbold confirmou a vitória no VI Rallye Internacional TAP, seguido por Darniche, e por Paganelli. Gomes Pereira sofreu nesta prova um despiste, acabando por abandonar. Tal levou a que Giovanni Salvi assumisse a posição de melhor português, realizando ocupando o 4º lugar nesta PEC e o 6º na Classificação Geral²⁰³.

Por fim, chegaram ao Estoril 21 concorrentes, mas Perazio foi desclassificado por exceder o número de penalizações nos postos de controle. Assim sendo, Warmbold sagrou-se campeão do VI Rallye Internacional TAP, vencendo igualmente o grupo 2. O português Luis Netto venceu o grupo 1, beneficiando das desistências de Henri Greder, António Carlos Oliveira e António Borges. O facto de

²⁰⁰ ACP. “1972 Warmbold o triunfo da persistência”. in *Rally de Portugal 50 anos*. Lisboa, ACP 2017 p.100

²⁰¹ “5ª Etapa”. *Jornal Motor* 19 de outubro 1972 p.23 à 27

²⁰² ACP. “1972 Warmbold o triunfo da persistência”. in *Rally de Portugal 50 anos*. Lisboa, ACP 2017 p.100

²⁰³ “5ª Etapa”. *Jornal Motor* 19 de outubro 1972 p.23 à 27

os últimos dois não terem terminado, levou também a que Luís Netto se sagrasse Campeão Nacional de Rallies²⁰⁴. Marianne Hoepfner venceu o grupo 3 e Darniche o grupo 4. Waldegaard saiu vencedor no grupo 5 e Marie Claude Beaumont ganhou a Taça das Senhoras²⁰⁵. A prova de Slalom, sem qualquer impacto no resultado do Rallye e disputada no Autódromo do Estoril, foi ganha por Robert Bean, piloto que não havia terminado a competição²⁰⁶.

No final da prova, em entrevista ao *Jornal Motor*, Achim Warmbold deu a sua opinião sobre o Rallye Internacional TAP de 1972. Para além de ser a sua primeira participação na prova, registou também nela a sua primeira vitória em Rallies a contar para o Campeonato da Europa de Rallies. Considerava que esta estava ao nível das provas do Campeonato do Mundo de Construtores, afirmando mesmo que seria melhor que algumas delas. Designou a dificuldade do Rallye Internacional TAP como “Infernal”, e elegeu a PEC na Serra da Freita como a mais difícil, por suceder às PEC do Gerês, Cabreira, Senhora da Graça e Fridão, sendo seguida pelo Controle de Tempo apertado do Cavalinho. No que toca à organização, definiu-a como “qualificada”, explicando em seguida que foi das melhores organizações que conheceu e que não era a dificuldade da prova que tornava a organização má, sendo o facto de a mesma ter cumprido o itinerário proposto, o fator que a tornava competente. Quando questionado sobre as condições naturais de Portugal para organizar uma prova de grande envergadura, Warmbold afirmava que estas condições eram excelentes e abundavam no norte e centro do país. A sul definia apenas Sintra como uma zona seletiva. Considerava que as zonas referidas podiam ser todas bem aproveitadas, mas que para se realizar uma prova seletiva não era necessário exagerar, algo que considerava ter sucedido²⁰⁷.

Paganelli, também entrevistado, criticou a inclusão do Controle de Tempo do Cavalinho na competição, mas considerou que a edição de 1972 do Rallye Internacional TAP era já “uma das provas que tem maior classe das que se realizam a contar para os campeonatos da Europa e do Mundo”²⁰⁸.

Ainda no *Jornal Motor*, dois artigos apontavam falhas na prova. O primeiro, de carácter mais descritivo, abordou a prova de Slalom no Autódromo do Estoril que sucedeu o final do Rallye. Nesta, a maioria dos participantes revelou não saber o percurso, houve falhas com os delegados, que chegaram a dar informações erradas aos pilotos e os resultados da prestação de cada participante não foram comunicadas ao público presente nas bancadas, que devido a este facto celebrou prestações erróneas de alguns pilotos, por parecerem mais rápidas, e vaiou prestações válidas²⁰⁹. Relativamente ao segundo artigo, é adotada uma postura mais crítica, apontando diversas falhas ao gabinete de imprensa. Ao longo

²⁰⁴ “5ª Etapa”. *Jornal Motor* 19 de outubro 1972 p.23 à 27

²⁰⁵ ACP. “1972 Warmbold o triunfo da persistência”. in *Rally de Portugal 50 anos*. Lisboa, ACP 2017 p.100

²⁰⁶ “Robert Beam o Slalom inesperado”. in *Jornal Motor* 19 de outubro 1972 p.28

²⁰⁷ CÉU, Maria do. “Warmbold: não me pergunte o que foi pior, cada classificativa era um mau bocado”. *Jornal Motor* 19 de outubro 1972 p.29

²⁰⁸ CÉU, Maria do. “Paganelli: Só me pareceu desnecessário o troço da Cavalinho na última etapa”. *Jornal Motor* 19 de outubro 1972 p.27

²⁰⁹ “Robert Beam o Slalom inesperado”. in *Jornal Motor* 19 de outubro 1972 p.28

da prova os salões da Sociedade de Belas Artes tiveram grande afluência do público, especialmente dos mais jovens, interessado em saber os resultados de cada PEC. No final do Rallye, todas as informações estavam disponíveis, mas os comunicados que foram divulgados ao longo do mesmo sobre as etapas e respectivas PEC foram saindo com atraso, pouco detalhados ou sem pormenores suficientemente completos. Terá havido falta de informação relativamente ao acidente que vitimou José Arnaud, gerando alguma comoção entre os jornalistas. Houve ainda uma falta de assistência aos jornalistas presentes, especialmente aos estrangeiros, refletida na ausência de membros da Organização que dominassem “pelo menos” as línguas universais. Houve ainda falhas no sistema telefónico, que se revelou demorado e insuficiente para os jornais de tiragem diária²¹⁰.

Em entrevista posterior César Torres considerou a edição de 1972 um sucesso, por considerar ter corrido melhor (comparativamente às anteriores) tanto em termos de estrutura como na estrada. Explicou que a edição de 1973 se realizaria entre 13 e 18 de março, por estar incluída no Campeonato do Mundo de Rallies. Este facto levava a que a regra adotada pela FIA, que definia que as provas europeias deviam estar espaçadas por pelo menos 30 dias e as não europeias por 30 dias, influenciasse a data do TAP. A grande aglomeração de provas em outubro levou à escolha do mês de março, colocando o Rallye Internacional TAP na terceira posição do calendário do Campeonato do Mundo, altura em que o interesse competitivo de todas as marcas ainda se mantinha. Detalhou que o figurino da organização de prova se repetiria, algo que também sucederia com as PEC, à exceção da prova no Autódromo, que seria reformulada. Nos troços de ligação poderiam ser introduzidas inovações²¹¹.

A sexta edição do Rallye Internacional TAP, tal como a sua antecessora, foi um sucesso em termos desportivos. Sem grandes percalços registados no que toca à prova de estrada, o resultado foi uma competição bastante elogiada, tanto pelos concorrentes como pela imprensa. Nesta edição, as alterações efetuadas na estrutura da competição não foram tão drásticas como nas suas precursoras, mas o facto de o número de etapas ter aumentado, permitiu a inclusão de mais onze PEC. Assim sendo, pelo segundo ano consecutivo, o peso deste tipo de provas ao longo do Rallye foi acrescido. No entanto, e embora uma parte dos mesmos não tenha sido tão exigente, houve ainda neste ano controles de tempo rigorosos, como o do Cavalinho. Em termos de resultados finais, a edição de 1972 do Rallye Internacional TAP foi a que teve mais concorrentes a concluí-la. Para tal, contribuiu não só o fator meteorológico favorável, ao contrário das previsões de chuva forte que antecederam a competição, como também o maior número de pilotos e equipas de fábrica com melhor qualidade e com mais capacidade de prestar assistências aos veículos em prova. Nas entrevistas de antevisão e pós-Rallye aos pilotos é perceptível o agrado com o itinerário, sendo muitas vezes mencionado o facto de alguns dos troços incluídos em edições anteriores, em que o piso estaria em piores condições, não terem sido incluídos na edição de 1972. Tal evitou

²¹⁰ PEREIRA, Silva. “O TAP nas Belas Artes – Etapa única”. in *Jornal Motor* 19 de outubro 1972 p.32

²¹¹ MARQUES, Peleção. “César Torres: Preparamos o TAP-73 com a mesma política de boas relações-públicas”. in *Jornal Motor* 19 de outubro 1972 p.33

desistências causadas pelo desgaste a que os carros ficavam sujeitos ao circular neste tipo de estradas. O entusiasmo do público foi igualmente positivo, representado não só pela grande afluência de público que se registou no início de cada etapa e no autódromo do Estoril (para assistir à Prova de Slalom), mas também pelo episódio ocorrido com a bateria do carro de Giovanni Salvi.

No entanto esta edição não esteve imune a falhas. As dificuldades na realização da Prova de Slalom no Estoril levaram a que no ano seguinte esta não fosse novamente realizada. No entanto, como a organização desta prova foi levada a cabo pelo Clube 100 à Hora e não pelo Grupo Desportivo TAP, as falhas ali registadas acabaram por não ser atribuídas diretamente à equipa de César Torres. Tal desculpa, no entanto, não é aplicável quando se olha para os problemas que houve no Gabinete de Imprensa. Este estava sobre a alçada da Organização de Prova, sendo o segundo ano em que esteve instalado nos Salões da Sociedade de Belas Artes. Desta forma, seria de esperar que a experiência da edição anterior levasse a que este órgão funcionasse de forma mais eficaz. Por último, o falecimento de José Arnaud, embora desvalorizado tanto pela Organização, que pouca informação transmitiu, como pela imprensa, que apenas lhe dedicou breves artigos focados na carreira desportiva e ignorando a sua faceta pessoal, expõe uma falta de preocupação com a segurança dos participantes inerente à época, que apenas eram obrigados pelas regras a utilizar capacete, sem qualquer menção ao cinto de segurança.

Mais do que à edição de 1971, sobre a qual se baseou e melhorou, a edição de 1972 acabou por ser conectada sua sucessora. Para tal contribuiu o facto de no dia que antecedeu o início da prova ter sido revelada que esta seria integrada no Campeonato do Mundo de Rallies em 1973. Desta forma, em vez de ser comparada com edições anteriores, acabou por funcionar como uma antecâmara para aquilo que seria uma das primeiras provas do recém-criado campeonato em que seria integrada. Este facto acabou ainda por aumentar a pressão sobre a Organização de Prova, uma vez que a calendarização do Mundial de Rallies ditou que o Rallye Internacional TAP de 1973 teria lugar em março, algo que daria à Organização uma janela de cinco meses para preparar essa edição.

O período que englobou os anos de 1970 a 1972 poderá ser compreendido como um período de transição. Com a integração do Rallye Internacional TAP de 1970 no Campeonato da Europa de Rallies, havia sido atingindo o objetivo proposto por César Torres à sua equipa. No entanto, e apesar de a prova passar a fazer parte de um dos Campeonatos de Rallies mais prestigiados do mundo, estas três edições melhoraram-na em todos os aspetos. Para além da tão pretendida presença de equipas oficiais de grandes nomes do automobilismo em Portugal, de edição para edição houve uma constante evolução no que toca à competitividade que a prova propunha aos seus concorrentes. Esta característica advinha das críticas que os pilotos e as equipas presentes foram fazendo, sendo a mais comum o facto de o Rallye Internacional TAP se disputar na sua maioria em estradas abertas ao público. Como resposta a estas críticas, a Organização englobou progressivamente mais Provas Especiais de Classificação na estrutura

deste Rallye, reduzindo igualmente o número e a importância dos Controles de Tempo. Deste modo, as 12 PEC de 1970 passaram a ser 20 em 1971 e 31 em 1972, resultando numa competição mais aguerrida, por dar oportunidades iguais aos concorrentes, e ao mesmo tempo numa prova mais segura, por se disputar maioritariamente em estradas fechadas ao trânsito. Este último fator foi, aliás, decisivo na popularidade que o Rallye Internacional TAP alcançou junto dos seus espectadores. Embora a redução de Controles de Tempo significasse que este passaria a ser disputado longe dos grandes centros urbanos, a população interessada passou a ter locais dedicados para a assistir às diversas provas, disputadas na sua maioria em estradas florestais.

Capítulo 3 - 1973 a 1976: Do Campeonato do Mundo de Rallies ao melhor Rallye do Mundo

Neste capítulo, mais do que abordar a evolução do Rallye Internacional TAP / Rallye de Portugal, importará compreender os entraves e desafios que foram colocados à Organização de Prova, para posteriormente entender de que forma esta não só os ultrapassou, como conseguiu ao longo deste período levar ao reconhecimento desta competição enquanto “Melhor Rallye do Mundo”.

3.1 VII RALLYE INTERNACIONAL TAP - 1973

No ano de 1973 o VII Rallye Internacional voltou a alterar a sua estrutura em relação à edição anterior. Embora tenha reduzido o número de etapas, as PEC passaram a ser ao todo 32. A prova teve, na sua extensão total, 2820,40km e 104 Controles de Tempo, divididos da seguinte forma: a primeira etapa, Coimbra-Ofir, desenrolou-se por 419,80km, prevendo a disputa de uma PEC, em Viseu e a inclusão de 11 Controles de Tempo. A segunda etapa, Ofir-Lisboa, abrangia 489,80km, 4 PEC e a passagem por 18 Controles de Tempo. A terceira etapa que decorreu entre Lisboa e Viana do Castelo incluía, nos seus 862km, a disputa de 11 PEC e 34 Controles de Tempo. Por fim, a quarta etapa Viana do Castelo-Estoril, alongava-se por 1048,80km, abrangindo 16 PEC e 41 Controles de Tempo^{212 213}. Inscreveram-se nesta edição 90 pilotos, dos quais 80 participaram efetivamente no Rally²¹⁴. De notar que dos 90 carros inscritos, 46 faziam parte do grupo 2²¹⁵

Francisco Santos, copiloto de Heitor de Moraes na edição de 1971 dedicou um artigo a denotar as diferenças que observou na estrutura da prova durante os dois anos em que não participou, referindo-se para tal aos pormenores que constatou durante os treinos para a edição de 1973. Desde logo, notava que as estradas florestais escolhidas para as PEC coincidiam, na sua maioria, com as da edição de 1971. Mencionava que este facto se devia à pouca variedade de estradas que reuniam os requisitos necessários para disputar um Rallye da dimensão do Internacional TAP e considerava ainda importante o facto de o mesmo ser disputado em troços similares aos de anos anteriores, uma vez que tal facilitava os treinos dos concorrentes. Este facto traduziu-se não só em poupança temporal e financeira para todos os participantes, como possibilitou a participação de pilotos amadores. Referia igualmente a variedade de pisos e o facto de algumas das estradas florestais escolhidas para a disputa de PEC terem sido

²¹² Quilometragem e número de PEC por etapa: ACP. “1973 Thérier por todos, todos pela Alpine”. in *Rally de Portugal 50 anos*. Lisboa, ACP 2017 p.109

²¹³ Número de controles de tempo: “Os controles do TAP”. in *Jornal Motor* 1 de janeiro 1973 p.14

²¹⁴ ACP. “1973 Thérier por todos, todos pela Alpine”. in *Rally de Portugal 50 anos*. Lisboa, ACP 2017 p.109

²¹⁵ VILELA, Augusto. “Grupo 2 Romãozinho / Citroen saber esperar”. in *Revista Motor* 23 de março 1973 p.24

alcatroadas. Este fator, segundo o mesmo, obrigaria a que as equipas ponderassem o tipo de pneus a usar ao longo do Rally, podendo mesmo ser exigido uma mudança constante dos mesmos. Refere também que os pilotos com menor capacidade competitiva poderiam ficar em desvantagem devido a tal, ora por não terem os meios económicos para adquirir os pneus necessários, ora por não terem uma equipa de assistência extensa o suficiente para melhor preparar o carro. Continuando a comparação com a última edição em que participou, refere que anteriormente “o TAP era uma prova única. Para além dos troços cronometrados, classificava também os pilotos na estrada”, algo que na edição de 1973 não esteve tão patente, pois uma vez mais o número de Controles de Tempo foi reduzido, com os mesmos a encontrarem-se mais espaçados entre eles. Desta forma, tornava-se mais fácil aos concorrentes evitar penalizações. Por fim, refere que a Organização da Prova terá preparado, em Viana do Castelo, um Gabinete de Imprensa, de forma a auxiliar as equipas de reportagem que acompanhariam o Rallye e que estava previsto um prémio de 10.000 escudos para o primeiro concorrente a alcançar esta cidade²¹⁶.

Nesta edição, a equipa de César Torres contou com a colaboração da Cruz Vermelha Portuguesa, que disponibilizou nove ambulâncias e um carro para a prestação de socorro e coordenação na prova, equipados com material clínico e equipamento próprio para o corte de chapa. Em termos de meios humanos, foram mobilizados 10 médicos e 20 socorristas. No âmbito desta colaboração estaria no mínimo presente uma ambulância em cada uma das 32 PEC, com a possibilidade de se mobilizarem mais, caso a extensão de determinada prova a isso aconselhasse. Também as Comissões Municipais de Turismo de Viana do Castelo e da Lousã deram o seu contributo na organização do VII Rallye Internacional TAP. A primeira anunciou que atribuiria um prémio extraordinário de 10.000 escudos ao vencedor da PEC de Orbacém, para além do prémio já previsto no regulamento do Rallye Internacional TAP. Já a segunda Comissão preparou, no Posto de Turismo da Lousã, salas com máquinas de escrever, telefones e bebidas, de forma a prestar auxílio aos meios de comunicação. De igual forma, foi também preparada uma equipa de mecânicos pronta a prestar auxílio aos veículos da Organização. Por fim, foi ainda elaborada, num dos restaurantes da cidade, uma sala de convívio, exclusiva à Organização e aos jornalistas, com “serviço rápido de restaurante”²¹⁷.

No que toca à participação de marcas, a equipa oficial da Alpine inscreveu os seus três pilotos, nomeadamente Nicolas, Darniche e Therier. A equipa oficial da Fiat participou com Pinto, Paganelli e Waldegaard, sendo a Fiat Portuguesa representada por Luis Netto, Mário de Figueiredo e Carpinteiro Albino²¹⁸. Apesar de terem estado inscritas, tendo Makinen confirmado no final do Rallye de Monte Carlo as datas em que viajaria para Portugal, as duas equipas oficiais da Ford não participaram, dando prioridade ao Rallye Safari, este igualmente incluído no Campeonato do Mundo de Rallies. A Lancia

²¹⁶ SANTOS, Francisco. “Apesar da sua dureza, treinar é um prazer” *Jornal Motor* 1 de março 1973 p.13

²¹⁷ “Nos bastidores do TAP a 12 dias da partida”. *Jornal Motor* 1 de março 1973 p.14 e 15

²¹⁸ “Uma centena de equipas na terceira prova Mundial”. *Suplemento Especial de Motor* 8 de março 1973 p.1

também esteve ausente, uma vez que as regras excluía a participação de carros do grupo 5, grupo este onde se inseria o carro do programa desportivo da marca - o Lancia Stratos²¹⁹.

Em termos de pilotos, e começando pelas representações oficiais dos territórios coloniais e insulares, estiveram presentes, oriundos de Angola Manuel Amaral e Noel Coelho. Representando a Madeira concorreram Sílvio Perestrelo e José Manuel Pedra. Em representação dos Açores participou José Medeiros²²⁰. Moçambique não contou com qualquer participação, dado que o campeão local, Hassan Mayet, teve dificuldades em encontrar um carro para repetir a participação do ano transato. Como favoritos, para além dos já referidos pilotos das equipas oficiais da Alpine e da Fiat, eram apontados os nomes de: Ove Andersson, nesta edição a concorrer pela Toyota; Warmbold e Leif, representantes da BMW; Tony Fall, Kallstrom e Fischer, todos pilotando pela Volkswagen e Chris Sclater, com um Datsun. Para além destes, eram destacadas, pelas suas participações em edições anteriores, outras figuras como Marie Claude Beaumont, Bochnicek e Fowkes. Quanto aos pilotos locais, Romãozinho voltava a participar em representação da equipa oficial da Citroën. Luís Netto, Mário de Figueiredo, Giovanni Salvi, António Carlos de Oliveira, António Borges, Américo Nunes, Celso Vieira, Francisco Santos, Raposo Magalhães, Gomes Pereira, Mêquêpê, Matorell e Heitor de Moraes eram os nomes com mais probabilidade de alcançar uma boa classificação no final da prova, fosse ela no grupo que disputavam ou na PEC²²¹.

As partidas para os troços de concentração foram dadas para Viena, Copenhaga, Londres, Amsterdão, Frankfurt e Milão no dia 12. As restantes partidas, de Bruxelas, Madrid, Porto e Lisboa foram dadas no dia 13²²². Na primeira etapa Coimbra-Ofir, a 1ª PEC foi disputada em Viseu com um total de 8km de extensão, tendo como objetivo ordenar os concorrentes para a segunda etapa. Teve como resultado a vitória de Darniche, seguido por Nicolas e por Warmbold. Raposo de Magalhães, então Campeão Nacional de Rallies, desistiu antes da realização desta prova. Para além deste, desistiram ainda na primeira etapa mais três concorrentes, sendo eles: Ademar Sá, Pedro Meireles e Patrick Leeson ²²³.

Tabela 14 Resultados da 1ª PEC, em Viseu

Classificação	Pilotos	Tempo
1º	Darniche	5m 36s
2º	Nicolas	5m 39s
3º	Warmbold	5m 39s
Melhor português	7º Figueiredo	5m 57s

Fonte: Jornal Motor 15 de março 1973

²¹⁹ VILELA, Augusto. “Do apogeu dos Alpine à progressão dos Fiat-Abarth”. *Revista Motor* 23 de março 1973 p.21 à 28

²²⁰ “Insulares e Ultramarinos”. *Jornal Motor* 15 de março 1973 p.18

²²¹ CÉU, Maria do. “A cinco dias de vista”. *Jornal Motor* 8 de março 1973 p.10 e 11

²²² “Uma centena de equipas na terceira prova Mundial”. *Suplemento Especial de Motor* 8 de março 1973 p.1

²²³ “Começou a ofensiva Alpine”. *Jornal Motor* 15 de março 1973 p.14, 15 e 18

Ainda na primeira etapa, Mário de Figueiredo foi protagonista de um episódio incomum. Ao chegar a Coimbra, local onde os carros ficariam colocados em parque fechado, foi rodeado por fãs que pediam autógrafos, na altura em que esperava pela sua vez para entrar no dito parque. No meio da confusão, uma dessas fãs furtou e fugiu com a Carta de Controle do piloto. Faltando pouco tempo para a sua entrada no parque, o piloto acabou por dar entrada mesmo sem a dita, algo que, de acordo com as regras, deveria ter resultado na sua desclassificação. A Carta de Controle foi encontrada e devolvida. O comissário designado ao local fez então, no seu verso, um relatório da situação, pois considerou que não havia qualquer razão desportiva para desqualificar o concorrente. Convocou-se uma reunião de comissários, que concordaram com a análise do primeiro, pelo que foi autorizada a continuação de Mário de Figueiredo em prova²²⁴.

A segunda etapa Ofir-Lisboa, com início no dia 16 e ao longo da qual as condições atmosféricas foram relatadas como secas e com sol, seguiu pelo Porto, Aveiro e Figueira da Foz, percurso que culminou na realização da 2ª PEC, na Serra da Boa Viagem O percurso estendeu-se ao longo de 6 km em alcatrão, com uma breve passagem por areia. Nesta prova, os três pilotos da Alpine foram os melhores classificados, sendo Therier o mais rápido e tendo Nicolas igualado o tempo de Darniche. Durante a disputa desta prova, a colisão da viatura de Michaelididis com uma árvore, resultou não só na sua desistência, como na interrupção da prova ao longo de 26 minutos, de forma que a ambulância lhe pudesse prestar auxílio. Também Paganelli foi vítima de um acidente, atingindo vários espectadores que foram projetados para um “barranco”, não havendo qualquer menção acerca do número de feridos ou de eventuais vítimas²²⁵. Seguiram-se as 3ª e a 4ª PEC nas quais os três pilotos da Alpine voltaram a fazer os três melhores tempos, A última PEC da segunda etapa foi disputada na Peninha, durante a noite e após os Controles de Tempo da Serra de Sintra, resultando na vitória de Paganelli e no terceiro lugar de Pinto²²⁶.

No final da Segunda Etapa, dos 76 concorrentes que a haviam iniciado, sete desistiram. Os primeiros a desistir foram: Adolfo Sampaio, que por avaria mecânica desistiu pouco depois de sair do Porto; Michaelididis, pelas razões já descritas; Joensson, que por avaria mecânica desistiu durante a Prova de Montejunto e, por último, José Pedra, que partiu o cabo do acelerador antes de chegar à Peninha. Durante a 5ª PEC desistiram ainda Salles Grade, Joaquim Moutinho e Francisco Santos, todos devido problemas nos seus carros²²⁷. A Etapa teve a sua conclusão no Parque Eduardo VII, onde os carros ficariam novamente em parque fechado. Nesta fase do rally, Darniche era o líder da Classificação Geral,

²²⁴ “Um grande susto para o melhor dos portugueses” *Jornal Motor* 15 de março 1973 p.18

²²⁵ TELLES, Sérgio. “2ª etapa Ofir / Lisboa”. *Jornal Motor* 19 de março 1973 p.3

²²⁶ “Os números”. *Jornal Motor* 19 de março 1973 p.6

²²⁷ TELLES, Sérgio. “2ª etapa Ofir / Lisboa” *Jornal Motor* 19 de março 1973 p.3

seguido por Therier a 8 segundos, por Warmbold a 28 segundos e por Nicolas a 40 segundos. Mário de Figueiredo era o melhor português, posicionado em décimo lugar e a 1m 38s de Darniche²²⁸.

Tabela 15 Resultados das 4 PEC da segunda etapa e das três primeiras PEC da terceira etapa

Classific.	2ª PEC Boa Viagem 6km Asfalto	3ª PEC Sº Pedro de Moel 8km Asfalto	4ª PEC Montejunto 7km Gravilha	5ª PEC Peninha 8km Gravilha	6ª PEC Figueiró dos Vinhos 10km Asfalto	7ª PEC Lousã 1 11km Gravilha	8ª PEC Candosa 1 6km Asfalto	9ª PEC Arganil 1 15km Asfalto
1º	Therier 3m 59s	Therier 4m 11s	Darniche 5m 24s	Paganelli 8m 06s	Darniche 5m 22s	Therier 8m 11s	Therier 5m 19s	Darniche 13m 33s
2º	Darniche 4m 01s	Darniche 4m 12s	Warmbold 5m 32s	Therier 8m 08s	Therier 5m 26s	Darniche 8m 13s	Darniche 5m 20s	Nicolas 13m 37s
3º	Nicolas 4m 01s	Nicolas 4m 18s	Therier 5m 36s	Pinto 8m 08s	Nicolas 5m 26s	Nicolas 8m 13s	Paganelli 5m 22s	Therier 13m 42s
Melhor português	8º Oliveira 4m 12s	7º Santos 4m 27s	11º Romãozinho 5m 50s	6º Romãozinho 8m 18s	10º Nunes 5m 47s	9º Figueiredo 8m 12s	12º Oliveira 5m 29s	14º Figueiredo 14m 45s

Fontes: Jornal Motor 19 de março 1973; Rally de Portugal 50 anos; Rally-maps.com

No início da Terceira Etapa, na manhã de dia 17, é relatado pelo *Jornal Motor* que o Parque Eduardo VII apresentava “um movimento invulgar, quer pelo número de pessoas que se acumulavam junto à partida, bem como nos arruamentos ascendentes do Parque (...)”. O autor deste artigo mencionava que a maioria do público aqui descrito era jovem, justificando esse facto com o interesse que o automobilismo despertava junto desta faixa etária²²⁹. O tempo quente e seco manteve-se ao longo de todo percurso que ligou Lisboa a Viana do Castelo. A primeira classificativa desta etapa, a 6ª PEC foi disputada em Figueiró dos Vinhos. Os pilotos da Alpine voltaram a formar o pódio, com Darniche a sair vencedor²³⁰.

Na Lousã teve lugar a 7ª PEC, sendo disputada numa estrada florestal com uma extensão de 11 km. Therier foi o vencedor desta prova. A esta seguiu-se uma sequência, entre a 8ª e a 16ª PEC, de provas disputadas em estradas de gravilha. Darniche só não venceu a PEC da Candosa 1, conseguindo assim uma sequência de 8 vitórias, que o deixou com uma vantagem considerável, na primeira posição da Classificação Geral. Entre os portugueses, Romãozinho superiorizou-se, mas nenhum dos pilotos locais foi capaz de se colocar entre os 10 melhores nestas provas. Para terminar a terceira etapa a 17ª PEC teve lugar em Fafe. Nesta prova, apesar de o piso continuar a ser de gravilha, a estrada apresentava melhores

²²⁸ TELLES, Sérgio. “2ª etapa Ofir / Lisboa” *Jornal Motor* 19 de março 1973 p.3

²²⁹ MARQUES, Pelejo. “3ª etapa – Lisboa / Viana do Castelo” *Jornal Motor* 19 de março 1973 p.4

²³⁰ “Os números” *Jornal Motor* 19 de março 1973 p.6

condições, pelo que a maioria dos pilotos optou por usar pneus de corrida, em vez dos pneus de terra batida. Tal resultou numa mudança drástica entre os três melhores, com Asterhag e Waldegaard, que até então não tinham conseguido ficar entre os três melhores em nenhuma das PEC, a serem os dois melhores, seguidos por Raffaele Pinto. Entre os portugueses, Romãozinho continuava a ser o melhor²³¹.

Tabela 16 Resultados das últimas 8 PEC da Terceira Etapa

Classific.	10º PEC Buçaco 1 14,5km Gravilha	11ºPEC Caramulo 1 7km Gravilha	12ºPEC Préstimo 9km Gravilha	13ºPEC Nespereira 9km Gravilha	14ºPEC Freita 1 25km Gravilha	15ºPEC Marão 1 32km Gravilha	16ºPEC Ermelo 13,5km Gravilha	17ºPEC Fafe 7,5km Gravilha
1º	Darniche 10m 36s	Darniche 6m 05s	Darniche 7m 21s	Darniche 9m 56s	Darniche 19m 23s	Darniche 29m 00s	Darniche 10m 42s	Asterhag 13m 33s
2º	Therier 10m 40s	Therier 6m 09s	Therier 7m 28s	Warmbold 10m 06s	Warmbold 19m 31s	Pinto 30m 07s	Therier 10m 49s	Waldegaard 13m 37s
3º	Nicolas 10m 44s	Nicolas 6m 11s	Warmbold 7m 34s	Pinto 10m 08s	Pinto 19m 42s	Warmbold 30m 16s	Warmbold 11m 08s	Pinto 13m 42s
Melhor português	13º Oliveira 11m 15s	12º Oliveira 6m 38s	13º Romãozinho 8m 11s	13º Romãozinho 10m 45s	12º Romãozinho 20m 39s	11º Romãozinho 31m 40s	11º Romãozinho 11m 44s	9º Romãozinho 14m 45s

Fontes: Jornal Motor 19 de março 1973; Rally de Portugal 50 anos; Rally-maps.com

A terceira etapa teve o seu fim em Viana do Castelo, onde chegaram 43 dos 69 concorrentes que a haviam iniciado. Skov, Peterson e Janger perduraram até à Lousã. Santiago Selas e Clemente Orieta desistiram depois da Candosa. George Fischer abandonou antes de chegar ao Buçaco e depois desta prova desistiram Nigel Hollier, Carlos Pinto e Mário de Figueiredo, que na altura da sua desistência era o melhor português em prova. Antes do Caramulo desistiu ainda Chris Wathen, sendo esta prova iniciada com 59 concorrentes. Durante a PEC no Préstimo desistiram Douglas Harris, Marie Claude Beaumont e o então líder do grupo 1, Arne Allansson. Após o Préstimo desistiram Eigil, Heitor de Moraes e Rogério Beatriz e na Serra da Freita foi a vez de Gomes Pereira, Jaime Benitez e António Caixinha ficarem fora da competição. Logo depois desta prova Ove Andersson, único piloto oficial da Toyota, despistou-se e também abandonou. O seu copiloto, Jean Todt fraturou duas costelas na sequência deste acidente. Ainda antes da PEC do Marão desistiram mais cinco pilotos, de entre os quais António Carlos de Oliveira, Manuel Amaral, representante de Angola, e José Medeiros, representante dos Açores. Nas restantes PEC não houve desistências, mas antes da chegada a Viana do Castelo desistiu ainda George Houel, único inscrito do grupo 3²³².

²³¹ MARQUES, Peleção. “3ª etapa – Lisboa / Viana do Castelo”. *Jornal Motor* 19 de março 1973 p.4

²³² MARQUES, Peleção. “3ª etapa – Lisboa / Viana do Castelo”. *Jornal Motor* 19 de março 1973 p.4

A quarta etapa teve início às 13.00h de dia 18, em Viana do Castelo. O facto de englobar 15 PEC tornava-a mais desgastante, tanto para os pilotos como para os carros. Após a saída desta cidade, os participantes atravessaram a rampa e a Estrada Florestal de Santa Luzia em ritmo reduzido, uma vez que a Organização havia concedido aos concorrentes 75 minutos para percorrerem 29 km, de forma a permitir a conservação e a assistência aos automóveis em prova. Este troço culminou na 18ª PEC, em Orbacém, onde Waldegaard, que foi vinte segundos mais rápido que Warmbold, foi o vencedor do já mencionado prémio atribuído pela Comissão de Turismo de Viana do Castelo. Seguiu-se a 19ª PEC na Portela na qual o pódio foi composto por Thérier, Darniche e Nicolas. Chris Sclater efetuou toda a prova com o seu copiloto a segurar o vidro para-brisas pela janela, esforço que foi em vão, pois no final da mesma, a equipa desistiu com a suspensão traseira partida. Na PEC seguinte, em Ponte de Lima, Therier e Darniche repetiram posições, sendo o terceiro classificado Raffaele Pinto. Na sequência desta, Bochnicek desistiu com problemas na embraiagem. No Soajo, Darniche foi o mais rápido. Ao realizar a sua prova, Waldegaard despistou-se, caiu de um barranco e destruiu o carro, algo que naturalmente o obrigou a desistir²³³.

Tabela 17 Resultados das primeiras 8 PEC da Quarta Etapa

Classific.	18ª PEC Orbacém 12km Gravilha	19ªPEC Portela 7,5km Gravilha	20ªPEC Ponte de Lima 23km Gravilha	21ªPEC Soajo 5km Asfalto	22ªPEC Ruivães 8,5km Asfalto	23ªPEC Cabreira 15km Asfalto	24ªPEC Srª da Graça 32km Gravilha	25ªPEC Fridão 20km Gravilha
1º	Waldegaard <i>7m 28s</i>	Therier <i>6m 33s</i>	Therier <i>17m 09s</i>	Darniche <i>3m 31s</i>	Darniche <i>7m 09s</i>	Therier <i>11m 49s</i>	Therier <i>30m 00s</i>	Nicolas <i>18m 07s</i>
2º	Warmbold <i>7m 48s</i>	Darniche <i>6m 36s</i>	Darniche <i>17m 23s</i>	Therier <i>3m 34s</i>	Therier <i>7m 10s</i>	Warmbold <i>11m 57s</i>	Warmbold <i>30m 10s</i>	Paganelli <i>18m 26s</i>
3º	Darniche <i>7m 50s</i>	Nicolas <i>6m 37s</i>	Nicolas <i>17m 26s</i>	Nicolas <i>3m 35s</i>	Nicolas <i>7m 20s</i>	Darniche <i>12m 02s</i>	Nicolas <i>30m 35s</i>	Therier <i>19m 08s</i>
Melhor português	11º Romãozinho <i>8m 32s</i>	10º Romãozinho <i>6m 38s</i>	9º Romãozinho <i>18m 01s</i>	7º Nunes <i>3m 53s</i>	10º Nunes <i>8m 03s</i>	8º Romãozinho <i>12m 46s</i>	7º Romãozinho <i>32m 24s</i>	4º Salvi <i>19m 17s</i>

Fontes: Jornal Motor 19 de março 1973; Rally de Portugal 50 anos; Rally-maps.com

A 22ª PEC teve lugar em Ruivães, resultando em mais um pódio composto pelos três pilotos da Alpine e na segunda prova consecutiva em que Américo Nunes foi o melhor português. Já durante a noite teve lugar a 23ª PEC onde, para além da vitória de Thérier, Leif viu-se obrigado a desistir e Darniche terminou com problemas mecânicos. O VII Rallye Internacional TAP passou em seguida por Cabeceiras de Basto, Arco de Baúlhe e Mondim de Basto, culminando na Estrada Florestal da Senhora da Graça, onde se disputou a 24ª PEC. Thérier, Nicolas e Warmbold compuseram o pódio desta prova.

²³³ CARVALHO, Santos. “4ª etapa – Viana do Castelo / Estoril”. in *Jornal Motor* 19 de março 1973 p.5

No troço de ligação entre esta e a PEC seguinte desistiram Rui Gonçalves e Carpinteiro Albino. À partida para a PEC no Fridão, Darniche apresentou-se com um furo, estando disposto a iniciar a prova com o carro nessas condições. No entanto, por ordem dos comissários, foi obrigado a trocar o pneu, mas durante a prova este acabou por saltar, levando a que o piloto francês perdesse bastante tempo. Warmbold, a única real ameaça para os pilotos da Alpine, desistiu aqui, com a direção “aberta”. Kallstrom abandonou com problemas no motor e Pinto com a suspensão partida. Tony Fowkes, Conde Botelho, Sílvio Perestrelo, Burnay Bastos e Nogueira da Silva foram os outros pilotos que desistiriam da competição no decorrer desta prova. Em termos de resultados, Nicolas foi o mais rápido, seguido de Paganelli e de Thérier. Os portugueses Giovanni Salvi, Luís Netto e Américo Nunes foram os nomes que se seguiram na tabela de resultados desta prova²³⁴.

Em Arouca, na 26ª PEC, Thérier saiu vencedor, seguido por Nicolas e na PEC que se seguiu, na Serra da Freita o resultado repetir-se-ia. No entanto, Darniche obteve um tempo semelhante aos pilotos mais lentos, associado aos problemas mecânicos com que vinha lidando, fatores que o levaram à desistência²³⁵. Paganelli, cujo carro já vinha apresentando problemas desde Arouca, também desistiu na sequência desta prova²³⁶. Desta forma, tirando Thérier e Nicolas, todos os nomes mais cotados do Campeonato do Mundo de Rallies estavam afastados da competição, levando a que a disputa das PEC seguintes fosse efetuada entre estes dois concorrentes e os pilotos portugueses.

Tabela 18 Resultados das últimas 7 PEC da Quarta Etapa

Classific.	26ª PEC Arouca 8,5km Gravilha	27ªPEC Freita 2 16km Gravilha	28ªPEC Caramulo 2 7km Gravilha	29ªPEC Buçaco 2 14,5km Gravilha	30ªPEC Arganil 2 15km Gravilha	31ªPEC Candosa 2 6km Gravilha	32ªPEC Lousã 2 11km Gravilha
1º	Therier 5m 40s	Therier 17m 09s	Therier 6m 43s	Therier 11m 16s	Therier 15m 21s	Netto 5m 56s	Netto 10m 35s
2º	Nicolas 5m 50s	Nicolas 17m 12s	Nicolas 6m 49s	Nicolas 11m 19s	Nicolas 15m 25s	Nunes 6m 01s	Nunes 10m 51s
3º	Darniche 6m 08s	Nunes 18m 10s	Nunes 7m 02s	Netto 11m 57s	Netto 15m 27s	Nicolas 6m 02s	Therier 11m 01s
Melhor português	4º Nunes 6m 10s	3º Nunes 18m 10s	3º Nunes 7m 02s	3º Netto 11m 57s	3º Netto 15m 27s	1º Netto 6m 02s	1º Netto 10m 35s

Fontes: Jornal Motor 19 de março 1973; Rally de Portugal 50 anos; Rally-maps.com

²³⁴ CARVALHO, Santos. “4ª etapa – Viana do Castelo / Estoril”. in *Jornal Motor* 19 de março 1973 p.5

²³⁵ CARVALHO, Santos. “4ª etapa – Viana do Castelo / Estoril”. in *Jornal Motor* 19 de março 1973 p.5

²³⁶ VILELA, Augusto. “Thérier e Alpine, a vitória que se esperava”. *Diário de Lisboa* 19 de março 1973 p.12

Nas duas PEC que se seguiram, no Caramulo e no Buçaco, Thérier e Nicolas ocuparam as duas primeiras posições, seguidos por Luís Netto, Américo Nunes e Romãozinho, que trocavam de posição entre si, motivados pela perspectiva de terminarem o Rallye na terceira posição, nesta altura ocupada por Romãozinho. Na 30ª PEC, em Arganil, Luís Neto ficou em terceiro, a apenas 6 segundos de Thérier. Refletindo a luta entre os pilotos nacionais, nas últimas duas PEC o vencedor foi Luís Netto, com Américo Nunes em segundo. Apesar dos dois resultados surpreendentes por parte destes pilotos, Francisco Romãozinho acabou por ser o melhor português da Classificação Geral, obtendo um terceiro lugar e vencendo o grupo 2²³⁷.

Até ao Estoril, o Rallye já não apresentou qualquer dificuldade aos últimos 23 concorrentes. Assim sendo, o troço que passou por Belas, Caneças, Cacém e Albarraque foi realizado em forma de cortejo, com as viaturas de assistência e de acompanhantes a juntarem-se aos carros dos concorrentes. Por fim, o Rallye alcançou o Autódromo do Estoril, que contava com as bancadas cheias para receber os 23 finalistas e para assistir à prova de Slalom, que se iniciou pouco depois das 10 horas de dia 18. No final, Thérier foi o vencedor do VII Rallye Internacional TAP e do grupo 4, seguido por Nicolas em ambas as classificações. O português Mêquêpê foi o vencedor do grupo 1 e Romãozinho o do grupo 2²³⁸. No grupo 3, fruto da desistência do único inscrito, não foi considerado qualquer vencedor²³⁹. Para além destas premiações, é importante destacar que de entre os dez melhores classificados, sete eram pilotos portugueses posicionados entre o terceiro e o nono lugar²⁴⁰.

No final desta edição, a *Revista Motor* redigiu um extenso artigo efetuando o balanço da prova. Neste era mencionado que “todos os pilotos presentes (...) o classificaram como o melhor rallye da atualidade”. O autor deste artigo não menciona o nome dos pilotos que fizeram este julgamento, mas ele próprio faz o paralelismo entre o Rallye de Monte Carlo, a maior prova do mundo dos Rallies e do automobilismo em geral, e o Rallye Internacional TAP. Aborda igualmente a participação da população, que em 1973 “(...) de norte a sul do país aumentou de forma inacreditável”, afirmando mesmo que “Ao valor desportivo do rallye correspondeu um interesse por parte do público que só pode avaliar quem durante uma semana percorreu milhares de quilómetros e, dia e noite, nas povoações ou no alto das serras sentiu ao vivo o calor de multidões que ninguém julgaria possível reunir para ver a passagem fugaz dos participantes num rallye.”

A Sétima Edição do Rallye Internacional TAP, embora inserida no Campeonato do Mundo de Rallies, manteve a estrutura da edição anterior quase inalterada, limitando-se apenas a adicionar duas PEC. No entanto, a evolução da modalidade levou a que em 1973 o uso de diversos tipos de pneus para

²³⁷ CARVALHO, Santos. “4ª etapa – Viana do Castelo / Estoril”. in *Jornal Motor* 19 de março 1973 p.5

²³⁸ CARVALHO, Santos. “4ª etapa – Viana do Castelo / Estoril”. in *Jornal Motor* 19 de março 1973 p.5

²³⁹ BARROS, “José. Grupos 3 e 4 Feudo da Alpine”. *Revista Motor* 23 de março 1973 p.27

²⁴⁰ ACP. “1973 Thérier por todos, todos pela Alpine”. in *Rally de Portugal 50 anos*. Lisboa, ACP 2017 p.109

cada tipo de piso ganhasse especial importância²⁴¹. Como explicado no resumo da prova, este novo fator deu vantagem às equipas com maior capacidade económica e competitiva, tendo como consequência direta uma desvantagem maior dos pilotos amadores ou particulares face às equipas oficiais das marcas que se fizeram representar. A integração da prova no Campeonato do Mundo de Rallies provocou alterações ao regulamento, sendo uma delas a exclusão de carros do grupo 5. Embora à partida esta mudança regulamentar não tivesse impacto na qualidade da prova, obrigou à exclusão de duas marcas, representadas em edições anteriores pelas suas equipas oficiais. Apesar de a Porsche não ter participado, a marca permitiu aos seus pilotos oficiais concorrerem em carros Volkswagen, pois as duas marcas faziam parte do mesmo grupo automóvel, sendo o modelo 1302 S (vulgarmente conhecido como Volkswagen “Carocha”) o escolhido para a prova. Já a Lancia optou por não participar de todo, por estar focada no desenvolvimento de um novo protótipo, o Lancia Stratos. Para além destas questões, a edição de 1973 ficou igualmente marcada pela qualidade das estradas escolhidas. Tal deveu-se ao facto de o mês escolhido se ter sucedido a uma época de chuva, que naturalmente danificou o piso, e ao intervalo curto entre provas, que não permitiu a recuperação dos troços disputados, maioritariamente coincidentes com os da edição anterior.

Por outro lado, em 1973, tanto a cobertura jornalística como as gravações televisivas demonstram uma grande afluência do público, não só nas cidades de onde partia cada etapa, mas também nas estradas florestais. No entanto, este entusiasmo popular, embora positivo para o Rallye, teve aspetos negativos, nomeadamente com o episódio sucedido com Mário de Figueiredo, pois embora este não tenha sido prejudicado, obrigou a que a Organização reunisse para tomar uma decisão. No fim da Prova, é mencionado pela *Revista Motor* que os participantes consideraram esta edição como sendo o melhor rallye à época. Embora o facto de esta ter sido apenas a terceira prova do calendário do Mundial de Rallies descredibilizasse tais afirmações, por gerar uma inerente falta de comparação com outros rallies, o facto de a prova se ter desenrolado sem qualquer percalço, cumprir na totalidade o programa previsto à partida e com a vitória final a ser disputada até à última etapa, gerando assim o espetáculo pretendido, leva a que sejam compreensíveis estas declarações. Assim sendo, a edição de 1973 do Rallye Internacional TAP foi, em todos os aspetos já mencionados, a melhor versão desta competição até então.

²⁴¹ Embora em edições anteriores esta estratégia já fosse utilizada, apenas as equipas oficiais e alguns pilotos com mais capacidade económica a aplicavam. A partir desta edição, este fator torna-se indispensável para a disputa de uma competição desta dimensão, apesar de as provas com diferentes pisos deixarem de intercalar de forma tão acentuada.

3.2 VIII RALLYE INTERNACIONAL TAP - 1974

Para 1974, a Organização do Rallye Internacional TAP viu o seu trabalho desafiado por questões políticas e económicas externas à competição. Quando no final de 1973 os países Árabes Produtores de Petróleo anunciaram medidas para reduzirem a produção e boicotarem a exportação de petróleo para os Estados Unidos da América e para determinados países da Europa,²⁴² o Rallye já estaria delineado. No entanto, o impacto causado pela escassez de combustível fóssil levou ao racionamento imposto pelo Governo português, medida que incluiu a proibição da realização de qualquer prova automobilística em Portugal²⁴³. O próprio Campeonato do Mundo de Rallies esteve em causa, sendo o Rally de Monte Carlo e o Rally da Suécia anulados²⁴⁴, mas uma doação de 500.000 litros de gasolina pelo governo venezuelano à FIA²⁴⁵ permitiu que este campeonato se disputasse²⁴⁶. Apesar do Rallye Internacional TAP estar incluído neste último, a sua realização foi posta em causa devido à proibição vigente em Portugal²⁴⁷, obtendo apenas autorização no início de fevereiro de 1974, altura em que o Presidente da FIA Claude Le Guezec comunicou que o Rallye Internacional TAP 1974 seria a primeira prova do Campeonato Mundial de Rallies a receber uma parcela da gasolina doada²⁴⁸. Tal levou a que a prova inaugurasse este Campeonato. Este estatuto despertou o interesse das marcas automóveis e dos órgãos de comunicação social de todo o mundo, chegando Augusto Vilela, cronista da *Revista Motor*, a estimar a presença em Portugal de quase uma centena destes últimos²⁴⁹.

Em entrevista posterior à prova, César Torres mencionava que algumas semanas antes da prova a TAP reduziu o subsídio que vinha atribuindo anualmente à Organização de Prova, justificando tal ação com as dificuldades advindas da crise petrolífera²⁵⁰. Esta questão levantou especulação relativamente à designação da prova no ano seguinte, sendo inclusive colocada a hipótese de a companhia aérea deixar de ser a principal patrocinadora da mesma, dúvida que César Torres desmente na mesma entrevista. O Diretor de Prova do Rallye esclareceu que, apesar da crise, a Organização não “desesperou”, tendo inclusive a Secretaria de Estado da Informação e Turismo feito uma exposição à Secretaria da Indústria sobre o interesse que a prova teria para o país. A comunicação entre a Organização do Rallye e o Governo terá então cessado, sendo ultrapassado a data-limite, 19 de janeiro, para a confirmação da

²⁴² ZAKARIAH, Muhamad Hasrul. “The Oil Embargo Following the Arab-Israel War of October 1973: British Economic Experience and Reaction”. *Journal of Middle Eastern and Islamic Studies (in Asia)*, 92–120. Taylor Francis 2018 <https://doi.org/10.1080/19370679.2011.12023181> (consultado a 29/09/2025)

²⁴³ PEREIRA, Silva. “Rallye TAP autorização precisa-se”. *Jornal Motor* nº533 21 janeiro 1974 p.2

²⁴⁴ ACP. “1974 Passeio Fiat com gasolina venezuelana”. in *Rally de Portugal 50 anos*. Lisboa, ACP 2017 p.112

²⁴⁵ A mesma fonte refere que o consumo de combustível de um rally “médio”, com 700 quilómetros e com 100 participantes era de cerca de 10.000 litros de gasolina.

²⁴⁶ “Venezuela dá à FIA 500.000 litros de gasolina”. *Revista Motor* nº44 18 de janeiro 1974 p.31

²⁴⁷ PEREIRA, Silva. “Rallye TAP autorização precisa-se”. *Jornal Motor* nº533 21 janeiro 1974 p.2

²⁴⁸ “A oferta da gasolina representa a melhor recompensa”. *Revista Motor* nº 46 1 de fevereiro 1974 p.36

²⁴⁹ *Jornal Motor* nº541 26 de março 1974 p.8

²⁵⁰ VILELA, Augusto. “César Torres e o Rallye TAP”. *Revista Motor* 1 de abril 1974 pp.14, 15 e 16

realização da competição perante a FIA. No dia 28, esta última terá informado, via telegrama, que a realização da prova teria de ser confirmada até ao dia seguinte, sob pena de anulamento. No dia 29 a Organização do Rallye Internacional TAP terá instigado novamente o Governo português sobre a questão e terá pedido à FIA que estendesse por mais alguns dias o prazo limite, de forma a obter resposta das autoridades competentes. Terá sido nesse momento que o Presidente da FIA entendeu as dificuldades da Organização, disponibilizando uma parcela dos 500.000 litros de gasolina que esta instituição tinha ao seu dispor. Prosseguindo a entrevista, César Torres mencionava que, aquando do início da crise petrolífera, a edição de 1974 do Rallye Internacional TAP já tinha o seu programa definido, faltando apenas concluir alguns detalhes. Nessa altura, e tomando consciência das dificuldades que se seguiriam, a Organização decidiu encurtar a quilometragem da prova, aproveitando o programa já estabelecido anteriormente. Relembrou também que a prova não era organizada por uma equipa de profissionais, e que os colaboradores presentes nas estradas incluídas no percurso apenas podiam dedicar o seu trabalho nas suas horas livres. Deste modo, César Torres considerava que “existe um cuidado especial no acerto de pormenores”, pelo que a existência de qualquer falha ainda presente poderia ser resolvida com o sacrifício de mais algumas horas extra. Atribuía a realização da prova ao entusiasmo demonstrado tanto pelas marcas como pelos membros da Organização, mas afirmava que até obter a resposta do presidente da FIA preparou todos, “incluindo os jornalistas”, para uma eventual anulação da mesma²⁵¹.

Nesta edição, o Rallye Internacional TAP contou com 2.057 km, divididos por duas etapas. A prova não contou com quaisquer troços de concentração, tendo estes sido anulados com o pretexto de economizar combustível, resultando assim numa partida única, em Lisboa²⁵². Para além desta alteração e com semelhante pretexto, o número de PEC foi igualmente reduzido, das 40 inicialmente previstas para as 32 que em última instância acabaram por se realizar. A Primeira Etapa, Lisboa - Ofir previa a realização de 16 PEC. Já a segunda, Ofir - Estoril, incluía na sua constituição mais 16 PEC. Ao contrário da edição anterior, onde as diferenças de piso obrigaram os pilotos a alterar diversas vezes os pneus, nesta edição apenas duas PEC foram disputadas em alcatrão, a 2ª em Sintra e a 4ª em Figueiró dos Vinhos²⁵³. A prova contou com 125 inscritos, dos quais 119 participaram efetivamente participaram²⁵⁴.

As equipas oficiais da Alpine e da Citroën estiveram ausentes nesta edição, mas a Fiat fez se representar oficialmente por Alcide Paganelli, Raffaele Pinto e Sergio Barbasio com três Fiat 124 Abarth Spyder²⁵⁵, para além de Marku Allen a quem também foi prestado o devido apoio e que inscreveu um carro similar. Achim Warmbold e Tony Fall inscreveram-se em representação da equipa portuguesa VIP

²⁵¹ VILELA, Augusto. “César Torres e o Rallye TAP”. *Revista Motor* 1 de abril 1974 pp.14, 15 e 16

²⁵² “O sim oficial: Afinal...Há Rallye TAP”. *Jornal Motor* nº534 5 de fevereiro 1974 p.5

²⁵³ *As 32 classificativas ao lado de António Matorell*, in *Jornal Motor* 19 de março 1974 pp.10, 11 e 12

²⁵⁴ ACP. “1974 Passeio Fiat com gasolina venezuelana”. in *Rally de Portugal 50 anos*. Lisboa, ACP 2017 p.117

²⁵⁵ “Raffaele Pinto (Fiat) já treina o TAP”. *Revista Motor* nº50 1 de março 1974 pp.5 e 6

Racing Team²⁵⁶. Sandro Munari foi o único piloto a representar a equipa oficial da Lancia, ficando de fora Simo Lampinen e Balestrieri. John Blomqvist participou num Datsun²⁵⁷. A dupla Ingrid Webber – B. Scheibelreiter foi a única equipa feminina a inscrever-se nesta edição²⁵⁸. A equipa oficial da Toyota contou com a participação de Bjorn Waldegaard e de Ove Anderssen, enquanto a Nissan-Datsun, equipa igualmente oficial, inscreveu Harry Kallstrom e Ingvar Carlsson, prestando igualmente apoio a Mário de Figueiredo e a António Carlos de Oliveira²⁵⁹.

No que toca aos pilotos portugueses, inscreveram-se Luís Netto, Carpinteiro Albino e António Borges, todos com o apoio da Fiat e em representação da VIP Racing Team. Conde Botelho, inserido igualmente na mesma equipa, registou-se com um Citroën. Rui Gonçalves, com um Mini, João Barbosa da Gama, com um Cooper, Fernando Baptista e Joaquim Moutinho, com dois Austin, representaram a equipa British Leyland Portugal. Igualmente em representação desta equipa, Burnay Bastos, Salles Grade e João Nabais inscreveram-se com três Morris. Nomes como Francisco Romãozinho²⁶⁰, Mêquêpê, António Matorrell, Pêquêpê, Celso Vieira da Silva, Américo Nunes, Pedro Cortês e Santinho Mendes constaram igualmente na lista de inscritos²⁶¹. Manuel Amaral e António José de Oliveira foram os representantes oficiais de Angola²⁶². De Moçambique foi inscrito José Romariz, enquanto que em representação da Madeira constaram na lista de inscritos os pilotos José Pedra, João Carlos Nunes e Porfírio de Oliveira. Deste arquipélago inscreveram-se ainda Américo Fernandes e Carlos Berderode²⁶³. Dos Açores apenas se inscreveu Duarte Nunes²⁶⁴.

Em entrevista à *Revista Motor*, Raffaele Pinto fez a antevisão do VIII Rallye Internacional TAP. Quando questionado acerca da sua opinião sobre a prova, Pinto, que já havia participado na edição anterior, frisou que o Rallye Internacional TAP foi um dos “mais bem estruturados” em que participou. Afirmava que “do ponto de vista da Organização tudo é ótimo”, sublinhado que a qualidade dos controladores é um dos pormenores que contribuía para o êxito da competição. Considerava o Rallye Internacional TAP como um dos melhores do mundo, sendo Portugal um dos fatores devido ao “enquadramento de natureza, que em todo o lado circunda as estradas, o sol e as pessoas”²⁶⁵.

De igual modo, Achim Warmbold considerava que o Rallye Internacional TAP era um dos “dois rallies mais bem organizados em todo o mundo, muito seletivo e muito duro”. Afirmava que embora os troços de concentração representassem uma hipótese positiva de publicidade para a prova, estes eram

²⁵⁶ “Rallye TAP: Começa a animação”. *Jornal Motor* 5 de março 1974 pp.19 e 20

²⁵⁷ “Munari entre outros”. *Revista Motor* nº49 22 de fevereiro 1974 p.12

²⁵⁸ “Os TAP Twenty”. *Revista Motor* nº53 22 de março 1974 pp.9 à 12

²⁵⁹ “Tap: Mais gente”. *Revista Motor* nº50 1 de março 1974 p.7

²⁶⁰ “VIP Racing Team, uma dezena de equipas”. *Jornal Motor* 19 de março 1974 p.9

²⁶¹ “Rallye TAP: Começa a animação”. *Jornal Motor* 5 de março 1974 pp.19 e 20

²⁶² “Mais internacional que nunca, até na gasolina” *Revista Motor* 6 de fevereiro 1974 pp.13 à 15

²⁶³ “Tap: Mais gente”. *Revista Motor* nº50 1 de março 1974 p.7

²⁶⁴ “Duarte Nunes / Ferdy presentes no TAP”. *Jornal Motor* 5 de março 1974 p.18

²⁶⁵ “Raffaele Pinto (Fiat) já treina o TAP”. *Revista Motor* nº50 1 de março 1974 pp.5 e 6

irrelevantes para os participantes. Nota que apesar do anulamento de algumas provas, o VIII Rallye Internacional TAP matinha a dificuldade de edições anteriores²⁶⁶.

Já Conde Botelho acreditava que o Rally se decidiria apenas nas PEC, pois o espaçamento entre cada Controle de Tempo permitia “cumprir-se a estrada a zero”, ou seja, sem acumular qualquer penalização no percurso entre controles. Considerava que a nova estrutura do Rallye Internacional TAP, sem troços de concentração o tornava mais duro, pois obrigava os pilotos a competir desde o seu início. Apontava ainda aquilo que considerava ser um erro que poderia trazer problemas à competição: o facto de o itinerário prever a passagem por um caminho muito estreito ao longo de 4 ou 5 km, na zona de Monte Telegrafo, que não permitiria qualquer assistência caso algum concorrente sofresse alguma avaria mecânica ou despiste. A explicação do piloto termina com uma comparação ao sucedido na Volta ao Algarve 1972²⁶⁷, prova em que um cenário similar sucedeu, com um carro a avariar numa zona onde não era possível ultrapassar, ficando retidos, penalizados e consequentemente desqualificados os concorrentes que ainda aí não tinham passado,²⁶⁸

O VIII Rallye Internacional TAP teve início no Parque Eduardo VII, no dia 20 de março, pelas dez horas e meia, onde estiveram presentes 119 dos 125 pilotos inscritos²⁶⁹. A *Revista Motor* descrevia que “o público se perdia na imensidão do Parque Eduardo VII”²⁷⁰. Na primeira etapa é relatado que o tempo estaria seco, mas devido a chuvas ocorridas em dias anteriores o piso encontrava-se húmido. As três primeiras Provas Especiais de Classificação tiveram lugar no distrito de Lisboa, realizando-se na Peninha, em Sintra e na Abrigada. Raffaele Pinto venceu nas duas primeiras, sendo sempre seguido por Marku Allen em segundo, que na abrigada venceu e relegou Raffaele Pinto para a segunda posição. Nestas três provas desistiram sete pilotos, tendo o mais preponderante, Anthony Fowkes, abandonado na Abrigada. Seguiram-se as 4ª e 5ª Provas Especiais de Classificação, em Figueiró dos Vinhos e na Lousã. A primeira contou com um pódio composto por três pilotos da Fiat, com Raffaele Pinto em primeiro, seguido por Alcide Paganelli e Barbasio. Já na segunda Warmbold saiu vencedor, à frente de Pinto. Nestas duas provas desistiram quatro pilotos, de entre eles Jorge Nascimento e Mêquêpê, então líder do Grupo 1 e o único a abandonar na Lousã²⁷¹.

Na 6ª Prova Especial de Classificação da Candosa Walter Rohrl superiorizou-se a Raffaele Pinto e a Achim Warmbold. Já em Arganil Raffaele Pinto, Alcide Paganelli e Walter Rohrl foram os três primeiros. Na Candosa apenas abandonou apenas um concorrente, mas em Arganil registaram-se cinco desistências, das quais dois dos pilotos apontados como favoritos: Bjorn Waldegaard, por avaria

²⁶⁶ VILELA, Augusto. “Achim Warmbold e o TAP”. *Jornal Motor*, 5 de março 1974 pp. 17 e 18

²⁶⁷ BOTELHO, Conde. “Esta prova é talvez a mais dura de todas”. *Revista Motor* nº58 15 de março 1974 p.27

²⁶⁸ “Rali do Algarve: A história da prova...”, *Autosport*, 24 de março 2025 (<https://www.autosport.pt/ralis/cnr-campeonato-nacional-de-ralis/rali-do-algarve-a-historia-da-prova-que-tudo-decide>) consultado a 22/08/2025

²⁶⁹ ACP. “1974 Passeio Fiat com gasolina venezuelana”. in *Rally de Portugal 50 anos*. Lisboa, ACP 2017 p.117

²⁷⁰ “Lisboa – Ofir, a 1ª Etapa”. *Revista Motor* nº53, 22 de março 1974, p.34

²⁷¹ “Rallye TAP da Peninha à Candosa”. *Jornal Motor* 26 de março 1974 p.9 à 18

mecânica, e Sérgio Barbásio, por despiste. Na 8ª PEC, no Buçaco, Pinto, Allen e Rohrl foram aos mais rápidos. Não registando qualquer desistência, sucedeu a esta prova um período de neutralização do Rallye, para permitir a intervenção dos mecânicos nos carros e para dar aos pilotos algumas horas de sono²⁷²: a prova do Buçaco teve início às 6h e 13m da manhã do dia 21, tendo a sua sucessora começado três horas depois, às 9h e 27m²⁷³.

Tabela 19 Resultados das primeiras 8 PEC da Primeira Etapa

Classific.	1ªPEC Peninha 6,5km	2ªPEC Sintra 10,5km	3ªPEC Abrigada 8,5km	4ªPEC Figueiró dos Vinhos 8km	5ªPEC Lousã 10,5km	6ªPEC Candosa 1 6,5km	7ªPEC Arganil 1 18 km	8ªPEC Buçaco 1 14,5 km
1º	Pinto 5m 00s	Pinto 7m 30s	Allen 5m 28s	Pinto 5m 46s	Warmbold 8m 46s	Rohrl 5m 27s	Pinto 14m 41s	Pinto 10m 52s
2º	Paganelli 5m 02s	Allen 7m 42s	Pinto 5m 30s	Paganelli 5m 46s	Pinto 8m 59s	Paganelli 5m 28s	Paganelli 14m 55s	Paganelli 10m 52s
3º	Andersson 5m 15s	Rohrl 7m 49s	Rohrl 5m 40s	Barbasio 5m 52s	Rohrl 9m 00s	Warmbold 5m 29s	Rohrl 14m 58s	Allen 10m 58s
Melhor português	6º Figueiredo 5m 20s	5º Figueiredo 7m 59s	8º Figueiredo 5m 53s	7º Pereira 6m 01s	5º Figueiredo 9m 10s	4º Pereira 5m 32s	7º Figueiredo 15m 52s	6º Figueiredo 11m 15s

Fonte: Jornal Motor 26 de março de 1974; Rally de Portugal 50 anos

A 9ª Prova Especial de Classificação, no Caramulo resultou, para além de cinco desistências, em nova vitória de Pinto. Nas últimas sete Provas Especiais de Classificação da primeira etapa, realizadas no Préstimo, no Ladário, na Nespereira, em Manhouce, em Canelas, no Marão, e no Ermelo Raffaele Pinto foi o primeiro classificado em todas. Nesta sequência de provas, desistiram 19 pilotos, destacando-se Pedro Cortês, António Oliveira, Sales Grade, Fernando Baptista, Achim Warmbold e Walter Rohrl. Uma vez que os últimos dois demonstraram ao longo das suas provas ser os únicos com capacidade para disputar provas com os pilotos da Fiat, a partir das suas desistências o trio da marca mencionada passou a usufruir de larga vantagem sobre qualquer outro piloto na Classificação Geral. Para além dos nomes enunciados, Mário Figueiredo desistiu no Manhouce, numa altura em que se encontrava em 5º lugar na Classificação Geral, e Gomes Pereira, colocado entre os dez melhores nesta classificação também abandonou. Como resultado, António Matorell passou a ser o melhor português em Prova²⁷⁴.

²⁷² “Rallye TAP da Peninha à Candosa”. *Jornal Motor* 26 de março 1974 p.9 à 18

²⁷³ ACP. “1974 Passeio Fiat com gasolina venezuelana”. in *Rally de Portugal 50 anos*. Lisboa, ACP 2017 p.117

²⁷⁴ “Rallye TAP da Peninha à Candosa”. *Jornal Motor* 26 de março 1974 p.9 à 18

Tabela 20 Resultados das últimas 8 PEC da Primeira Etapa

Classific.	9ª PEC Caramulo 1 7km	10ªPEC Préstimo 9km	11ªPEC Ladário 1 9km	12ªPEC Nespereira 12km	13ªPEC Manhouce 24,5km	14ªPEC Canelas 1 11,5km	15ªPEC Marão 36km	16ªPEC Ermelo 13,5km
1º	Pinto 6m 05s	Pinto 7m 32s	Pinto 7m 31s	Pinto 10m 00s	Pinto 19m 03s	Pinto 8m 58s	Pinto 28m 20s	Pinto 10m 59s
2º	Rohrl 6m 12s	Allen 7m 42s	Paganelli 7m 34s	Paganelli 10m 14s	Paganelli 19m 18s	Rohrl 9m 01s	Paganelli 28m 55s	Allen 11m 07s
3º	Paganelli 6m 14s	Paganelli 7m 43s	Rohrl 7m 38s	Allen 10m 16s	Rohrl 19m 19s	Allen 9m 01s	Andersson 29m 08s	Andersson 11m 15s
Melhor português	10º Figueiredo 6m 31s	5º Pereira 8m 04s	7º Pereira 7m 52s	7º Figueiredo 10m 40s	7º Pereira 20m 37s	6º Pereira 9m 28s	9º Nunes 31m 03s	9º Salvi 11m 15s

Fonte: Jornal Motor 26 de março de 1974; Rally de Portugal 50 anos

Deste modo, chegaram 78 concorrentes a Ofir, no final da Primeira Etapa, com os dez melhores pilotos da Classificação Geral a estarem ordenados de acordo com a tabela 29²⁷⁵:

Tabela 21 Classificação Geral Provisória no Final da Primeira Etapa

1º	Pinto	6º	Sclater
2º	Paganelli	7º	Neyret
3º	Andersson	8º	Fischer
4º	Allen	9º	Fall
5º	Kallstrom	10º	Matorell

Fonte: Jornal Motor 26 de março de 1974

A segunda etapa, Ofir-Estoril, teve início no dia 22 às 12h 15m em Ofir, com 78 os pilotos a partirem pela ordem da classificação provisória calculada pela Organização. A Primeira PEC desta etapa, disputada em Orbacém, ficou marcada pela vitória de Marku Allen, por ter realizado primeiro o mesmo tempo que Paganelli. Para além da desistência de Manuel Rolo, foi a partir desta prova que começou a chover de forma torrencial, fator que dificultou a visibilidade e aumentou o desgaste dos carros. Nas três PEC seguintes a ordem dos três primeiros foi a mesma, com Pinto em primeiro, seguido por Paganelli e Allen. Nesta sequência de provas, desistiram cinco pilotos, dos quais Giovanni Salvi e Santinho Mendes, consequência de despistes. Seguiram-se então três vitórias consecutivas de Marku Allen que lhe permitiram ultrapassar Ove Andersson na terceira posição da Classificação Geral. Na 23ª PEC, o destaque recaiu sobre os pilotos portugueses António Matorell, que no início da etapa ocupava o lugar de melhor piloto português, e Francisco Romãozinho. Durante a primeira metade da etapa ambos

²⁷⁵ “Rallye TAP da Peninha à Candosa”. *Jornal Motor* 26 de março 1974 pp.9 à 18

lutaram pelo décimo lugar da Classificação Geral, mas na Senhora da Graça Romãozinho efetuou o percurso em menos 50 segundos que Matorell, ultrapassando-o assim na tabela classificativa. No Fridão repetiu-se um pódio composto por pilotos da Fiat, sendo a prova seguida por uma pausa para jantar, em Amarante²⁷⁶.

Tabela 22 Resultados das Primeiras 8 PEC da Segunda Etapa

Classific.	17ª PEC Orbacém 11km	18ªPEC Portela 8km	19ªPEC S. Lourenço de Montaria 26,5km	20ªPEC Ponte de Lima 22km	21ªPEC Fafe 8km	22ªPEC Cabreira 15km	23ªPEC Senhora da Graça 37,5km	24ªPEC Fridão 22km
1º	Allen 8m 00s	Pinto 6m 32s	Pinto 24m 00s	Pinto 17m 27s	Allen 6m 56s	Allen 12m 22s	Allen 32m 24s	Paganelli 20m 40s
2º	Paganelli 8m 00s	Paganelli 6m 33s	Paganelli 24m 10s	Paganelli 17m 48s	Pinto 7m 00s	Pinto 12m 32s	Paganelli 32m 28s	Allen 20m 54s
3º	Pinto 8m 01s	Allen 6m 34s	Allen 24m 22s	Allen 17m 50s	Paganelli 7m 01s	Andersson 12m 42s	Andersson 33m 24s	Pinto 21m 03s
Melhor português	11º Netto 8m 42s	8º Matorell 7m 07s	10º Romãozinho 26m 41s	10º Matorell 19m 52s	6º Matorell 7m 30s	8º Matorell 13m 44s	9º Netto 35m 12s	6º Netto 22m 40s

Fonte: Jornal Motor 26 de março de 1974; Rally de Portugal 50 anos

O Rallye Internacional TAP retomou às 00h17m de dia 23, com o início da 25ª PEC, em Canelas. Nesta, o vencedor foi Paganelli, seguido por Raffaele Pinto e Marku Allen. Luís Netto desistiu antes de terminar esta PEC, que foi igualmente a última prova concluída por Matorell, pois na 26ª PEC abandonou o Rallye por despiste. Desta forma, Romãozinho ficou com uma vantagem considerável sobre os restantes conterrâneos, terminando a competição na oitava posição. No topo da Classificação Geral a luta pelo primeiro lugar ficou igualmente encerrada antes do fim do Rallye, devido às quatro vitórias seguidas de Raffaele Pinto nas PEC do Monte Telégrafo, Ladário 2, Caramulo 2 e Buçaco 2. Para terminar, Paganelli venceu as últimas duas PEC, o que lhe permitiu assegurar o segundo lugar, relegando Marku Allen para a terceira posição da Classificação Geral²⁷⁷.

O *Jornal Motor* refere a desistência de mais 12 pilotos, para além de António Matorell e de Luís Netto, entre a 25ª PEC e a 32ª, mencionando ainda que entre Tomar e Lisboa já só estavam em prova 40 concorrentes. A ligação entre estas duas cidades não contou com qualquer prova, sendo descrita como “um autêntico festival popular, com numeroso público a aplaudir”. A competição culminou com a realização de uma prova de slalom no Autódromo do Estoril²⁷⁸. Para além da vitória de Raffaele Pinto

²⁷⁶ “Rallye TAP da Peninha à Candosa”. *Jornal Motor* 26 de março 1974 pp.9 à 18

²⁷⁷ “Rallye TAP da Peninha à Candosa”. *Jornal Motor* 26 de março 1974 pp.9 à 18

²⁷⁸ “Rallye TAP da Peninha à Candosa”. *Jornal Motor* 26 de março 1974 pp.9 à 18

na Classificação Geral, este venceu também o grupo 4. No Grupo 2 o vencedor foi Ove Andersson e no Grupo 1 Celso Silva foi o primeiro classificado. Relativamente ao Grupo 3, nenhum piloto se inscreveu no mesmo²⁷⁹.

Tabela 23 Resultados das últimas 8 PEC da Segunda Etapa

Classific.	25ª PEC Canelas 2 11,5km	26ªPEC Freita 20,5km	27ªPEC Monte Telégrafo 11,5km	28ªPEC Ladário 2 9km	29ªPEC Caramulo 2 7km	30ªPEC Buçaco 2 14,5km	31ªPEC Arganil 2 18km	32ªPEC Candosa 2 6,5km
1º	Paganelli <i>10m 03s</i>	Allen <i>20m 43s</i>	Pinto <i>11m 42s</i>	Pinto <i>8m 29s</i>	Pinto <i>7m 49s</i>	Pinto <i>11m 25s</i>	Paganelli <i>16m 03s</i>	Paganelli <i>5m 46s</i>
2º	Pinto <i>10m 08s</i>	Paganelli <i>21m 02s</i>	Paganelli <i>11m 52s</i>	Paganelli <i>8 m 40s</i>	Paganelli <i>7m 55s</i>	Paganelli <i>11m 25s</i>	Allen <i>16m 39s</i>	Pinto <i>5m 54s</i>
3º	Allen <i>10m 16s</i>	Andersson <i>20m 34s</i>	Allen <i>12m 19s</i>	Allen <i>8m 58s</i>	Allen <i>8m 02s</i>	Allen <i>11m 52s</i>	Pinto <i>16m 40s</i>	Allen <i>5m 54s</i>
Melhor português	5º Matorell <i>6m 31s</i>	6º Romãozinho <i>8m 04s</i>	8º Romãozinho <i>13m 37s</i>	7º Romãozinho <i>9m 33s</i>	7º Romãozinho <i>8m 40s</i>	9º Coentro <i>13m 03s</i>	11º Romãozinho <i>18m 44s</i>	10º Nunes <i>6m 29s</i>

Fonte: Jornal Motor 26 de março de 1974; Rally de Portugal 50 anos

Em artigo posterior à realização do VIII Rallye Internacional TAP, o cronista do *Jornal Motor*, Avelãs Coelho, dedicou um artigo a abordar o impacto da prova junto da população portuguesa. O autor compara-a à realização de um Benfica-Sporting, à Volta a Portugal em Bicicleta ou ao Festival da Canção, afirmando que são ocasiões em que toda a gente sabia quando tinham lugar, algo que torna tais acontecimentos em tema de conversa popular nas semanas que os antecedem. No entanto Avelãs Coelho problematiza, afirmando que ao contrário dos outros três acontecimentos, o Rallye Internacional TAP era uma prova automobilística, algo que devido ao seu custo inerente o tornava num desporto inacessível “às indiferenciadas camadas do grande público”. Continuando o artigo, refere que, apesar de não ter à sua disposição as estatísticas de que gostaria, a grande maioria do público considerava, à partida, que Raffaele Pinto e a Fiat eram os favoritos a vencer, mencionando inclusive que para além do próprio autor, não encontrou ninguém que tivesse opinião contrária. Atribuía este favoritismo à ausência da Alpine e refere que Nicolas ainda era lembrado junto do público português, público este que demonstrou especial entusiasmo por Francisco Romãozinho. Apesar de Mário de Figueiredo ter efetuado boas prestações, tanto em 1973 como no início da edição de 1974, “davam-lhe (...) poucos créditos em chegar ao fim”. Deste modo, Avelãs Coelho afirmava que «Mais do que “quem é o português que vai à frente?” perguntava-se “como é que está o Romãozinho?”». No final do artigo mencionava ainda que, “à última

²⁷⁹ “Os meios em jogo”. *Revista Motor* 29 de março 1974 pp.22, 27, 29 e 30

da hora”, foi disponibilizado o combustível necessário para os meios de comunicação especializados fazerem a cobertura da prova²⁸⁰.

Na edição de dia 4 de abril da *Revista Motor*, César Torres foi entrevistado com o intuito de fazer uma retrospectiva da edição de 1974. Para além de fazer um balanço extenso que acabou por se resumir ao facto de a prova se ter realizado de forma positiva, e apesar dos percalços que a sua equipa teve de ultrapassar para suceder na organização da competição, César Torres aborda questões relacionadas com o apoio prestado pela TAP. Começando por revelar que dentro da companhia aérea havia membros que não estavam de acordo com a posição da mesma enquanto principal impulsora do Rallye, afirmava que o número de indivíduos com esta postura seria minoritário, não colocando em causa qualquer tipo de colaboração entre a Organização da competição e a companhia aérea, estando a inclusão da primeira no campeonato do mundo de rallies para 1975 já aprovada, tanto pela FIA como pela direção da TAP. No entanto, quando questionado se no futuro a TAP poderia deixar de ser a principal patrocinadora, César Torres expunha a clara visão de que caso tal acontecesse, a prova deveria adotar em primeira instância o nome de Rallye de Portugal, agregando em seguida o nome de um patrocinador que, a seu ver, tivesse o prestígio necessário para se equiparar à internacionalidade do Rallye. No que toca ao plano desportivo, saudou a participação em massa dos pilotos portugueses que considerava de topo, mas refere que a ausência da Alpine resultou num menor foco da prova pela imprensa francesa. No entanto, a participação da Fiat e os resultados alcançados por esta marca terão, segundo César Torres, levado a que a imprensa italiana promovesse de forma mais intensa o Rallye Internacional TAP. Nos restantes países europeus, considerava que esta promoção manteve os níveis das edições anteriores. Em termos de organização, afastava a hipótese de, após o fim da crise petrolífera, voltar a integrar os troços de concentração com partidas em várias cidades da europa, justificando que desportivamente pouco acrescentavam à prova e que, a nível turístico, o maior número de dias que os pilotos estrangeiros despendessem em Portugal a treinar compensariam a ausência de promoção nas cidades que anteriormente contavam com partidas. Revelou que grande parte das inovações que foi introduzindo de ano para ano no Rallye Internacional TAP foram inspiradas em provas a que assistiu, referindo mesmo que essa inspiração podia advir tanto de grandes provas mundiais, como o Rallye de Monte Carlo como de provas portuguesas locais de menor dimensão²⁸¹.

Ultrapassadas as dificuldades inicialmente explicadas, o VIII Rallye Internacional TAP acabou rotulado, tanto por participantes como por pilotos, como um dos melhores rallies do mundo. Sendo todo o paradigma político que rodeou a prova o fator mais negativo, é compreensível que para o seu sucesso tenham contribuído o facto de esta ter sido simultaneamente a primeira prova do Campeonato do Mundo de Rallies e a primeira Prova Automobilística realizada em Portugal no ano de 1974. Tal levou a que a

²⁸⁰ COELHO, Avelãs. “O TAP dos que não foram (como eu)”. *Jornal Motor* 26 de março 1974 p.23

²⁸¹ VILELA, Augusto. “César Torres e o Rallye TAP”. *Revista Motor* 1 de abril 1974 pp.14, 15 e 16

competição absorvesse o interesse quase total de marcas, jornalistas e do público em geral. A nível desportivo, a exclusão dos troços de concentração e a redução do número de PEC, inicialmente previstas, foram as formas utilizadas pela Organização para reduzir o número total de quilómetros. Apesar de tal significar a disputa da prova na sua maioria em estradas fechadas ao público, e que à partida afastaria os participantes dos centros urbanos, é de notar que é a partir deste ano que os jornais e revistas da época começam a noticiar a presença em massa de espectadores nos locais onde decorriam tais provas. Os índices de participação corresponderam de igual forma, uma vez que mesmo com a ausência da Alpine e da Lancia, a prova contou com 119 participantes.

Por fim, é necessário ainda mencionar o conteúdo da entrevista a César Torres a 4 de abril de 1974. Apesar de este garantir ter o total apoio da TAP para a organização do Rallye Internacional TAP de 1975, que à data já estaria confirmado pela FIA no calendário internacional, o próprio abordava ainda a hipótese de o Rallye eventualmente mudar de nome ou de patrocinador. Tendo em conta que em 1975 isto aconteceu efetivamente, com a prova a denominar-se Rallye de Portugal Vinho do Porto e já sem o apoio da TAP, fica a questão se terá sucedido meramente devido à democratização que teve lugar em Portugal, nos meses que se seguiram a esta entrevista ou se César Torres já sentiria a necessidade de procurar novos apoios, independentemente da posição da TAP.

3.3 RALLYE DE PORTUGAL VINHO DO PORTO - 1975

Em 1975, tal como referido por César Torres no final da edição anterior, o Rallye Internacional TAP passou a denominar-se Rallye de Portugal Vinho do Porto. Para além da mudança de nome e de patrocinador, a prova passou a ser organizada pelo ACP, que nesta altura era presidido por Francisco Pinto Balsemão, mas que contava com César Torres na sua equipa²⁸². A partir desta edição, a contagem numérica das edições deixa de ser utilizada na nomenclatura, desaparecendo totalmente dos cartazes, livros de regulamentos e cadernos de itinerário. Embora a intenção não seja clara, presume-se que esta alteração teve o intuito de evitar que a prova tivesse múltiplas designações²⁸³, evitando que fosse simultaneamente o I Rallye de Portugal- Vinho do Porto e o IX Rallye de Portugal. Outra hipótese poderá estar relacionada com uma tentativa de afastar o “novo” Rallye de Portugal da sua associação com a TAP.

²⁸² ACP. “1975 Alén Brindou com Vinho do Porto”. in *Rally de Portugal 50 anos*. Lisboa, ACP 2017 p.120

²⁸³ Algo que sucedia de forma comum em provas que se realizavam por várias edições, como é exemplo o Circuito do Porto, que em 1956 se designou por VII Circuito Internacional do Porto, III Circuito Internacional de Motociclismo, II Grande Prémio do Porto e IV Taça Cidade do Porto, *VII Circuito Internacional do Porto – Regulamento, 1956*, in Acervo ACP

Estando inicialmente prevista a realização da prova entre os dias 24 e 27 de abril de 1975, com interrupção no dia 25 para as celebrações do feriado²⁸⁴, esta acabou por ser adiada devido à data das eleições para a Assembleia Constituinte, precisamente no dia 25 de abril²⁸⁵. Desta forma, a Organização procurou, junto da FIA, reagendar a competição, apontando a data de 4 a 7 de maio. No entanto, os organizadores do Maritim Rallye Nordland 1975, rallye que contava para o Campeonato da Europa e que se realizou entre os dias 30 de abril e 4 de maio, vetaram a alteração devido à proximidade das provas²⁸⁶. A solução encontrada pelo ACP e pela FIA foi a realização da prova entre os dias 18 e 21 de julho²⁸⁷.

Alguns meses antes da data inicialmente prevista, o Centro de Turismo Português colaborou com a Organização, recorrendo para tal ao Fundo de Fomento de Exportação. Esta iniciativa consistiu na apresentação do Rallye de Portugal em diversas cidades da Europa, entre março e abril de 1975, campanha que devido à alteração de datas perdeu importância²⁸⁸.

Refletindo a mudança de patrocínio, a apresentação oficial da prova teve lugar nas instalações do instituto do Vinho do Porto, em Lisboa, no dia 7 de julho de 1975. Para além deste detalhe, pouco se alterou a nível competitivo, continuando a prova a ser pontuável para os Campeonatos nacionais de rallies de Portugal, Espanha, França, Bélgica, Países Baixos. Refletindo a mudança de tutoria da prova para o ACP, o Gabinete de Informação ao Público localizava-se, nesta edição, na sede do clube. Paralelamente foi montado, na sede da National Cash Register of Portugal, a central do serviço de informação por telefone e “telex”, tendo a companhia detentora das instalações fornecido parte dos aparelhos necessários²⁸⁹. Embora seja claro que a função desta central seria recolher todas as informações obtidas nos locais onde as diversas provas do Rallye se desenrolavam, a sua função final não é óbvia, ficando a dúvida se estas informações eram fornecidas imediatamente no local aos jornalistas ou se eram enviadas primeiro para a sede do ACP.

No que toca a inscrições, a equipa oficial da Lancia não participou devido a um acordo com a Fiat que estipulava que as duas marcas não disputariam em simultâneo a mesma prova. Já a Alfa Romeo ausentou-se, pois neste ano apenas disputou provas do Campeonato da Europa de Rallies²⁹⁰. Estiveram presentes de forma oficial a Fiat, representada por Hannu Mikkola, Marku Allen e Alcide Paganelli (Bernard Darniche esteve inicialmente inscrito, mas acabou por ausentar-se devido a uma cirurgia), a Opel, que contou com Walter Rohrl e Bauno Aaltonen, a BMW com Achim Warmbold, a Toyota, que

²⁸⁴ “O Vinho do Porto já corre pela Europa”. *Jornal Motor* n° 592, 19 de março 1975 pp.14 e 15

²⁸⁵ ACP, 1975 *Alén Brindou com Vinho do Porto*, in Rally de Portugal 50 anos, p.120

²⁸⁶ “Novo adiamento por causa dos alemães”. *Jornal Motor* n°594, 2 de abril 1975, p.7

²⁸⁷ “Datas definidas para o “Rallye de Portugal””. *Jornal Motor* n°598, 30 de abril 1975 p.19

²⁸⁸ “O Vinho do Porto já corre pela Europa”. *Jornal Motor* n°592, 19 de março 1975 pp.14 e 15

²⁸⁹ “O maior número de concorrentes”. *Jornal Motor* n°608 9 de julho, 1975 p.9

²⁹⁰ “Novo adiamento por causa dos alemães”. *Jornal Motor* n°594, 2 de abril 1975, p.7

inscreveu Ove Andersson e Bjorn Waldegaard, e a Datsun, representada apenas por Shekar Mehta²⁹¹. Nota ainda para a presença de Jorge de Bragation, herdeiro ao trono da Geórgia radicado em Espanha, que pilotou um Lancia Stratos²⁹². Entre os pilotos portugueses, voltaram a estar inscritos Manuel Gomes Pereira, Mêquêpê, Pedro Cortês e Mário de Figueiredo, nomes que a imprensa dedicada classificava como sendo os pilotos com mais hipóteses de obter uma “boa classificação final” devido aos carros com que participaram. Para além destes, Francisco Romãozinho, Santinho Mendes, António Matorell e António Borges participaram também na prova²⁹³. Destaque ainda para o facto de Hassan Meyet ter sido o único piloto inscrito oriundo de uma ex-colónia portuguesa, no caso Moçambique²⁹⁴.

Antes do início da prova, a 16 de julho de 1975, o *Jornal Motor* entrevistou César Torres, começando por questionar se a mudança de nome, de patrocínio e de conjuntura política em Portugal afetaram de algum modo o prestígio que a prova havia conquistado nas suas edições anteriores. Para além de rejeitar tal hipótese, César Torres explicou que o decréscimo no número de inscritos não esteve associado ao afastamento de pilotos internacionais, mas sim a uma redução dos participantes portugueses. Para além deste fator, referia que em todas as provas do Campeonato do Mundo de Rallies o número de inscritos foi menor face a 1974, justificação que utilizou para demonstrar que não era algo exclusivo ao Rallye de Portugal 1975. Abordando a colaboração das entidades oficiais com a Organização do Rallye, César Torres explicava que o patrocínio “Vinho do Porto” surgiu após a Organização ter contactado a Secretaria de Estado do Turismo, a Secretaria de Estado do Comércio Externo e o Fundo de Fomento e Exportação. Enquanto as duas primeiras instituições impulsionaram e promoveram a prova, recorrendo para tal aos Centros de Turismo locais, foi a última que propôs o patrocínio final ao Instituto do Vinho do Porto e à Associação de Exportadores, concretizando assim o acordo que acabou por dar nome à edição de 1975²⁹⁵. Toda esta descrição vai de encontro à entrevista de César Torres no final do Rallye Internacional TAP de 1974, onde já na altura mencionava a necessidade da prova promover o turismo em Portugal, algo que uma mudança de nome da mesma poderia impulsionar, bem como a necessidade de, na altura em que a TAP cessasse o seu apoio, encontrar um patrocinador que estivesse à altura da competição. César Torres desvalorizava aqui estas temáticas, encarando-as como questões que teriam de ser abordadas num futuro que, pela forma como descreveu, parecia não estar tão próximo. No entanto, na entrevista de 16 de julho de 1975, César Torres afirmava que “se havia ano em que pensava arranjar novo patrocinador era este”, revelando que a ação não foi espontânea. Para além das instituições mencionadas, César Torres declara ainda ter tido o devido apoio da GNR, dos CTT, dos TLP e da Cruz Vermelha. No que toca a entidades particulares, refere que os acordos de patrocínio geraram apenas um terço do valor esperado, justificando esta diminuição com a

²⁹¹ “Rallye de Portugal Vinho do Porto”. *Jornal Motor* n.º609, 16 de julho 1975 p.1 e 9

²⁹² ACP. “1975 Alén Brindou com Vinho do Porto”. in *Rallye de Portugal 50 anos*. Lisboa, ACP 2017 p.120

²⁹³ “Poucas novidades, mas tudo do bom”. *Jornal Motor* n.º609, 16 de julho 1975 pp.14, 15 e 19

²⁹⁴ “O maior número de concorrentes”. *Jornal Motor* n.º608 9 de julho, 1975 p.9

²⁹⁵ Entrevista a César Torres, “O prestígio da prova não foi afetado”. *Jornal Motor* n.º609, 16 de julho 1975 p.13

crise económica então vigente que impactou com maiores consequências a indústria automóvel. Quanto ao lado desportivo do Rallye de Portugal 1975, o seu responsável considerava que o facto de sistematicamente se considerar que a edição mais recente é mais exigente que a anterior, apenas sucede pela forma como a memória humana funciona. Deste modo, e contradizendo as opiniões gerais, César Torres explicava que, desde que a prova passou a integrar o campeonato do mundo de rallies, a desvalorização quase total dos controlos de tempo, pela necessidade de permitir aos pilotos disputar as Provas Especiais de Classificação sem terem penalizações de estrada, levou a um decréscimo da exigência que a prova apresentava antes de 1973. No entanto, refere que a edição de 1975, devido à altura do ano em que seria disputado, contaria com calor, pó e pisos de terra mais duros, contribuindo para um maior desgaste da mecânica dos automóveis em prova. Refere ainda que os pilotos internacionais da época procuravam participar em provas que se apresentassem como “uma pequena aventura”. Deste modo, refere que o Rallye de Portugal era a prova europeia que melhor se enquadrava nesta descrição por se disputar maioritariamente em estradas florestais e troços de terra. Sublinhava ainda que a participação estrangeira não se devia ao prémio monetário, “que nem chega para a gasolina para chegarem a Portugal”. A inclusão de novas PEC nesta edição não foram, de acordo com o que descreveu, para aumentar a exigência da prova, mas porque o próprio considerava que não deveria “fazer dois rallies iguais”. Explicava que a prova de Arganil com 50km já havia sido pensada para 1974, mas que devido à necessidade de cortar na quilometragem total dessa edição acabou por apenas ser integrada em 1975. Usava este exemplo para demonstrar a evolução que considera necessária para melhorar o Rallye de ano para ano²⁹⁶.

Esta edição teve, na sua totalidade, 2126km, divididos por três etapas: Estoril-Estoril, com 421,40km; Estoril-Espinho, com 701,30 km e Espinho-Estoril, com 1003,70km. Inscreveram-se 93 concorrentes, dos quais 73 participaram efetivamente²⁹⁷. De entre os inscritos que não participaram, Neyret foi o nome com maior destaque, tendo a sua ausência sido atribuída a problemas no desalfandegamento do seu carro²⁹⁸.

Na primeira etapa, a saída foi efetuada junto ao pavilhão de congressos do Casino do Estoril, onde foi montada uma rampa de onde saíram os participantes, com intervalos de dois minutos. É relatado que no local não estaria um grande número de espectadores, com a justificação que estes terão preferido assistir à passagem dos concorrentes já na estrada. Nas três primeiras PEC, nas quais a segunda era em gravilha, sendo as restantes em alcatrão, os pilotos da Fiat saíram vencedores em todas, com Hannu Mikkola a ganhar as duas primeiras e Marku Allen a terceira. Mêquêpê foi o melhor português nas três. Nesta sequência, registaram-se apenas duas desistências por problemas mecânicos. A estrutura inicial da prova previa que a 4.^a PEC tivesse lugar no Gradil, onde se acumulou um grande número de

²⁹⁶ Entrevista a César Torres, “O prestígio da prova não foi afetado”. *Jornal Motor* nº609, 16 de julho 1975 p.13

²⁹⁷ ACP. “1975 Alén Brindou com Vinho do Porto”. in *Rally de Portugal 50 anos*. Lisboa, ACP 2017 p.125

²⁹⁸ “Fiat...issimo com Marku Alén e Mikkola, 1.^a Etapa”. *Jornal Motor* nº610, 27 de julho 1975 pp.10 à 12

espectadores. No entanto, esta foi anulado por questões de segurança, uma vez que ao longo do troço havia um grande número de carros particulares estacionados, resultado de um atraso por parte dos guardas-florestais que não chegaram ao local atempadamente. Deste modo, os concorrentes atravessaram efetivamente o troço, mas sem esta passagem ser cronometrada²⁹⁹.

Em Montejunto a 5.ª PEC foi interrompida devido a um alerta de incêndio, numa altura em que já a tinham efetuado alguns concorrentes. O “incêndio” foi dado como sendo “o reflexo das luzes de Alcoentre” (presumivelmente da prisão), e a prova foi retomada. Esta situação, aliada a uma outra interrupção na PEC da Peninha devido à desistência de um piloto, levou a que os participantes ficassem divididos em três grupos espaçados entre eles. Rohrl acabou por ser o mais rápido em Montejunto, superando os pilotos da Fiat, algo que lhe permitiu alcançar a segunda posição na Classificação Geral.

Tabela 24 Resultados das 8 PEC da Primeira Etapa

Classific.	1ªPEC Alcabideche 1 4,2km	2ªPEC Peninha 1 6,5km	3ªPEC Sintra 1 10,5km	5ªPEC Montejunto 1 8,5km	6ªPEC Alpiarça 23km	9ªPEC Sintra 2 10,5km	10ªPEC Peninha 2 6,5km	11ªPEC Alcabideche 2 4,2km
1º	Mikkola 2m 44s	Mikkola 3m 51s	Allen 7m 23s	Rohrl 5m 29s	Allen 15m 12s	Allen 7m 19s	Mikkola 4m 24s	Allen 2m 43s
2º	Allen 2m 46s	Rohrl 3m 52s	Rohrl 7m 28s	Allen 5m 29s	Mikkola 15m 19s	Paganelli 7m 20s	Allen 4m 30s	Warmbold 2m 44s
3º	Paganelli 2m 46s	Paganelli 3m 55s	Mikkola 7m 33s	Mikkola 5m 30s	Waldegaard 16m 00s	Mikkola 7m 22s	Paganelli 4m 30s	Paganelli 2m 44s
Melhor português	9º Mêquêpê 2m 56s	8º Mêquêpê 4m 03s	9º Mêquêpê 7m 49s	9º Figueiredo 5m 50s	9º Santinho 17m 01s	6º Cortês 7m 43s	9º Cortês 4m 46s	8º Cortês 2m 53s

Fonte: Jornal Motor 27 de julho de 1975; Rally de Portugal 50 anos

Em Alpiarça Allen e Mikkola foram os únicos pilotos a efetuar a 6.ª PEC em menos de 16 minutos, beneficiando de melhores condições de visibilidade, face aos pilotos que partiram mais tarde, uma vez que o troço de areia seca levou a que se gerassem grandes nuvens de pó. Segundo a reportagem do *Jornal Motor*, a opinião geral dos concorrentes sobre esta PEC foi negativa. As duas provas que se seguiriam, Montejunto 2 e Gradil 2, foram anuladas pelo que os pilotos voltaram a passar por estes troços sem qualquer cronometragem. Seguiu-se a segunda passagem por Sintra, onde os três pilotos da Fiat compuseram o pódio e onde, pela primeira vez Pedro Cortês foi o melhor piloto português, efetuando o sexto melhor tempo. É reportado que no final desta PEC Gomes Pereira, que ficou em 13º, estava com um “tom amarelado”, revelando que disputava a prova com uma “crise de fígado”. Na segunda passagem pela Peninha, Mikkola repetiu a vitória, mas na 11ª PEC ficou em 17º, sendo esta prova vencida por Marku Allen. Rohrl teve problemas mecânicos, efetuando apenas o 23º melhor tempo.

²⁹⁹ “Fiat...íssimo com Marku Alén e Mikkola, 1ª Etapa”. *Jornal Motor* nº610, 27 de julho 1975 pp.10 à 12

Chegaram ao final da primeira etapa, no Estoril, 65 concorrentes. Aqui, antes do Controle de Tempo, estavam montadas as assistências, onde foram efetuadas as devidas reparações. O *Jornal Motor* descreve que a maioria dos pilotos optou por disputar a primeira etapa sem as proteções de motor e de suspensão, uma vez que a maioria das provas que a compunham foram disputadas em Alcatrão. Deste modo, houve a necessidade de montar essas proteções antes da passagem pelo Controle de Tempo, dado que os carros iriam ficar em parque fechado³⁰⁰.

A segunda etapa teve início novamente no Estoril, com a ordem de partida a ser definida pela classificação de cada concorrente no final da primeira etapa, sendo os restantes detalhes semelhantes aos da primeira etapa. Logo na Primeira PEC da etapa, Peninha 3, Hannu Mikkola e Marku Allen voltaram a ser os mais rápidos. No entanto, o terceiro piloto da marca italiana, Alcide Paganelli despistou-se durante a prova, acabando por desistir do Rallye. Na PEC seguinte, Sintra 3, os dois primeiros lugares do pódio voltaram a ser ocupados por Allen e Mikkola, ficando Rohrl em terceiro. Na 14.^a PEC, um furo evitou que Mikkola fizesse uma boa prova, saindo Allen vencedor. Mêquêpê foi o melhor piloto português, superando Pedro Cortês, que assim perdeu a sequência de cinco PEC em que foi o piloto nacional mais rápido. Em Figueiró dos Vinhos os dois pilotos da Fiat voltaram a ser os mais rápidos. A 16.^a PEC ficou marcado como novo percalço para a Organização, pois uma falha na ligação telefónica entre o início e o fim do troço teve como consequência o adiamento, por uma hora e meia, da partida para prova³⁰¹.

Na Candosa, 17.^a PEC, as características do troço, em areia e com um traçado “rápido”, deram vantagem aos carros de grupo 2 e relegaram os pilotos da Fiat (que disputavam o Grupo 4) para a quarta e quinta posição. Durante esta prova desistiram sete pilotos. Seguiu-se a 18.^a PEC, com início em Arganil, considerada a mais exigente pela sua extensão e por ter início às duas horas da madrugada. Tal não afastou o público, que esteve presente ao longo de todo o troço. A vitória de Marku Allen com 45 segundos de diferença para o segundo classificado reforçou ainda mais a sua liderança no Rallye de Portugal 1975. Waldegaard desistiu a meio do troço devido a uma avaria, numa altura em que se encontrava entre os cinco melhores pilotos. Houve também registo de um acidente com Schirnhofer, que colidiu com uma viatura civil que invadiu o troço durante a prova. Santinho Mendes e Campos Serveira foram as outras desistências desta PEC. Nas duas provas seguintes, Marku Allen saiu vencedor em ambas com vantagens consideráveis, algo que lhe permitiu alargar ainda mais a vantagem que tinha sobre Mikkola na Classificação Geral, tendo Walter Rohrl desistido antes de concluir a prova em Viseu. Na 21.^a PEC da segunda etapa, na Serra da Freita, para além da vitória de Warmbold fica também o destaque para o quarto lugar de Pedro Cortês, que superou Hannu Mikkola por 2 segundos. Por fim, a última PEC da etapa teve lugar em Canelas, onde Andersson conseguiu um segundo lugar. Ao longo da

³⁰⁰ “Fiat...íssimo com Marku Alén e Mikkola, 1.^a Etapa”. *Jornal Motor* n.º610, 27 de julho 1975 pp.10 à 12

³⁰¹ “2.^a Etapa, a Festa continua”. *Jornal Motor* n.º610, 27 de julho 1975 pp.14 e 15

segunda etapa desistiram 21 concorrentes, com destaque, para além dos já referidos, para Gomes Pereira e Mêquêpe³⁰².

Tabela 25 Resultados das 8 primeiras PEC da Segunda Etapa

Classific.	12ªPEC Peninha 3 6,5km	13ªPEC Sintra 3 10,5km	14ªPEC Montejunto 3 8,5km	15ªPEC Figueiró dos Vinhos 8km	16ªPEC Lousã 10,5km	17ªPEC Candosa 1 6,5km	18ªPEC Arganil – Aldeia das Dez 48km	19ªPEC Viseu 8km
1º	Mikkola 4m 31s	Allen 7m 18s	Allen 5m 17s	Mikkola 5m 29s	Allen 8m 25s	Warmbold 5m 24s	Allen 35m 29s	Allen 6m 06s
2º	Allen 4m 35s	Mikkola 7m 22s	Rohrl 5m 19s	Allen 5m 31s	Rohrl 8m 25s	Rohrl 5m 24s	Warmbold 36m 14s	Warmbold 6m 34s
3º	Waldegaard 4m 39s	Rohrl 7m 22s	Andersson 5m 19s	Warmbold 5m 33s	Mikkola 8m 26s	Andersson 5m 28s	Mikkola 36m 26s	Lezama 6m 39s
Melhor português	7º Cortês 4m 43s	8º Cortês 7m 39s	8º Mêquêpe 5m 45s	8º Cortês 5m 43s	7º Cortês 8m 34s	6º Cortês 5m 29s	7º Figueiredo 38m 27s	5º Romãozinho 6m 40s

Fonte: Jornal Motor 27 de julho de 1975

Para a terceira etapa, que partiu de Espinho, já só estavam em prova 40 participantes, fruto das desistências anteriormente mencionadas, da falta de comparência de dois pilotos e da desclassificação de António Oliveira, por mudar os pneus do seu carro no parque fechado. A etapa iniciou com a ligação entre esta cidade e a 23ª PEC. Este percurso de cerca de 118 km deveria ser cumprido à média de 50 km por hora, por ser de dia e atravessar estradas públicas. É relatado que as equipas aproveitaram esta fase para efetuar algumas reparações nos carros. As duas primeiras provas desta etapa, Fafe e Cabreira, contaram com vitórias dos dois pilotos da Fiat. Na terceira prova da etapa, 25ª PEC do Rallye, realizada na Senhora da Graça, Warmbold viu-se obrigado a desistir por embater em pedras que o mesmo afirmou terem sido colocadas propositadamente na estrada. Embora o repórter do *Jornal Motor* não confirme de forma definitiva esta informação, relata que os pilotos com que contactou partilharam a mesma opinião de Warmbold, mencionando inclusive que um destes pilotos (que não identificou) terá mesmo visto alguém a colocar as pedras no local. Esta desistência, juntamente com a vitória de Aaltonen na prova, levaram a que o terceiro lugar da Classificação Geral passasse a ser disputado entre este último e Andersson. Entre os portugueses, Mário de Figueiredo foi o melhor nesta prova, passando a disputar a quinta posição da Classificação Geral com Pedro Cortês. Na Prova do Marão, 26ª PEC foi a vez de Andersson ficar à frente de Allen e Mikkola, registando-se ainda a desistência de dois pilotos. Na segunda passagem por Canelas, onde Allen voltou a vencer, desistiram outros quatro pilotos, de entre eles Giovanni Salvi³⁰³.

³⁰² “2ª Etapa, a Festa continua”. *Jornal Motor* n.º610, 27 de julho 1975 pp.14 e 15

³⁰³ “3ª Etapa, Fiat em fim de festa”. *Jornal Motor* n.º610, 27 de julho 1975 p.17 e 18

Tabela 26 Resultados das últimas 3 PEC da Segunda Etapa e das primeiras 5 PEC da Terceira Etapa

Classific.	20ªPEC Aldeia do Sul 1 30km	21ªPEC Freita 1 24,5km	22ªPEC Canelas 1 11,5km	23ªPEC Fafe 8km	24ªPEC Cabreira 15km	25ªPEC Srª da Graça 27,5km	26ªPEC Marão 37km	27ªPEC Canelas 2 11,5km
1º	Allen 25m 05s	Warmbold 20m 18s	Allen 8m 57s	Allen 6m 35s	Mikkola 11m 40s	Aaltonen 30m 53s	Andersson 29m 39s	Allen 9m 04s
2º	Mikkola 25m 54s	Allen 20m 26s	Andersson 9m 08s	Mikkola 6m 36s	Allen 11m 49s	Mikkola 31m 00s	Mikkola 29m 43s	Mikkola 9m 06s
3º	Warmbold 26m 16s	Andersson 20m 39s	Mikkola 9m 09s	Warmbold 6m 39s	Warmbold 11m 51s	Andersson 31m 18s	Allen 29m 46s	Andersson 9m 18s
Melhor português	6º Cortês 27m 05s	4º Cortês 20m 51s	6º Cortês 9m 20s	6º Figueiredo 6m 58s	7º Cortês 12m 25s	6º Figueiredo 32m 34s	5º Cortês 30m 55s	5º Cortês 9m 31s

Fonte: Jornal Motor 27 de julho de 1975, Rally de Portugal 50 anos

Nas últimas sete PEC, as posições ainda em disputa ficaram claramente fechadas. Marku Allen ficou à frente de Hannu Mikkola em quatro dessas provas, sendo o piloto mais rápido na 28ª, 31ª e 32ª PEC, garantido assim a vitória na Classificação Geral. Andersson superou Aaltonen nestas sete provas, vencendo na 29ª, 30ª, 33ª e 34ª PEC, assegurando desta forma a quarta posição no final do Rallye de Portugal 1975. Por fim, Pedro Cortês realizou o quinto melhor tempo em todas, menos na 34ª PEC, Candosa 2, onde Mário de Figueiredo alcançou o pódio, ficando em terceiro. Esta sequência de resultados de Pedro Cortês, que de forma consecutiva foi o quinto melhor piloto entre a 26ª PEC e a 33ª PEC, permitiram que este concluísse a competição no quinto lugar da Classificação Geral, seguido de Mário de Figueiredo na sexta posição³⁰⁴.

Tabela 27 Resultados das últimas 7 PEC da Terceira Etapa

Classific.	28ªPEC Freita 2 24,5km	29ªPEC Aldeia do Sul 2 30km	30ªPEC Ladário 9km	31ªPEC Caramulo 7km	32ªPEC Buçaco 14,5km	33ªPEC Aldeia das Dez - Arganil 48km	34ªPEC Candosa 2 6,5km
1º	Allen 19m 52s	Andersson 24m 45s	Andersson 7m 57s	Allen 6m 18s	Allen 11m 07s	Andersson 35m 52s	Andersson 5m 34s
2º	Mikkola 20m 05s	Mikkola 25m 10s	Allen 8m 01s	Andersson 6m 19s	Andersson 11m 07s	Mikkola 35m 58s	Aaltonen 5m 36s
3º	Andersson 20m 19s	Allen 25m 23s	Aaltonen 8m 14s	Mikkola 6m 24s	Mikkola 11m 09s	Aaltonen 36m 00s	Figueiredo 5m 43s
Melhor português	5º Cortês 21m 00s	5º Cortês 26m 33s	5º Cortês 8m 33s	5º Cortês 6m 50s	5º Cortês 11m 50s	5º Cortês 37m 42s	3º Figueiredo 5m 43s

Fonte: Jornal Motor 27 de julho de 1975, Rally de Portugal 50 anos

³⁰⁴ “3ª Etapa, Fiat em fim de festa”. *Jornal Motor* nº610, 27 de julho 1975 p.17 e 18

No final desta sequência de provas, o programa previa uma paragem em Tomar que durou cerca de três horas. Esta paragem, embora sem qualquer confirmação oficial de fontes da época, terá estado relacionada com o aparelho militar montado ao redor de Lisboa durante o fim de semana em que decorreu a prova e que tinha como objetivo revistar qualquer viatura que entrasse na capital. Este ato teve origem no discurso de Mário Soares na Alameda D. Afonso Henriques, em que pedia a demissão de Vasco Gonçalves, então primeiro-ministro em funções. Deste modo, César Torres terá preparado a Organização para terminar a competição ainda em Tomar, mas em última instância o Rallye de Portugal seguiu o percurso definido até ao Estoril, onde ainda teve lugar a tradicional prova de slalom³⁰⁵. A esta localidade chegaram 22 participantes, onde foram confirmadas as vitórias de Marku Allen, tanto na Classificação Geral como no Grupo 4, de Jorge Ortigão no Grupo 1 e de Ove Andersson no grupo 2³⁰⁶.

Tabela 28 Classificação Final do Rallye de Portugal Vinho do Porto 1975

Classificação Geral	Concorrente	Grupo	Tempo final
1º	Marku Allen	4	6h 24m 15s
2º	Hannu Mikkola	4	6h 26m 58s
3º	Ove Andersson	2	6h 29m 29s
4º	Rauno Aaltonen	2	6h 35m 31s
5º	Pedro Cortês	4	6h 45m 08s

Fonte: Jornal Motor 27 de Julho de 1975

Nas semanas que sucederam esta edição da prova, nenhuma das fontes consultadas publicou qualquer entrevista a César Torres, algo que era habitual nas edições anteriores. De qualquer forma, a entrevista de antevisão efetuada pelo mesmo permite que haja um ponto de comparação entre a visão da Organização e o desenrolar final do Rallye de Portugal Vinho do Porto 1975. Neste sentido, a intenção do próprio de evitar repetir programas de uma edição para a outra é claramente um dos fatores dos sucessos sucessivos de cada uma das edições desta competição. Para 1975, embora o programa definido não tenha sido cumprido na sua totalidade, devido à anulação de três PEC, este fator acabou por não prejudicar de forma excessiva o Rallye de Portugal 1975. Tendo todas estas provas sido anuladas ainda na primeira etapa e sendo todas similares e relativamente curtas em termos de quilometragem³⁰⁷, a não cronometragem destes troços teve pouco impacto desportivo. No entanto, as razões que levaram a que as duas provas no Gradil fossem anuladas revelam algumas falhas da Organização. O facto de à hora prevista para a 4.º PEC Gradil 1 não estarem presentes o número suficiente de guardas-florestais, num local onde é realçado pela imprensa o grande número de espectadores presentes, revela a falta de articulação da Organização com as autoridades. Este cenário é ainda mais agravado quando a 8.ª PEC,

³⁰⁵ ACP. “1975 Alén Brindou com Vinho do Porto”. in *Rally de Portugal 50 anos*. Lisboa, ACP 2017 p.124

³⁰⁶ “3ª Etapa, Fiat em fim de festa”. *Jornal Motor* nº610, 27 de julho 1975 p.17 e 18

³⁰⁷ As duas passagens pelo Gradil, 4ª PEC e 8ª PEC tinham apenas 5,70km cada e a PEC 7 Montejunto 2 totalizava 8,50km (ACP. “1975 Alén Brindou com Vinho do Porto”. in *Rally de Portugal 50 anos*. Lisboa, ACP 2017)

no mesmo local, mas cinco horas mais tarde³⁰⁸, é anulada com igual justificação. Entre estes incidentes há ainda o alerta de incêndio emitido durante a realização da 5.^a PEC em Montejunto, que obrigou a Organização a suspender temporariamente esta prova. Esta ação, por se tratar de uma medida de precaução, e independentemente de o alerta se ter revelado falso, é um exemplo positivo da intervenção da Organização na prova por priorizar a segurança dos participantes e espectadores. Na 25.^a PEC o episódio já relatado em torno da desistência de Warmbold acarreta uma carga negativa, mas que acaba por ficar ligado ao comportamento do público. Terminado o balanço desportivo da competição, é obvio que o Rallye de Portugal 1975, embora com alguns percalços, alcançava já nesta edição um nível bastante elevado, conseguindo manter-se atrativo para os pilotos e marcas de topo, mesmo tendo como fundo a crise económica mundial e a instabilidade política em Portugal.

Estes dois últimos pontos, embora não tivessem influência direta na forma como se desenrolou o Rallye de Portugal 1975, fizeram com que a Organização se visse obrigada a procurar alternativas numa série de campos. Para além da mudança de tutoria, do Clube Desportivo TAP para o ACP, a Organização de Prova viu-se obrigado a lidar com o vazio de patrocínio deixado pela TAP. Este último ponto, revelou que César Torres tinha já presente, meses antes de tal suceder, a possibilidade de se ver obrigado a procurar novas soluções. Assim sendo, a forma como conseguiu articular a seu favor diversos órgãos de Estado, revelou o alto nível de experiência que as edições anteriores lhe haviam trazido. Por fim, a forma como sucessivamente o Rallye de Portugal 1975 foi adiado e as soluções encontradas pela Organização e pela FIA revelaram a importância que a competição já havia obtido a nível internacional.

3.4 RALLYE DE PORTUGAL VINHO DO PORTO - 1976

A edição de 1976 do Rallye de Portugal marcou um regresso à normalidade no que à organização da prova diz respeito. Regressando à sua calendarização habitual, em março, e sem ser afetada de forma direta por questões políticas ou económicas, a Organização de Prova pôde, finalmente, pôr em prática a visão pretendida pelo seu diretor, César Torres.

No entanto, na edição de 26 de fevereiro da *Revista Motor* é referido que a concessão do patrocínio por parte do Vinho do Porto terá sido efetuada de forma tardia, levando a que à data desta publicação César Torres estivesse ainda a promover a prova nas capitais europeias. Precisamente nesta edição da revista, é publicada uma entrevista ao responsável pelo Rallye de Portugal. Na mesma publicação, César Torres confirmava que a prova teria cobertura televisiva do “canal 1 da televisão francesa”, a ORTF,

³⁰⁸ O início da 4.^a PEC estava prevista para a 1h31m, enquanto a 8.^a PEC teria início às 6h33m, ambas no dia 18 (ACP. “1975 Alén Brindou com Vinho do Porto”. in *Rally de Portugal 50 anos*. Lisboa, ACP 2017 p.125)

bem como das televisões alemã e holandesa. Referia também que a cobertura efetuada pela imprensa escrita contaria com a presença do diretor do *L'Equipe*, sendo este o responsável pela reportagem. Mencionava que a partir da edição de 1976, os pilotos inseridos em campeonatos de iniciação e de promoção teriam facilidades na inscrição no Rallye de Portugal, nomeadamente uma taxa de inscrição mais baixa e prémios monetários exclusivos. Justificava esta medida por considerar que estes pilotos seriam os mais interessados em efetuar uma boa participação na prova, algo que apenas a beneficiaria. Prossegue, explicando que a campanha de promoção da prova deveria ter começado com três meses de antecedência, algo que não aconteceu por alguma “desorganização” dos colaboradores e que levou a que a toda a campanha publicitária tivesse menos efeito e ficasse mais cara³⁰⁹. Para além da cobertura anunciada por César Torres, também a Rádio Renascença e a RDP fizeram a transmissão constante das informações que foram chegando ao secretariado do Rallye, e que nos dias da prova foi montando no Hotel Estoril Sol. Nestas instalações iam sendo passados, em “vídeo tape” os vídeos das provas que eram enviados, diariamente, para este membro da Organização³¹⁰.

A *Revista Motor* publicou ainda um artigo dedicado ao comportamento do público, desaconselhando ações como o uso de *flash* em provas noturnas ou o atravessar da estrada durante a passagem de carros. Este artigo não só demonstra que começava já nesta altura a haver alguma preocupação com a segurança dos espectadores, mas revela que a dez anos do atropelamento mortal em Sintra³¹¹ o comportamento do público era já erróneo³¹².

No que toca à adesão de equipas oficiais a esta prova, inscreveram-se: a Lancia-Alitalia, com Sandro Munari e Raffaele Pinto, deixando de fora o seu terceiro piloto Bjorn Waldegaard; a Toyota, com o apoio de Salvador Caetano e representada por Ove Andersson e por Hannu Mikkola; a Euro Handler Team, que em nome da Opel inscreveu Walter Rohrl e Anders Kullang; e a Alpine-Renault, que apenas contou com Jean Ragnotti. Este ano apenas contou com a presença de uma equipa feminina, a de Sandy Lawson. A nível de pilotos portugueses, destaca-se desde logo a ausência de Pedro Cortês, que esteve perto de alinhar no Rallye de Portugal 1976 como piloto oficial da Toyota, mas que em última instância ficou afastado da competição. De entre outros, os portugueses tidos pela imprensa como os mais capacitados para alcançar uma boa classificação eram António Borges, Carlos Torres e “Mêquêpê”. Pela

³⁰⁹ MARQUES, Peleção. “A duas semanas da prova o ponto da situação”. *Revista Motor* nº13 II série, 25 de fevereiro 1976 pp.25 à 27

³¹⁰ “O secretariado do Rallye de Portugal”. *Revista Motor* nº15/16 II série, 18 de março 1976, pp.56 e 57

³¹¹ Em 1986, após sair da trajetória para evitar alguns espetadores que se encontravam na estrada, Joaquim Santos despistou-se e abalroou o público que se encontrava amontoado nas encostas de Sintra, resultando em duas mortes e múltiplos feridos. Como resposta, os pilotos do Campeonato do Mundo de Rallies recusaram continuar em prova. COSTA, Guilherme. “Rally de Portugal: o princípio do fim do Grupo B”. *Razão Automóvel* 5 de março 2016, <https://www.razaoautomovel.com/classicos/fim-do-grupo-b-rali-portugal> (cônsul. 23/09/2025)

³¹² “Seja bom espetador”. *Revista Motor* nº13 II série, 25 de fevereiro 1976 p.30

sua reputação, mas sem grandes creditações eram também mencionados os nomes de Giovanni Salvi e de Francisco Romãozinho³¹³.

O Rallye de Portugal Vinho do Porto 1976 contou com 70 inscritos, dos quais 59 participaram efetivamente. Disputou-se entre os dias 10 e 14 de março, contando na sua extensão total 2121,20km divididos em três etapas, ao longo das quais estavam previstas a realização de 39 PEC. A primeira, Estoril-Porto, previa a realização de 12 PEC ao longo da sua extensão de 751,30km. No que toca à segunda, Porto-Estoril, contava com 1118,80km, ao longo dos quais deveriam ter-se realizado 14 PEC, mas deste número duas foram anuladas, sendo elas a 23.^a e 24.^a PEC, em Gouveia e em Manteigas, respetivamente. A terceira etapa, Estoril-Estoril, abrangia os últimos 251,10km do Rallye, sendo nela incluídas 11 PEC³¹⁴.

A 1.^a PEC, na Lagoa Azul, realizou-se 15 minutos após a saída dos participantes do Estoril. Nesta, Sandro Munari foi o mais rápido, efetuando os 5km do troço de alcatrão a uma média de 120km/h. 700 metros depois de começar a sua prova, Walter Rohrl desistiu por avaria mecânica. Na 2.^a PEC, na Peninha em alcatrão, Jean Ragnotti desistiu após acidente. A prova de Montejunto foi a primeira em Terra batida, obrigando os participantes a trocar de pneus, fator que não impediu Munari de ganhar pela terceira PEC consecutiva. Na 4.^a PEC registaram-se três desistências, sendo a de maior destaque a de Hannu Mikkola, por despiste. Nas três PEC que se seguiram, não houve qualquer desistência ou incidente, mas na Candosa 1, 6.^a PEC, Raffaele Pinto pôs fim à sequência de cinco vitórias de Munari, ganhando igualmente a prova seguinte³¹⁵.

Tabela 29 Resultados das primeiras 6 PEC da Primeira Etapa

Classific.	1ªPEC Lagoa Azul 1 5km	2ªPEC Peninha 1 6,5km	3ªPEC Montejunto 8km	4ªPEC Figueiró dos Vinhos 8km	5ªPEC Lousã 10,5km	6ªPEC Candosa 1 6,5km
1º	Munari 2m 20s	Munari 4m 15s	Munari 5m 09s	Munari 5m 14s	Munari 8m 03s	Pinto 5m 14s
2º	Pinto 2m 25s	Andersson 4m 16s	Mikkola 5m 10s	Pinto 5m 20s	Kullang 8m 04s	Andersson 5m 15s
3º	Ragnotti 2m 26s	Pinto 4m 18s	Andersson 5m 15s	Andersson 5m 21s	Pinto 8m 10s	Kullang 5m 16s
Melhor português	8º Borges 2m 41s	6º Mêquêpê 4m 44s	6º Romãozinho 5m 45s	7º Mêquêpê 5m 53s	9º Mêquêpê 8m 27s	6º Mêquêpê 5m 24s

Fonte: Revista Motor 18 de março 1976; Rallye de Portugal 50 anos

Na 8.^a PEC, no Caramulo, desistiria mais um dos pilotos considerado favorito, Anders Kullang, por avaria mecânica. Sendo este o último dos pilotos da equipa oficial da Opel a desistir, a assistência que

³¹³ “Os Carros presentes”. *Revista Motor* nº14 II série, 4 de março 1976 p.36

³¹⁴ ACP. “1976 o Dragão ataca!” in *Rallye de Portugal 50 anos*. Lisboa, ACP 2017p.137

³¹⁵ “1ª Etapa Estoril-Porto Os Lancia e «Mêquêpê»”. *Revista Motor* nº13 II série, 25 de fevereiro 1976 pp.35-37, 39

a marca prestava tinha a hipótese de passar a focar-se em Mêquêpê, que havia sido o melhor português em cinco das primeiras oito PEC e que se encontrava na quarta posição da Classificação Geral. No entanto, esta hipótese não sucedeu, tendo a assistência oficial Opel deixando a prova logo a seguir à desistência de Kullang. Mêquêpê acabou por ficar entregue à sua assistência privada. Nas PEC do Ladário e de Viseu 1, Andersson conseguiu superiorizar-se aos dois pilotos da Lancia e Mêquêpê posicionou-se em quarto lugar em ambas as provas. Na 11.ª PEC, Lapa 1, para além da vitória de Munari e do quinto lugar de António Borges, desistiram quatro pilotos. Para terminar a primeira etapa, Munari venceu na 12.ª PEC, em Armamar, com Manuel Inácio a ser o melhor português na quinta posição³¹⁶.

Tabela 30 Resultados das últimas 6 PEC da Primeira Etapa

Classific.	7ªPEC Buçaco 14,5km	8ªPEC Caramulo 7km	9ªPEC Ladário 9km	10ªPEC Viseu 1 8km	11ªPEC Lapa 1 7km	12ªPEC Armamar 1 9,5km
1º	Pinto 10m 22s	Munari 5m 57s	Andersson 7m 22s	Andersson 5m 54s	Munari 4m 38s	Munari 8m 43s
2º	Munari 10m 33s	Pinto 5m 58s	Munari 7m 22s	Munari 6m 00s	Andersson 4m 45s	Pinto 8m 55s
3º	Andersson 10m 43s	Andersson 6m 10s	Pinto 7m 45s	Pinto 6m 02s	Pinto 4m 46s	Andersson 8m 57s
Melhor português	5º Mêquêpê 11m 10s	4º Borges 6m 38s	4º Mêquêpê 8m 07s	4º Mêquêpê 6m 29s	5º Borges 5m 09s	5º Inácio 9m 25s

Fonte: Revista Motor 18 de março 1976; Rallye de Portugal 50 anos

Tabela 31 Classificação da 1ª etapa do Rallye de Portugal Vinho do Porto 1976

Classificação Geral	Concorrente	Tempo final
1º	Sandro Munari	1h 13m 40s
2º	Raffaele Pinto	1h 14m 36s
3º	Ove Andersson	1h 14m 38s
4º	Mêquêpê	1h 20m 18s
5º	Benigno Fernandez	1h 21m 06s

Fonte: Revista Motor 18 de março 1976

Para a segunda etapa, partiram do Porto 44 das 45 equipas que haviam terminado o primeiro terço da prova. Esta etapa encontrava-se dividida em dois por uma pausa (regulamentada como “neutralização”) no Rallye, entre a 20.ª e a 21.ª PEC, em Viseu para descanso dos pilotos. Apesar desta paragem, a segunda etapa continuava a ser a mais exigente da competição uma vez que a quilometragem total das PEC, antes da neutralização, era superior à primeira etapa, algo que também sucedia com as PEC que se realizaram após a saída dos pilotos de Viseu. A única atenuante ao nível de exigência

³¹⁶ “1ª Etapa Estoril-Porto Os Lancia e «Mêquêpê». *Revista Motor* nº13 II série, 25 de fevereiro 1976 pp.35-37, 39

aplicada pela Organização foi a anulação das PEC de Gouveia e Manteigas, devido a um nevão na zona, que retirou cerca de 30 km à segunda etapa³¹⁷.

À saída do Porto, junto ao Estádio das Antas, é relatado um número considerável de espectadores, mas que era, no entanto, inferior ao registado aquando da chegada dos pilotos na noite anterior. A justificação dada é a de que os espectadores que na noite anterior haviam estado junto ao posto de controle e ao parque fechado se teriam deslocado para os locais onde tiveram lugar as PEC desta etapa. Embora só já contasse com três pilotos do Campeonato do Mundo de Rallies, esta fase da prova mantinha o seu interesse competitivo, pois promovia ainda a luta entre os dois pilotos da Lancia e Ove Andersson³¹⁸.

Na 13.^a PEC, Andersson seria o vencedor, recuperando alguns segundos a Munari que apenas conseguiu o terceiro melhor tempo. No entanto, na PEC seguinte, na Cabreira, os pilotos da Lancia retribuiriam, relegando Andersson para a terceira posição. Em ambas as provas, Mêquêpê ficou em quarto, cimentando o seu favoritismo para vencer o grupo 1. Na 15.^a PEC, a mais extensa até então, os três Pilotos do Campeonato do Mundo de Rallies demonstraram a sua superioridade, algo patente pela diferença de 4 minutos entre Andersson, 3.^o classificado, e Romãozinho, 4.^o. O último piloto a concluir a prova só o faria uma hora e três minutos depois de Munari. Na 16.^a PEC, Raffaele Pinto viu-se obrigado a efetuar grande parte da prova apenas com a terceira mudança, por avaria na caixa de velocidades. Ainda assim, registaria o 3.^o melhor tempo. Tendo partido para o troço com um minuto de diferença, Ove Andersson acabou por ultrapassar Pinto já perto do final, algo que também sucedeu na Classificação Geral, onde o piloto da Toyota alcançou a segunda posição. Manuel Inácio, que competia com Mêquêpê pela primeira posição no grupo 1, bateu num muro e, conseqüentemente, furou um pneu. Embora o público presente se tenha aglomerado para possibilitar a mudança do pneu sem a necessidade de um macaco, o tempo perdido levou Manuel Inácio a ficar afastado da disputa pela vitória no grupo. Nas quatro PEC que se seguiram, até à neutralização, Sandro Munari venceu todas e Raffaele Pinto, ainda com problemas na caixa de velocidades, conseguiu recuperar algum tempo a Andersson. À chegada a Viseu, foi divulgado pela Organização, de forma equivocada, que Manuel Inácio havia sido o piloto mais rápido na 20.^a PEC, tendo os espectadores aí presentes saudado de forma efusiva a sua chegada. Mais tarde este erro seria corrigido. Também neste local os pilotos foram informados da anulação das provas já mencionadas. No entanto, os horários para as restantes PEC mantiveram-se inalterados, passando, no entanto, a existir novo período de neutralização em Seia, entre a primeira e a segunda passagem pelo troço de Vide³¹⁹.

³¹⁷ “2^a Etapa Porto–Estoril A decisão esperada”. *Revista Motor* nº13 II série, 25 de fevereiro 1976 pp.40 à 46

³¹⁸ “2^a Etapa Porto–Estoril A decisão esperada”. *Revista Motor* nº13 II série, 25 de fevereiro 1976 pp.40 à 46

³¹⁹ “2^a Etapa Porto–Estoril A decisão esperada”. *Revista Motor* nº13 II série, 25 de fevereiro 1976 pp.40 à 46

Tabela 32 Resultados das primeiras 6 PEC da Segunda Etapa

Classific.	13 ^a PEC Fafe 8km	14 ^a PEC Cabreira 15km	15 ^a PEC Senhora da Graça 37,5km	16 ^a PEC Marão 37km	17 ^a PEC Carvalhas 6,5km	18 ^a PEC Armamar 2 9,5km
1 ^o	Andersson 6m 38s	Pinto 11m 59s	Munari 32m 59s	Munari 30m 13s	Munari 4m 51s	Munari 8m 27s
2 ^o	Pinto 6m 40s	Munari 12m 03s	Pinto 33m 13s	Andersson 30m 22s	Andersson 4m 52s	Pinto 8m 39s
3 ^o	Munari 6m 48s	Andersson 12m 24s	Andersson 33m 24s	Pinto 31m 29s	Pinto 4m 55s	Andersson 8m 45s
Melhor português	4 ^o Mêquêpê 7m 15s	4 ^o Mêquêpê 13m 21s	4 ^o Romãozinho 37m 45s	5 ^o Romãozinho 33m 59s	4 ^o Mêquêpê 5m 25s	4 ^o Mêquêpê 9m 24s

Fonte: Revista Motor 18 de março 1976; Rally de Portugal 50 anos

Na 21.^a PEC, Arganil 1, os concorrentes encontraram condições de visibilidade reduzidas devido ao nevoeiro existente na Serra da Lousã e ao facto de a prova ter sido disputada de noite, pelas 22h 44m. No entanto, o nevoeiro dissipou-se durante a prova, tendo os últimos pilotos a iniciar a prova encontrado boas condições de visibilidade. Tal explica a prova efetuada por Carlos Torres, que para além de ter feito o quarto melhor tempo, a apenas 31 segundos do terceiro, ultrapassou, em prova, dez concorrentes no percurso até ao final da PEC. Aqui, Munari ganhou 53 segundos a Andersson e Francisco Romãozinho desistiu por avaria mecânica. Nas três PEC seguintes, a ordem dos três primeiros não sofreu alterações. No que toca aos pilotos portugueses, António Borges ficou em 5.^o na 22.^a PEC e Jorge Ortigão foi o melhor nas duas provas seguintes³²⁰.

Tabela 33 Resultados das últimas 7 PEC da Segunda Etapa

Classific.	19 ^a PEC Lapa 2 7km	20 ^a PEC Viseu 2 8km	21 ^a PEC Arganil 1 48km	22 ^a PEC Vide 1 12km	25 ^a PEC Vide 2 12km	26 ^a PEC Arganil 2 48km	27 ^a PEC Candosa 2 6,5km
1 ^o	Munari 4m 42s	Munari 6m 04s	Munari 41m 09s	Munari 9m 22s	Munari 10m 02s	Munari 39m 13s	Munari 5m 38s
2 ^o	Pinto 4m 44s	Pinto 6m 08s	Andersson 42m 02s	Andersson 9m 31s	Andersson 10m 05s	Andersson 39m 49s	Pinto 5m 38s
3 ^o	Andersson 4m 50s	Andersson 6m 09s	Pinto 42m 25s	Pinto 9m 34s	Pinto 10m 20s	Pinto 40m 14s	Andersson 5m 46s
Melhor português	4 ^o Borges 5m 13s	4 ^o Romãozinho 6m 46s	4 ^o Torres 42m 56s	5 ^o Borges 10m 47s	4 ^o Ortigão 11m 26s	5 ^o Ortigão 46m 22s	5 ^o Santos 6m 31s

Fonte: Revista Motor 18 de março 1976; Rally de Portugal 50 anos

A segunda etapa terminou com a 27.^a PEC Candosa 2, onde o maior destaque recaiu na quinta posição de Joaquim Santos, que participava com um carro de cilindrada inferior (1200). Ao final desta etapa chegaram 27 concorrentes, mas 4 destas equipas havia já excedido o limite de penalizações,

³²⁰ “2^a Etapa Porto–Estoril A decisão esperada”. *Revista Motor* nº13 II série, 25 de fevereiro 1976 pp.40 à 46

levando a que fossem desqualificadas. De entre estes casos, destaca-se a equipa feminina de Sandy Lawson³²¹.

Tabela 34 Classificação da 1ª etapa do Rallye de Portugal Vinho do Porto 1976

Classificação Geral	Concorrente	Tempo final
1º	Sandro Munari	4h 45m 11s
2º	Ove Andersson	4h 49m 15s
3º	Raffaele Pinto	4h 50m 34s
4º	Mêquêpê	5h 26m 25s
5º	Georg Fischer	5h 36m 39s

Fonte: Revista Motor 18 de março 1976

No Estoril, a partida para a terceira etapa contou apenas com 22 concorrentes, fruto da desistência de Rogério Pires, que não conseguiu ligar o carro. Nas três primeiras PEC da etapa, Raffaele Pinto recuperou algum tempo na Classificação Geral a Ove Andersson. Na 29ª PEC registou-se a única desistência da etapa, quando António Borges se viu obrigado a desistir por avaria mecânica. Na 31ª PEC, a luta entre Andersson e Pinto chega ao fim, quando o segundo sofre uma avaria mecânica (bobine queimada) que o leva a fazer um tempo de 22m 05s, tendo apenas terminado a PEC por ter no seu carro um telefone que lhe permitiu comunicar com a assistência. Para além do tempo perdido, o piloto italiano penalizou ainda 26 minutos pelo atraso ao chegar ao Controle de Tempo no início da PEC seguinte. Assim sendo, embora tenha vencido as três PEC seguintes, passou a ocupar a 4.ª posição da Classificação Geral, atrás de Mêquêpê. Deste modo, a única disputa de posições que ainda decorria era entre Jorge Ortigão e Giovanni Salvi, pelo sexto lugar³²².

Tabela 35 Resultados das primeiras 6 PEC da Terceira Etapa

Classific.	28ªPEC Alcabideche 1 4,20km	29ªPEC Peninha 2 6,5km	30ªPEC Sintra 1 10,50km	31ªPEC Lagoa Azul 2 5km	32ªPEC Peninha 3 6,5km	33ªPEC Sintra 2 10,5km
1º	Pinto 2m 44s	Pinto 4m 18s	Pinto 7m 15s	Andersson 2m 37s	Pinto 4m 30s	Pinto 7m 12s
2º	Munari 2m 51s	Andersson 4m 25s	Andersson 7m 34s	Munari 2m 38s	Andersson 4m 31s	Munari 7m 41s
3º	Andersson 2m 51s	Munari 4m 32s	Munari 7m 43s	Inácio 2m 57s	Munari 4m 35s	Andersson 7m 41s
Melhor português	4º Borges 3m 00s	4º Mêquêpê 4m 54s	4º Mêquêpê 8m 09s	3º Inácio 2m 57s	4º Mêquêpê 4m 56s	4º Mêquêpê 8m 07s

Fonte: Revista Motor 18 de março 1976; Rallye de Portugal 50 anos

³²¹ “2ª Etapa Porto–Estoril A decisão esperada”. *Revista Motor* nº13 II série, 25 de fevereiro 1976 pp.40 à 46

³²² “3ª Etapa Estoril–Estoril Até ao lavar dos cestos...”. *Revista Motor* nº13 II série, 25 de fevereiro 1976 p.52 à 54

Manuel Inácio, que na 31.^a PEC havia alcançado a 3.^a posição voltou a ser o melhor português na 36.^a PEC. No entanto, o episódio com o pneu furado mantinha-o afastado de posições cimeiras na tabela da Classificação Geral. Nas últimas três PEC, Raffaele Pinto voltou a ter problemas mecânicos relacionados com a caixa de velocidades, algo que garantiu o 3.^o lugar do a Mêquêpê. Nesta sequência de provas, Giovanni Salvi também ultrapassou Jorge Ortigão, assegurando a 7.^a posição³²³.

No final da etapa, Peleção Marques, jornalista da *Revista Motor* e responsável pela cobertura da prova, classificava a presença do público na zona de Sintra como um “número verdadeiramente espetacular”, ao qual foi proporcionada “um espetáculo que o fez vibrar”, devido aos troços de asfalto, que por natureza permitem aos pilotos andar mais rápido, e às “ótimas” condições atmosféricas³²⁴.

Tabela 36 Resultados das últimas 6 PEC da Terceira Etapa

Classific.	34^aPEC Alcabideche 2 4,20km	35^aPEC Peninha 4 6,5km	36^aPEC Lagoa Azul 3 5km	37^aPEC Sintra 3 6,5km	38^aPEC Peninha 5 6,5km	39^aPEC Lagoa Azul 4 5km
1^o	Pinto 2m 51s	Andersson 4m 43s	Pinto 2m 41s	Andersson 7m 47s	Andersson 4m 42s	Andersson 2m 42s
2^o	Andersson 2m 53s	Pinto 4m 52s	Andersson 2m 43s	Pinto 8m 01s	Munari 4m 49s	Munari 2m 45s
3^o	Munari 2m 58s	Munari 4m 55s	Munari 2m 46s	Munari 8m 02s	Inácio 5m 09s	Torres 2m 55s
Melhor português	4 ^o Mêquêpê 3m 06s	4 ^o Mêquêpê 5m 07s	4 ^o Inácio 2m 55s	4 ^o Mêquêpê 8m 35s	3 ^o Inácio 2m 09s	3 ^o Torres 2m 55s

Fonte: Revista Motor 18 de março 1976; Rallye de Portugal 50 anos

Além da vitória de Sandro Munari tanto na Classificação Geral como no grupo 4, registaram-se ainda as vitórias de Mêquêpê no grupo 1 e de Porfírio Oliveira (17.^o na Classificação Geral) no grupo 2. Joaquim Santos, que terminou o Rallye de Portugal 1976 em 11.^o, foi ainda o vencedor do anunciado prémio exclusivo a pilotos de promoção³²⁵.

Tabela 37 Classificação Final do Rallye de Portugal Vinho do Porto 1976

Classificação Geral	Concorrente	Grupo	Tempo final
1^o	Sandro Munari	4	5h 41m 26s
2^o	Ove Andersson	4	5h 44m 24s
3^o	Mêquêpê	2	6h 26m 37s
4^o	Raffaele Pinto	2	6h 33m 54s
5^o	Santinho Mendes	4	6h 39m 29s

Fonte: Revista Motor 18 de março 1976

³²³ “3^a Etapa Estoril–Estoril Até ao lavar dos cestos...”. *Revista Motor* nº13 II série, 25 de fevereiro 1976 p.52 à 54

³²⁴ “3^a Etapa Estoril–Estoril Até ao lavar dos cestos...”. *Revista Motor* nº13 II série, 25 de fevereiro 1976 p.52 à 54

³²⁵ “3^a Etapa Estoril–Estoril Até ao lavar dos cestos...”. *Revista Motor* nº13 II série, 25 de fevereiro 1976 p.52 à 54

Beneficiando de um amenizar dos contextos de crise política e economia que afetaram as edições anteriores ao Rallye de Portugal 1976, esta prova alcançou, finalmente, o sucesso desportivo que o seu diretor, César Torres, pretendia, como demonstrado nas entrevistas enunciadas em capítulos anteriores. Apesar do decréscimo de participantes, que passou de 73 em 1975 para apenas 59 em 1976, esta edição contou com mais PEC e com uma etapa totalmente realizada na zona de Sintra, algo que permitia aos espectadores presenciarem múltiplas PEC, sem a necessidade de se deslocarem. O sucesso que estas alterações trouxeram à competição, aliado ao facto de no seu decorrer não se terem registado percalços de maior, excetuando a anulação das provas na zona da Serra da Estrela, devido a um fenómeno natural, levou a que o Rallye de Portugal Vinho do Porto fosse galardoado com a premiação de melhor Rallye do Mundo, atribuída pelo BPICA³²⁶. Embora nenhuma das publicações da época consultadas mencione a atribuição deste prémio (*Revista Motor, O Volante, Revista ACP*) a sua existência é comprovada pela foto presente no Anexo N.

As quatro provas analisadas neste capítulo coincidem com o período de maior popularidade do Rallye Internacional TAP/Rallye de Portugal. Em 1973, o interesse demonstrado pelos meios de comunicação é atribuível ao facto de esta edição ser a terceira prova de todo um novo Campeonato do Mundo, algo que mantinha desperta a curiosidade dos jornalistas internacionais. Já em 1974, embora associado a razões negativas apenas ultrapassadas pela cooperação entre o governo português, a FIA e a equipa de César Torres, o sucesso alcançado pelo VIII Rallye Internacional TAP advém do cancelamento de todo o programa desportivo em Portugal e das duas primeiras provas do Campeonato do Mundo de Rallies, levando a que a competição portuguesa fosse a primeira deste campeonato e atraindo as atenções de todo o meio automobilístico. Associado a este êxito mediático, constou também um forte êxito desportivo, tendo ambas as edições sido consideradas por múltiplos pilotos como tendo um nível altíssimo. Estes elogios mantiveram-se em 1975, altura em que o Rallye de Portugal já é tratado como um dos melhores rallies do mundo, apesar dos adiamentos constantes e do clima político negativo em que Portugal estava mergulhado, fatores que poderiam ter dispersado o interesse das marcas e dos pilotos internacionais. Em 1976, com o clima de crise política e económica estabilizado, a Organização teve finalmente a hipótese de pôr em prática uma prova completa e sem percalços, esforço que acabou por ser reconhecido.

³²⁶ RODRIGUES, José Barros. *História do automobilismo português*. 1ª ed. Algés: Talento 2004, Talento, Algés, 2004;

ACP. “1976 o Dragão ataca!” in *Rally de Portugal 50 anos*. Lisboa, ACP 2017 p.137;

TORRES, Isabel; RIBEIRO, Eduardo. *Cesar Torres História do Rally de Portugal*. Lisboa: Estar Editora 1999

Conclusões finais

De modo a dar resposta às questões inicialmente levantadas na introdução e evitando, na medida do possível, repetir as dilações retiradas de cada capítulo, neste ponto os dez anos estudados serão inicialmente analisados como um todo, sendo posteriormente divididos da forma necessária para melhor encerrar cada tópico.

Assim sendo, e começando pelas questões políticas, torna-se evidente que a Organização de Prova e, em especial, César Torres, utilizaram a temática da promoção turística de Portugal para estabelecer uma ponte de diálogo entre as diversas entidades responsáveis pelo turismo em Portugal. Logo no segundo ano, o lançamento da campanha “Outono em Portugal” é o perfeito exemplo desta questão, pois mais do que atrair concorrentes estrangeiros, o Rallye Internacional TAP passou a associar-se à promoção turística no país, levando à criação de uma imagem positiva da prova, tanto junto das Instituições Governamentais, como dos Municípios onde esta se desenrolava. Para além desta medida, o facto de os troços de concentração obrigarem os concorrentes a percorrer um extenso itinerário que passava por diversas localidades em todo o país levava a que a promoção pretendida do país fosse efetivamente efetuada.

Este fator colocou a Organização de Prova numa posição favorável para, tanto em 1974 como em 1975, conseguir os apoios necessários dos diferentes governos, alcançando o financiamento pretendido para ultrapassar a crise monetária vigente. De igual modo, a comunicação constante entre César Torres e a FIA demonstrou ser uma mais-valia para as ambições da competição, pois não só permitiu que esta se realizasse em 1974 e que o seu cancelamento fosse evitado em 1975, como também possibilitou a integração da mesma no Campeonato da Europa de Rallies logo em 1970. Mais tarde, a sua posição neste Campeonato levou a que a transição para o Campeonato do Mundo de Rallies fosse o passo seguinte, sendo a mesma aceite ainda antes da edição de 1972 ter iniciado.

Deste modo, um dos fatores que permitiu a esta prova alavancar-se e ser reconhecida como uma prova de topo a nível mundial foi a rede de contactos estabelecida, tanto a nível nacional como a nível internacional, pelo seu Diretor de Prova.

Este fator associa-se com a questão seguinte, a económica. Tendo já sido explicado de que forma foi ultrapassada a crise petrolífera, seria redundante voltar a fazê-lo. No entanto, é evidente que os apoios monetários prestados tanto pela TAP, numa primeira instância, como por diversas Instituições Públicas, foram outro dos fatores cruciais para que a prova se pudesse diferenciar das demais em Portugal. Mais ainda, a utilização das infraestruturas da TAP por toda a Europa e a disponibilidade prestada pelos diversos Postos de Turismo e Câmaras Municipais por todo o país, permitiram ao Rallye Internacional TAP / Rallye de Portugal usufruir de condições únicas, tanto na sua internacionalização, com a prova a autopromover-se internacionalmente ao percorrer os Itinerários de Concentração até Portugal, como na patente competitiva, onde a sua associação com os vários municípios permitiu não só garantir que

haveria em cada cidade, vila ou aldeia as condições necessárias para acolher os pilotos, respetivas equipas e os meios de comunicação de toda a Europa.

Mais ainda, esta proximidade com cada zona do país, inicialmente com os itinerários de concentração a visitar cidades onde não seriam sequer disputadas quaisquer prova (sendo exemplo as passagens pelo Algarve e pelo Alentejo dos pilotos que partiam de Lisboa), com o Rallye a atravessar nas primeiras edições o seio de diversas localidades e com a realização de PEC em Estádios de Futebol e em pistas de atletismo, permitiu estabelecer uma ligação entre o público e a competição. Embora todos estes pontos tenham sido excluídos progressivamente dos programas das edições posteriores a 1969, a verdade é que o entusiasmo popular com a passagem do Rallye pela “sua zona” prevaleceu, levando a que a ligação público-prova se mantivesse, mesmo nas edições em que o Rallye passou a ser disputado exclusivamente em estradas fechadas ao público e na sua maioria de carácter florestal. Deste modo, é notável, tanto pelos registos fotográficos e audiovisuais da época como pela descrição que era efetuada pelos periódicos durante a prova, que a partir de 1972 a quantidade de espectadores aumentou exponencialmente, estando estes tanto presentes em massa nas Provas de Slalom, como também em torno das estradas florestais por onde passava cada PEC. Esta ligação não passou despercebida à Organização de Prova, que em 1976 incluiu na estrutura desta edição uma etapa (por sinal a última, que presumivelmente resultaria num maior interesse popular para assistir ao vencedor do Rallye) completamente disputada na zona de Sintra e num intervalo de apenas 6 horas. Este momento da prova, popularmente conhecido como “A noite de Sintra”, permitiu ao público que se havia deslocado ao local para assistir a múltiplas PEC (na zona de Sintra foram 11, mas tendo em conta a deslocação e a distância temporal entre cada uma, realisticamente só seria possível assistir a no máximo cinco provas), contrariamente ao que acontecia em edições anteriores, onde para o fazer seriam necessárias deslocações mais longas. Este conjunto de fatores explicam o sucesso popular de que o Rallye Internacional TAP / Rallye de Portugal usufruiu, mas que se relaciona ainda com o próximo ponto, o sucesso desportivo.

Foi precisamente neste aspeto que ficou patente uma maior evolução da competição. Nos seus anos iniciais, como seria de esperar de uma prova criada de forma recente, mais do que os resultados finais, o Rallye Internacional TAP contou com diversas falhas que punham em causa o sucesso do mesmo. Questões já abordadas, como pilotos a ficarem retidos em passagens de nível ou a anulação de PEC por falta de articulação com as entidades locais, como os episódios do Estádio das Antas ou da PEC da Cabreira em 1970, condicionavam de forma indireta a disputa da prova por parte dos seus integrantes. Estes aspetos foram corrigidos e a partir de 1971 o registo de falhas torna-se praticamente nulo ou, a existir, a um nível fora do paradigma desportivo. Mesmo com algumas PEC a serem anuladas nas últimas edições, as razões que o levaram a fazer deixaram de ser responsabilidade direta da Organização de Prova. Tendo em conta a dimensão que a competição tomou, tornava-se quase inevitável a existência de imprevistos, mas César Torres e a sua equipa souberam precavê-los, evitando assim pôr em causa quaisquer resultados e atraindo, de ano para ano, cada vez mais pilotos e equipas de topo.

Faltando apenas abordar um aspeto, que pela sua natureza se torna pouco quantificável e acaba até por recair num plano mais *Cliché* deste tipo de abordagens – a visão e ambição dos responsáveis pela formulação do Rallye Internacional TAP / Rallye de Portugal. Embora fique bem patente em cada entrevista de antevisão de César Torres, citadas ao longo deste estudo, que o mesmo pretendia desde a primeira edição do Rallye Internacional TAP inserir a sua prova no Campeonato da Europa de Rallies e, posteriormente, elevar constantemente o nível que a competição ia apresentando de ano para ano, não se pode afirmar que este fator tenha tido a mesma importância que os anteriormente abordados. É óbvio que para alcançar o reconhecimento que esta prova alcançou eram necessários um bom planeamento e uma visão ambiciosa, a verdade é que no grande paradigma deste estudo, este ponto acabou por ser o menos determinante por sozinho ter uma importância reduzida. No entanto, enquadrado nos restantes pontos, é este mesmo aspeto que permitiu ao Rallye Internacional TAP / Rallye de Portugal alcançar o sucesso e o reconhecimento que levaram a que a sua edição de 1976 fosse galardoada pela BPICA. A verdade é que todo o apoio financeiro, a vontade institucional e interesse popular existentes derivaram precisamente da ambição que César Torres e a sua equipa incumbiam na preparação de cada edição, dando resposta imediata a quaisquer críticas que fossem direcionadas à prova.

Em suma, a questão “Como se explica o sucesso desportivo, económico e popular do Rallye Internacional TAP / Rallye de Portugal em apenas dez anos?” fica respondida com o encadeamento descrito entre a disponibilidade económica, o apoio institucional e o alto nível de planeamento de que a competição dispôs, terminado esta corrente de condições com o interesse do público e de todos os protagonistas que participaram em cada edição desta prova.

Fontes e Bibliográficas

Fontes

VII Circuito Internacional do Porto – Regulamento, 1956, in Acervo ACP (documento por inventariar)

Periódicos

Diário de Lisboa, Lisboa (1967 a 1976)

Jornal Motor, Lisboa (1967 a 1976)

O Volante (1972 a 1976)

Revista Motor, Lisboa (1973 a 1976)

Bibliografia

ACP. *Rally de Portugal 50 Anos*, 1ª ed. Lisboa: ACP, 2017

BAXA, Paul. *Motorsport and fascism: Living Dangerously*. Cham: Palgrave Macmillan 2022

BODDY, William. *History of Motor Racing*, Nova York: Orbis Books 1977

CERDEIRA, Pedro. *O Automóvel Touring Club de Angola e o automobilismo ao serviço do império: (1961 1974)*. NETO, Sérgio. *A Guerra e as Guerras Coloniais na África Subsaariana*. Coimbra: Imprensa da Universidade de Coimbra 2019

CHARTERS, David Anderson. *The Chequered Past: Sports Car Racing and Rallying in Canada, 1951-1991*. Toronto: University of Toronto Press 2007.

COSTA, Guilherme, *Rally de Portugal: o princípio do fim do Grupo B*, in Razão Automóvel 5 de março 2016, <https://www.razaoautomovel.com/classicos/fim-do-grupo-b-rali-portugal> (consultado a 23/09/2025)

DE MELO, Victor Andrade. *Antes de Fittipaldi, Piquet e Senna: o automobilismo no Brasil (1908-1954)*. São Paulo: Revista Motriz 2009

DINIS, Adelino. *Giovanni Salvi: O Italiano mais rápido de Portugal*. Lisboa: ACP 2019

DOMINGOS, Nuno; NEVES, José (coord.). *Uma História do Desporto em Portugal. Nação, Império e Globalização Vol. 2*, Vila do Conde: Quidnov, 2011

- ELIAS, Rodrigo Vilela. “Automobilismo brasileiro e mídia: desenvolvimento, popularização e imaginário esportivo”. In *XV Congresso Brasileiro de Ciências do Esporte – CONBRACE*, Brasília 2007
- HAMILTON, Maurice. *Formula 1: The Official History*, Londres: Welbeck, 2020
- HASSAN, David. *History of motorsport- a case study*. Londres: Routledge 2014
- MARIVOET, Salomé. *Aspectos sociológicos do desporto*. Lisboa: Livros Horizonte 2002
- NæSS, Hans Erik. *A History of Organizational Change The case of Fédération Internationale de l’Automobile (FIA), 1946–2020*. Cham: Palgrave Macmillan 2020
- PINHEIRO, Francisco. *História da Imprensa Desportiva em Portugal*, Porto: Edições Afrontamento 2011.
- “Rali do Algarve: A história da prova...”, *Autosport* 24 de fevereiro 2025, <https://www.autosport.pt/ralis/cnr-campeonato-nacional-de-ralis/rali-do-algarve-a-historia-da-prova-que-tudo-decide> (consultado a 22/08/2025)
- RODRIGUES, José Barros. *História do automobilismo português*. 1ª ed. Algés: Talento 2004
- SCALEXTRIC. *Campeones de Rally. Vol. I*, Madrid: Altaya. 2008
- STURM; Damion. WAGG, Stephen, ANDREWS, David, *The History and Politics of Motor Racing-lives in the fast lane*. Palgrave Mcmillan, Cham 2023
- TORRES, Isabel; RIBEIRO, Eduardo. *Cesar Torres História do Rally de Portugal*. Lisboa: Estar Editora 1999
- VENANCIO, Rafael. *Racing cars in Venezuela: Brief history of the Venezuelan Grand Prix (1955-1957)*. Minas Gerais: Universidade Federal da Uberlandia 2016
- WALTZ Jorg, *The History of Motorsport: From the Beginnings Until Today*. Bielefeld: Delius Klasing 2018
- ZAKARIAH, Muhamad Hasrul. “The Oil Embargo Following the Arab-Israel War of October 1973: British Economic Experience and Reaction”. In *Journal of Middle Eastern and Islamic Studies (in Asia)*. Londres: Taylor Francis 2018.

Anexos

Anexo A

Capa do Jornal Motor com o Itinerário do I Rallye Internacional TAP

Director e Editor: A. CUELLA RAMOS / Direcção: RUI VIEIRA / LIFE MONTERRA / B. Garcia e Administração: Rua Luz Soriano, 15, 2º andar - Tel. 33802 / 33408 / 33378 - Lisboa / Propriedade de Publicações: Odebrecht, Lda / Composição e Impressão: na Rotativa da Gráfica S. A. R. L. - Rua Luz Soriano, 14 - Lisboa / Publicação à quinta-feira, 5 de Outubro de 1967

Ano 4. / N. 202
2\$50

Estoril é a grande meta!

Os «problemas» no entanto começarão na Guarda

por BAPTISTA DOS SANTOS

Este I «Rallye» Internacional TAP, de que os concorrentes de países mais afastados começaram desde ontem a percorrer os respectivos itinerários de concentração, reveste-se, de facto, de um interesse muito especial.

Na realidade, a repercussão que a prova conseguirá antes ainda de começar, e o valor desportivo que a caracteriza são factores que raramente andam juntos no automobilismo nacional. Principalmente ao nível agora conseguido.

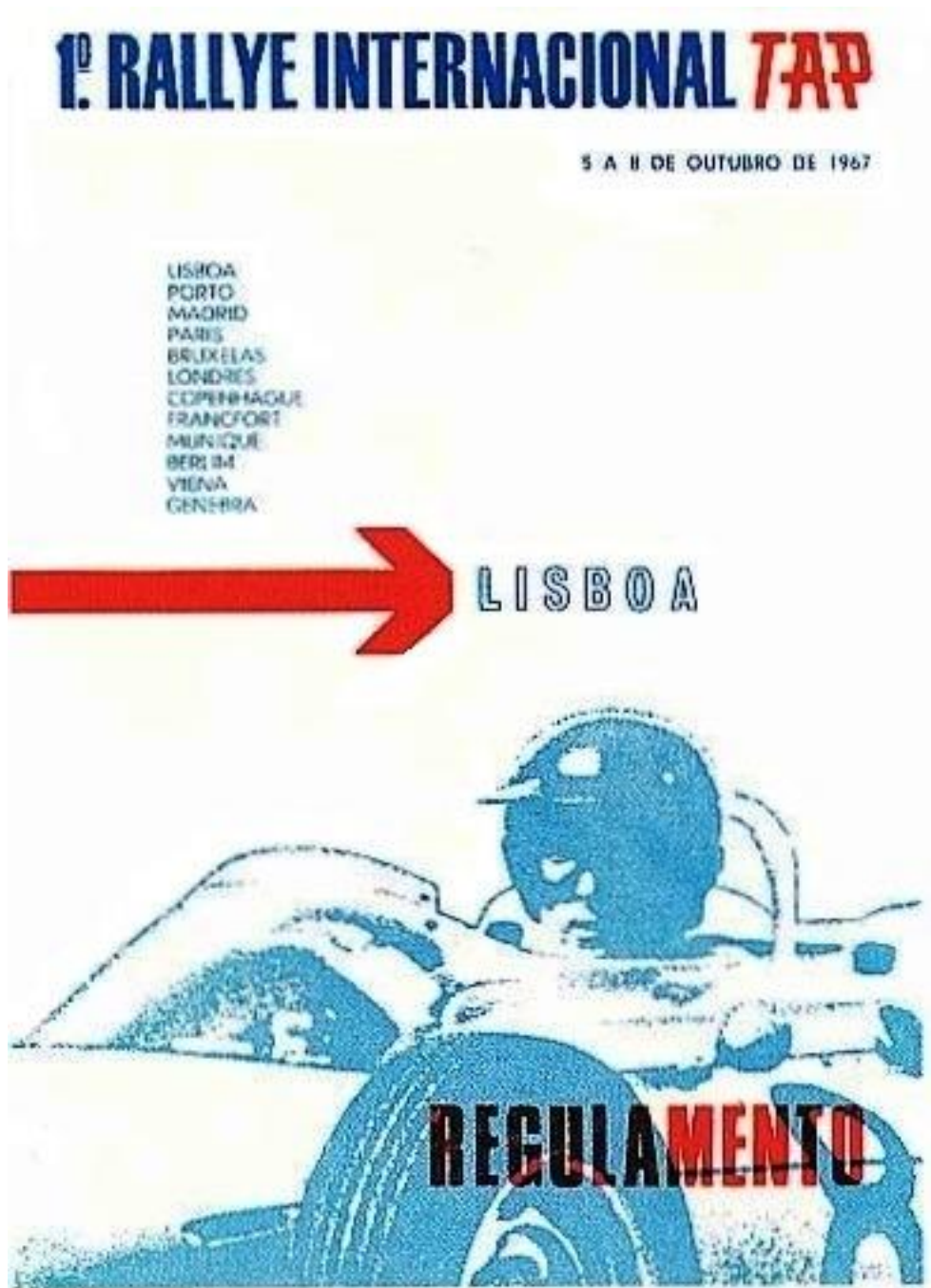
Isto, para já, demonstra uma capacidade de «fazer» muito para lá daquilo que muitos de nós pensamos, e uma evidência, perante o A. C. P., daquilo que é possível fazer, mas... que o inércia de uns quantos não permitiu. O «rallye» reveste-se de um certo encanto: sendo um passeio turístico, na sua maior extensão, terá, fatalmente, o pólo oposto.

Evidentemente, não sabemos o que o

Comando a partir de amanhã, já que o ponto de partida, na prática, terá alguma classificação. O mapa regista a classificação estabelecida para os concorrentes, em 111 horas portuguesas. Como poderá verificar-se no controlo, os pontos são os seguintes: 1.º - 1000; 2.º - 1100; 3.º - 1200; 4.º - 1300; 5.º - 1400; 6.º - 1500; 7.º - 1600; 8.º - 1700; 9.º - 1800; 10.º - 1900; 11.º - 2000; 12.º - 2100; 13.º - 2200; 14.º - 2300; 15.º - 2400; 16.º - 2500; 17.º - 2600; 18.º - 2700; 19.º - 2800; 20.º - 2900; 21.º - 3000; 22.º - 3100; 23.º - 3200; 24.º - 3300; 25.º - 3400; 26.º - 3500; 27.º - 3600; 28.º - 3700; 29.º - 3800; 30.º - 3900; 31.º - 4000; 32.º - 4100; 33.º - 4200; 34.º - 4300; 35.º - 4400; 36.º - 4500; 37.º - 4600; 38.º - 4700; 39.º - 4800; 40.º - 4900; 41.º - 5000; 42.º - 5100; 43.º - 5200; 44.º - 5300; 45.º - 5400; 46.º - 5500; 47.º - 5600; 48.º - 5700; 49.º - 5800; 50.º - 5900; 51.º - 6000; 52.º - 6100; 53.º - 6200; 54.º - 6300; 55.º - 6400; 56.º - 6500; 57.º - 6600; 58.º - 6700; 59.º - 6800; 60.º - 6900; 61.º - 7000; 62.º - 7100; 63.º - 7200; 64.º - 7300; 65.º - 7400; 66.º - 7500; 67.º - 7600; 68.º - 7700; 69.º - 7800; 70.º - 7900; 71.º - 8000; 72.º - 8100; 73.º - 8200; 74.º - 8300; 75.º - 8400; 76.º - 8500; 77.º - 8600; 78.º - 8700; 79.º - 8800; 80.º - 8900; 81.º - 9000; 82.º - 9100; 83.º - 9200; 84.º - 9300; 85.º - 9400; 86.º - 9500; 87.º - 9600; 88.º - 9700; 89.º - 9800; 90.º - 9900; 91.º - 10000; 92.º - 10100; 93.º - 10200; 94.º - 10300; 95.º - 10400; 96.º - 10500; 97.º - 10600; 98.º - 10700; 99.º - 10800; 100.º - 10900; 101.º - 11000; 102.º - 11100; 103.º - 11200; 104.º - 11300; 105.º - 11400; 106.º - 11500; 107.º - 11600; 108.º - 11700; 109.º - 11800; 110.º - 11900; 111.º - 12000; 112.º - 12100; 113.º - 12200; 114.º - 12300; 115.º - 12400; 116.º - 12500; 117.º - 12600; 118.º - 12700; 119.º - 12800; 120.º - 12900; 121.º - 13000; 122.º - 13100; 123.º - 13200; 124.º - 13300; 125.º - 13400; 126.º - 13500; 127.º - 13600; 128.º - 13700; 129.º - 13800; 130.º - 13900; 131.º - 14000; 132.º - 14100; 133.º - 14200; 134.º - 14300; 135.º - 14400; 136.º - 14500; 137.º - 14600; 138.º - 14700; 139.º - 14800; 140.º - 14900; 141.º - 15000; 142.º - 15100; 143.º - 15200; 144.º - 15300; 145.º - 15400; 146.º - 15500; 147.º - 15600; 148.º - 15700; 149.º - 15800; 150.º - 15900; 151.º - 16000; 152.º - 16100; 153.º - 16200; 154.º - 16300; 155.º - 16400; 156.º - 16500; 157.º - 16600; 158.º - 16700; 159.º - 16800; 160.º - 16900; 161.º - 17000; 162.º - 17100; 163.º - 17200; 164.º - 17300; 165.º - 17400; 166.º - 17500; 167.º - 17600; 168.º - 17700; 169.º - 17800; 170.º - 17900; 171.º - 18000; 172.º - 18100; 173.º - 18200; 174.º - 18300; 175.º - 18400; 176.º - 18500; 177.º - 18600; 178.º - 18700; 179.º - 18800; 180.º - 18900; 181.º - 19000; 182.º - 19100; 183.º - 19200; 184.º - 19300; 185.º - 19400; 186.º - 19500; 187.º - 19600; 188.º - 19700; 189.º - 19800; 190.º - 19900; 191.º - 20000; 192.º - 20100; 193.º - 20200; 194.º - 20300; 195.º - 20400; 196.º - 20500; 197.º - 20600; 198.º - 20700; 199.º - 20800; 200.º - 20900; 201.º - 21000; 202.º - 21100; 203.º - 21200; 204.º - 21300; 205.º - 21400; 206.º - 21500; 207.º - 21600; 208.º - 21700; 209.º - 21800; 210.º - 21900; 211.º - 22000; 212.º - 22100; 213.º - 22200; 214.º - 22300; 215.º - 22400; 216.º - 22500; 217.º - 22600; 218.º - 22700; 219.º - 22800; 220.º - 22900; 221.º - 23000; 222.º - 23100; 223.º - 23200; 224.º - 23300; 225.º - 23400; 226.º - 23500; 227.º - 23600; 228.º - 23700; 229.º - 23800; 230.º - 23900; 231.º - 24000; 232.º - 24100; 233.º - 24200; 234.º - 24300; 235.º - 24400; 236.º - 24500; 237.º - 24600; 238.º - 24700; 239.º - 24800; 240.º - 24900; 241.º - 25000; 242.º - 25100; 243.º - 25200; 244.º - 25300; 245.º - 25400; 246.º - 25500; 247.º - 25600; 248.º - 25700; 249.º - 25800; 250.º - 25900; 251.º - 26000; 252.º - 26100; 253.º - 26200; 254.º - 26300; 255.º - 26400; 256.º - 26500; 257.º - 26600; 258.º - 26700; 259.º - 26800; 260.º - 26900; 261.º - 27000; 262.º - 27100; 263.º - 27200; 264.º - 27300; 265.º - 27400; 266.º - 27500; 267.º - 27600; 268.º - 27700; 269.º - 27800; 270.º - 27900; 271.º - 28000; 272.º - 28100; 273.º - 28200; 274.º - 28300; 275.º - 28400; 276.º - 28500; 277.º - 28600; 278.º - 28700; 279.º - 28800; 280.º - 28900; 281.º - 29000; 282.º - 29100; 283.º - 29200; 284.º - 29300; 285.º - 29400; 286.º - 29500; 287.º - 29600; 288.º - 29700; 289.º - 29800; 290.º - 29900; 291.º - 30000; 292.º - 30100; 293.º - 30200; 294.º - 30300; 295.º - 30400; 296.º - 30500; 297.º - 30600; 298.º - 30700; 299.º - 30800; 300.º - 30900; 301.º - 31000; 302.º - 31100; 303.º - 31200; 304.º - 31300; 305.º - 31400; 306.º - 31500; 307.º - 31600; 308.º - 31700; 309.º - 31800; 310.º - 31900; 311.º - 32000; 312.º - 32100; 313.º - 32200; 314.º - 32300; 315.º - 32400; 316.º - 32500; 317.º - 32600; 318.º - 32700; 319.º - 32800; 320.º - 32900; 321.º - 33000; 322.º - 33100; 323.º - 33200; 324.º - 33300; 325.º - 33400; 326.º - 33500; 327.º - 33600; 328.º - 33700; 329.º - 33800; 330.º - 33900; 331.º - 34000; 332.º - 34100; 333.º - 34200; 334.º - 34300; 335.º - 34400; 336.º - 34500; 337.º - 34600; 338.º - 34700; 339.º - 34800; 340.º - 34900; 341.º - 35000; 342.º - 35100; 343.º - 35200; 344.º - 35300; 345.º - 35400; 346.º - 35500; 347.º - 35600; 348.º - 35700; 349.º - 35800; 350.º - 35900; 351.º - 36000; 352.º - 36100; 353.º - 36200; 354.º - 36300; 355.º - 36400; 356.º - 36500; 357.º - 36600; 358.º - 36700; 359.º - 36800; 360.º - 36900; 361.º - 37000; 362.º - 37100; 363.º - 37200; 364.º - 37300; 365.º - 37400; 366.º - 37500; 367.º - 37600; 368.º - 37700; 369.º - 37800; 370.º - 37900; 371.º - 38000; 372.º - 38100; 373.º - 38200; 374.º - 38300; 375.º - 38400; 376.º - 38500; 377.º - 38600; 378.º - 38700; 379.º - 38800; 380.º - 38900; 381.º - 39000; 382.º - 39100; 383.º - 39200; 384.º - 39300; 385.º - 39400; 386.º - 39500; 387.º - 39600; 388.º - 39700; 389.º - 39800; 390.º - 39900; 391.º - 40000; 392.º - 40100; 393.º - 40200; 394.º - 40300; 395.º - 40400; 396.º - 40500; 397.º - 40600; 398.º - 40700; 399.º - 40800; 400.º - 40900; 401.º - 41000; 402.º - 41100; 403.º - 41200; 404.º - 41300; 405.º - 41400; 406.º - 41500; 407.º - 41600; 408.º - 41700; 409.º - 41800; 410.º - 41900; 411.º - 42000; 412.º - 42100; 413.º - 42200; 414.º - 42300; 415.º - 42400; 416.º - 42500; 417.º - 42600; 418.º - 42700; 419.º - 42800; 420.º - 42900; 421.º - 43000; 422.º - 43100; 423.º - 43200; 424.º - 43300; 425.º - 43400; 426.º - 43500; 427.º - 43600; 428.º - 43700; 429.º - 43800; 430.º - 43900; 431.º - 44000; 432.º - 44100; 433.º - 44200; 434.º - 44300; 435.º - 44400; 436.º - 44500; 437.º - 44600; 438.º - 44700; 439.º - 44800; 440.º - 44900; 441.º - 45000; 442.º - 45100; 443.º - 45200; 444.º - 45300; 445.º - 45400; 446.º - 45500; 447.º - 45600; 448.º - 45700; 449.º - 45800; 450.º - 45900; 451.º - 46000; 452.º - 46100; 453.º - 46200; 454.º - 46300; 455.º - 46400; 456.º - 46500; 457.º - 46600; 458.º - 46700; 459.º - 46800; 460.º - 46900; 461.º - 47000; 462.º - 47100; 463.º - 47200; 464.º - 47300; 465.º - 47400; 466.º - 47500; 467.º - 47600; 468.º - 47700; 469.º - 47800; 470.º - 47900; 471.º - 48000; 472.º - 48100; 473.º - 48200; 474.º - 48300; 475.º - 48400; 476.º - 48500; 477.º - 48600; 478.º - 48700; 479.º - 48800; 480.º - 48900; 481.º - 49000; 482.º - 49100; 483.º - 49200; 484.º - 49300; 485.º - 49400; 486.º - 49500; 487.º - 49600; 488.º - 49700; 489.º - 49800; 490.º - 49900; 491.º - 50000; 492.º - 50100; 493.º - 50200; 494.º - 50300; 495.º - 50400; 496.º - 50500; 497.º - 50600; 498.º - 50700; 499.º - 50800; 500.º - 50900; 501.º - 51000; 502.º - 51100; 503.º - 51200; 504.º - 51300; 505.º - 51400; 506.º - 51500; 507.º - 51600; 508.º - 51700; 509.º - 51800; 510.º - 51900; 511.º - 52000; 512.º - 52100; 513.º - 52200; 514.º - 52300; 515.º - 52400; 516.º - 52500; 517.º - 52600; 518.º - 52700; 519.º - 52800; 520.º - 52900; 521.º - 53000; 522.º - 53100; 523.º - 53200; 524.º - 53300; 525.º - 53400; 526.º - 53500; 527.º - 53600; 528.º - 53700; 529.º - 53800; 530.º - 53900; 531.º - 54000; 532.º - 54100; 533.º - 54200; 534.º - 54300; 535.º - 54400; 536.º - 54500; 537.º - 54600; 538.º - 54700; 539.º - 54800; 540.º - 54900; 541.º - 55000; 542.º - 55100; 543.º - 55200; 544.º - 55300; 545.º - 55400; 546.º - 55500; 547.º - 55600; 548.º - 55700; 549.º - 55800; 550.º - 55900; 551.º - 56000; 552.º - 56100; 553.º - 56200; 554.º - 56300; 555.º - 56400; 556.º - 56500; 557.º - 56600; 558.º - 56700; 559.º - 56800; 560.º - 56900; 561.º - 57000; 562.º - 57100; 563.º - 57200; 564.º - 57300; 565.º - 57400; 566.º - 57500; 567.º - 57600; 568.º - 57700; 569.º - 57800; 570.º - 57900; 571.º - 58000; 572.º - 58100; 573.º - 58200; 574.º - 58300; 575.º - 58400; 576.º - 58500; 577.º - 58600; 578.º - 58700; 579.º - 58800; 580.º - 58900; 581.º - 59000; 582.º - 59100; 583.º - 59200; 584.º - 59300; 585.º - 59400; 586.º - 59500; 587.º - 59600; 588.º - 59700; 589.º - 59800; 590.º - 59900; 591.º - 60000; 592.º - 60100; 593.º - 60200; 594.º - 60300; 595.º - 60400; 596.º - 60500; 597.º - 60600; 598.º - 60700; 599.º - 60800; 600.º - 60900; 601.º - 61000; 602.º - 61100; 603.º - 61200; 604.º - 61300; 605.º - 61400; 606.º - 61500; 607.º - 61600; 608.º - 61700; 609.º - 61800; 610.º - 61900; 611.º - 62000; 612.º - 62100; 613.º - 62200; 614.º - 62300; 615.º - 62400; 616.º - 62500; 617.º - 62600; 618.º - 62700; 619.º - 62800; 620.º - 62900; 621.º - 63000; 622.º - 63100; 623.º - 63200; 624.º - 63300; 625.º - 63400; 626.º - 63500; 627.º - 63600; 628.º - 63700; 629.º - 63800; 630.º - 63900; 631.º - 64000; 632.º - 64100; 633.º - 64200; 634.º - 64300; 635.º - 64400; 636.º - 64500; 637.º - 64600; 638.º - 64700; 639.º - 64800; 640.º - 64900; 641.º - 65000; 642.º - 65100; 643.º - 65200; 644.º - 65300; 645.º - 65400; 646.º - 65500; 647.º - 65600; 648.º - 65700; 649.º - 65800; 650.º - 65900; 651.º - 66000; 652.º - 66100; 653.º - 66200; 654.º - 66300; 655.º - 66400; 656.º - 66500; 657.º - 66600; 658.º - 66700; 659.º - 66800; 660.º - 66900; 661.º - 67000; 662.º - 67100; 663.º - 67200; 664.º - 67300; 665.º - 67400; 666.º - 67500; 667.º - 67600; 668.º - 67700; 669.º - 67800; 670.º - 67900; 671.º - 68000; 672.º - 68100; 673.º - 68200; 674.º - 68300; 675.º - 68400; 676.º - 68500; 677.º - 68600; 678.º - 68700; 679.º - 68800; 680.º - 68900; 681.º - 69000; 682.º - 69100; 683.º - 69200; 684.º - 69300; 685.º - 69400; 686.º - 69500; 687.º - 69600; 688.º - 69700; 689.º - 69800; 690.º - 69900; 691.º - 70000; 692.º - 70100; 693.º - 70200; 694.º - 70300; 695.º - 70400; 696.º - 70500; 697.º - 70600; 698.º - 70700; 699.º - 70800; 700.º - 70900; 701.º - 71000; 702.º - 71100; 703.º - 71200; 704.º - 71300; 705.º - 71400; 706.º - 71500; 707.º - 71600; 708.º - 71700; 709.º - 71800; 710.º - 71900; 711.º - 72000; 712.º - 72100; 713.º - 72200; 714.º - 72300; 715.º - 72400; 716.º - 72500; 717.º - 72600; 718.º - 72700; 719.º - 72800; 720.º - 72900; 721.º - 73000; 722.º - 73100; 723.º - 73200; 724.º - 73300; 725.º - 73400; 726.º - 73500; 727.º - 73600; 728.º - 73700; 729.º - 73800; 730.º - 73900; 731.º - 74000; 732.º - 74100; 733.º - 74200; 734.º - 74300; 735.º - 74400; 736.º - 74500; 737.º - 74600; 738.º - 74700; 739.º - 74800; 740.º - 74900; 741.º - 75000; 742.º - 75100; 743.º - 75200; 744.º - 75300; 745.º - 75400; 746.º - 75500; 747.º - 75600; 748.º - 75700; 749.º - 75800; 750.º - 75900; 751.º - 76000; 752.º - 76100; 753.º - 76200; 754.º - 76300; 755.º - 76400; 756.º - 76500; 757.º - 76600; 758.º - 76700; 759.º - 76800; 760.º - 76900; 761.º - 77000; 762.º - 77100; 763.º - 77200; 764.º - 77300; 765.º - 77400; 766.º - 77500; 767.º - 77600; 768.º - 77700; 769.º - 77800; 770.º - 77900; 771.º - 78000; 772.º - 78100; 773.º - 78200; 774.º - 78300; 775.º - 78400; 776.º - 78500; 777.º - 78600; 778.º - 78700; 779.º - 78800; 780.º - 78900; 781.º - 79000; 782.º - 79100; 783.º - 79200; 784.º - 79300; 785.º - 79400; 786.º - 79500; 787.º - 79600; 788.º - 79700; 789.º - 79800; 790.º - 79900; 791.º - 80000; 792.º - 80100; 793.º - 80200; 794.º - 80300; 795.º - 80400; 796.º - 80500; 797.º - 80600; 798.º - 80700; 799.º - 80800; 800.º - 80900; 801.º - 81000; 802.º - 81100; 803.º - 81200; 804.º - 81300; 805.º - 81400; 806.º - 81500; 807.º - 81600; 808.º - 81700; 809.º - 81800; 810.º - 81900; 811.º - 82000; 812.º - 82100; 813.º - 82200; 814.º - 82300; 815.º - 82400; 816.º - 82500; 817.º - 82600; 818.º - 82700; 819.º - 82800; 820.º - 82900; 821.º - 83000; 822.º - 83100; 823.º - 83200; 824.º - 83300; 825.º - 83400; 826.º - 83500; 827.º - 83600; 828.º - 83700; 829.º - 83800; 830.º - 83900; 831.º - 84000; 832.º - 84100; 833.º - 84200; 834.º - 84300; 835.º - 84400; 836.º - 84500; 837.º - 84600; 838.º - 84700; 839.º - 84800; 840.º - 84900; 841.º - 85000; 842.º - 85100; 843.º - 85200; 844.º - 85300; 845.º - 85400; 846.º - 85500; 847.º - 85600; 848.º - 85700; 849.º - 85800; 8

Anexo B

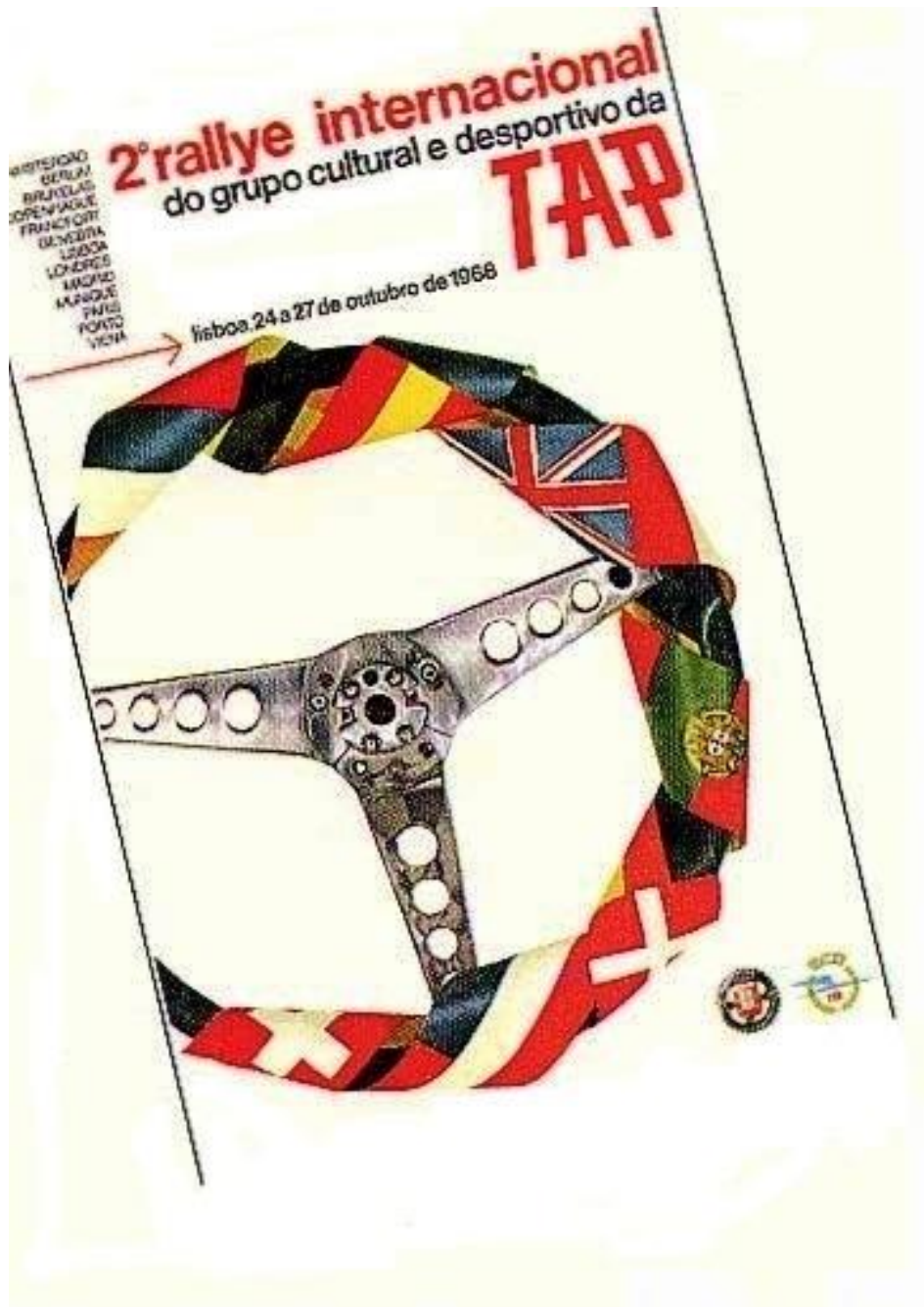
Capa do regulamento do I Rallye Internacional TAP



Fonte: VII Rallye TAP-I International: regulations. Geral, Biblioteca ACP

Anexo C

Cartaz do II Rallye Internacional TAP



Fonte: ACP. Rally de Portugal 50 anos. Lisboa: ACP 2017

Anexo D

Artigo com ilustração dos itinerários de concentração do II Rallye Internacional TAP

**O II RALLYE
INTERNACIONAL TAP**

A MAIOR PARTICIPAÇÃO

EM PROVAS DE ORGANIZAÇÃO PORTUGUESA

Partidas ontem de COPENHAGUE, FRANKFORT
MUNIQUE E VIENA

DE algumas cidades europeias começaram ontem a sair, os primeiros dos cento e noventa concorrentes ao II Rallye Internacional TAP, um numero que não só é «record» em provas automobilísticas nacionais, como poucas vezes é atingido mesmo ao nível europeu. «MOTOR» acompanhando como sempre os grandes acontecimentos do desporto automóvel, oferece aos seus leitores através de várias páginas, uma detalhada informação sobre tão importante prova.



**Concorrentes de Lisboa e Porto:
HOJE INÍCIO DA LONGA CAMINHADA**

Fonte: Jornal Motor 23 de outubro 1968

Anexo F

Itinerário do III Rallye Internacional TAP

TAP: QUANDO E POR ONDE

ITINERÁRIOS DE CONCENTRAÇÃO

HORARIO ITINERÁRIO COMUM

PROVAS DE CLASSIFICAÇÃO

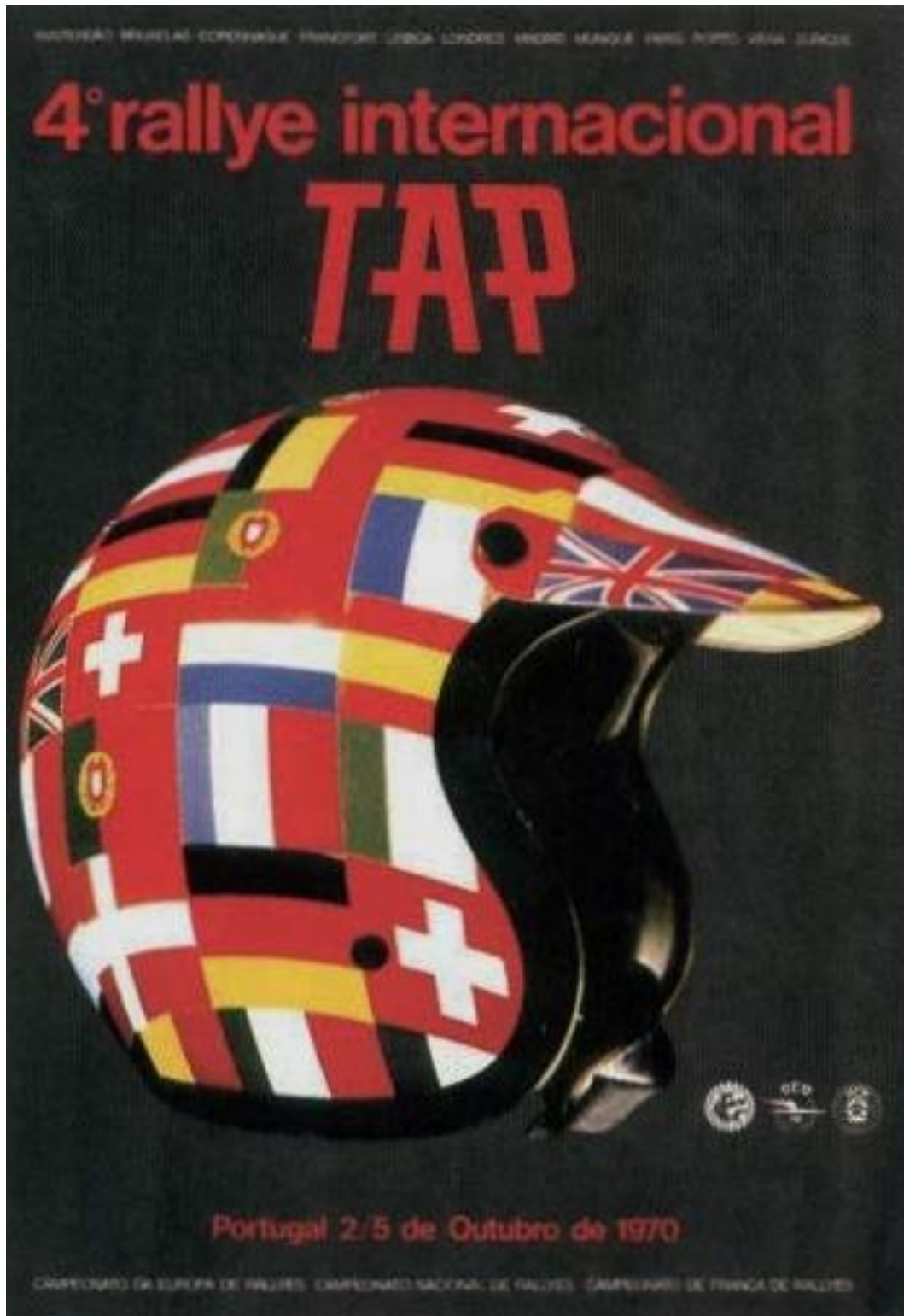
This page contains the title 'TAP: QUANDO E POR ONDE' and the subtitle 'ITINERÁRIOS DE CONCENTRAÇÃO'. It features a central map of Portugal with a rally route marked by numbered points (1-10) and various symbols. To the left of the map are several columns of text providing details for different stages and concentration points, including names of companies and specific locations. To the right of the map is a 'HORARIO ITINERÁRIO COMUM' section with three stages: 1. etapa: S. SEBASTIAO/LISBOA - 1082,700 km; 2. etapa: LISBOA/FORTO - 87,400 km; 3. etapa: PORTO/ESTORIL - 1087,700 km. Below this is a 'PROVAS DE CLASSIFICAÇÃO' table with columns for stage number, location, and time. The table lists 17 stages with their respective times in hours and minutes.

This page is a detailed map of the rally route in Portugal. The route is shown as a thick black line with numbered points (1-10) and various symbols. A large red 'motor' logo is prominently displayed in the center of the map. To the right of the map is a legend for symbols, including a checkered flag, a car, and a truck. The map also shows various geographical features like rivers and roads. The overall layout is similar to the top page, but with a more detailed focus on the route itself.

Fonte: Suplemento Jornal Motor 08 de outubro

Anexo G

Cartaz do IV Rallye Internacional TAP



Fonte: ACP. Rally de Portugal 50 anos. Lisboa: ACP 2017

Anexo H

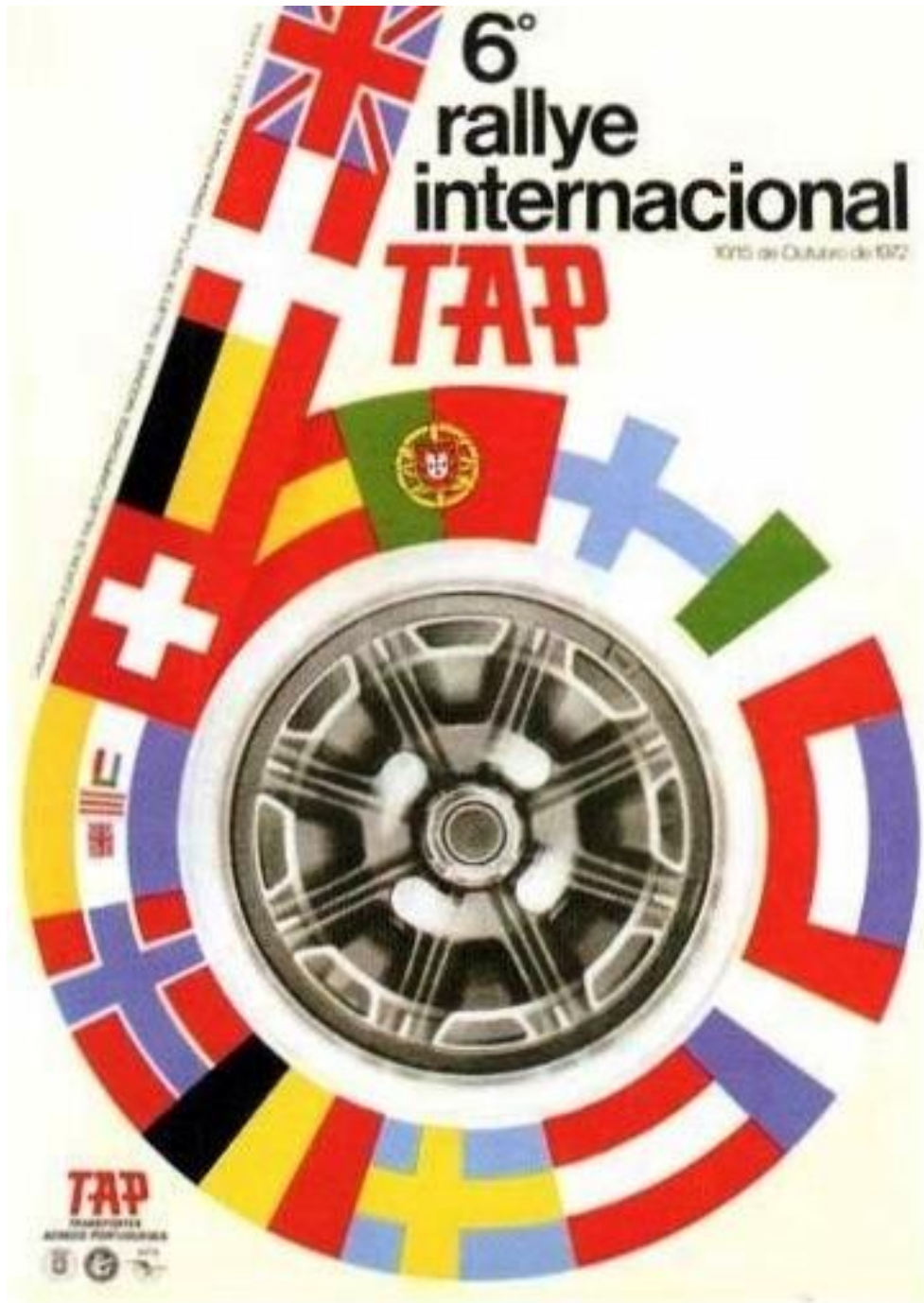
Cartaz do V Rallye Internacional TAP



Fonte: ACP. Rallye de Portugal 50 anos. Lisboa: ACP 2017

Anexo I

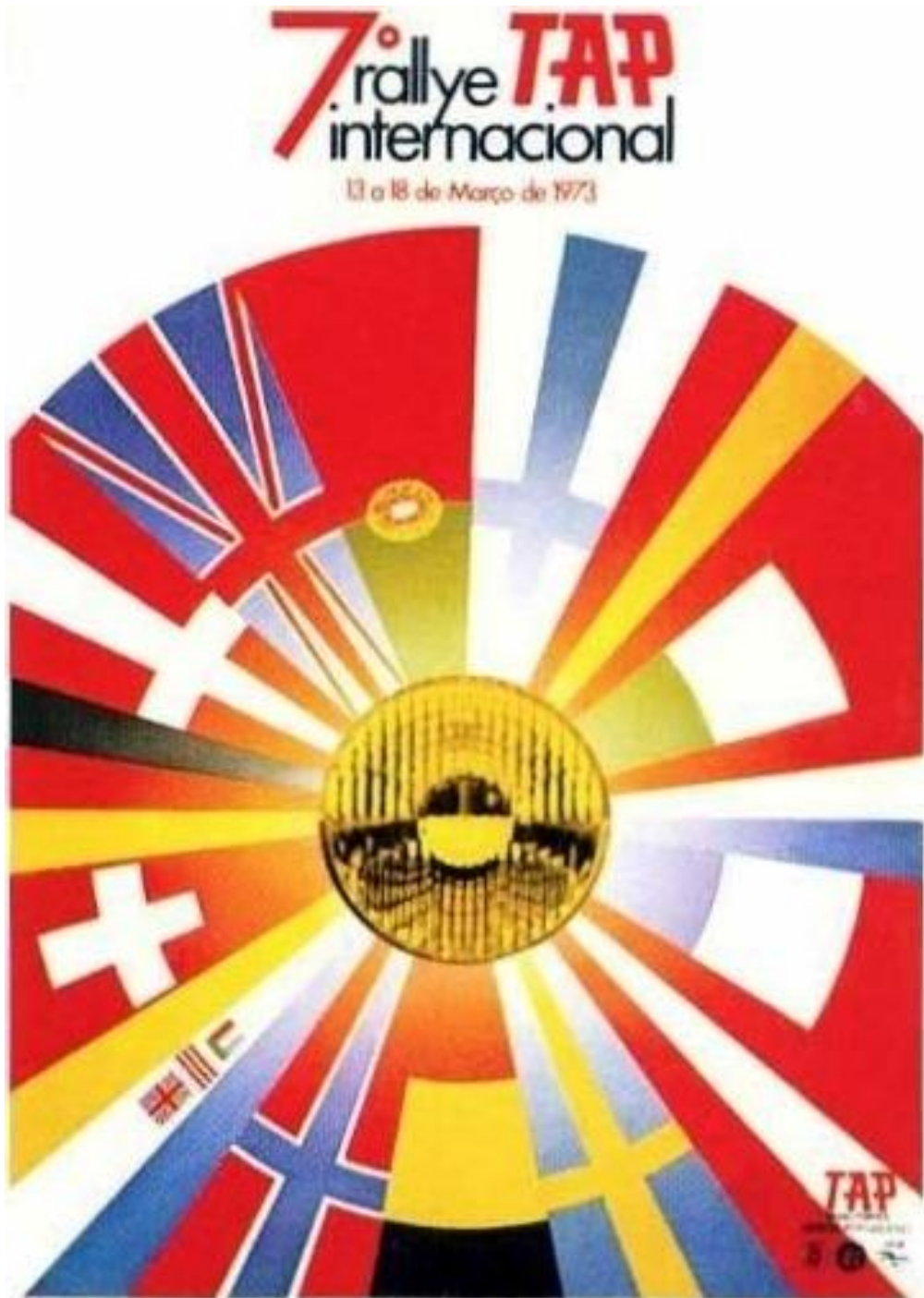
Cartaz da sexta edição do Rallye Internacional TAP



Fonte: ACP. Rally de Portugal 50 anos. Lisboa: ACP 2017

Anexo J

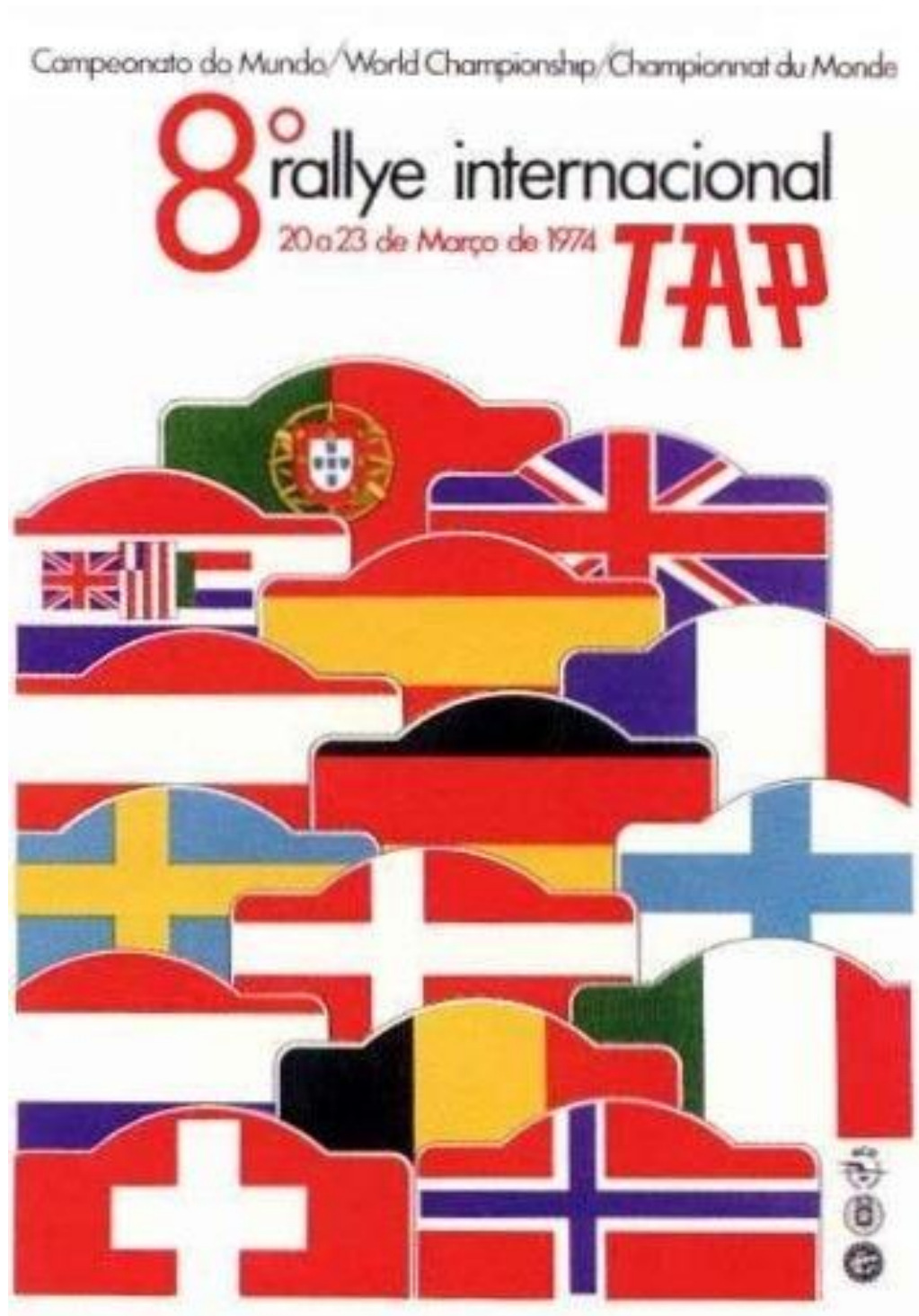
Cartaz da edição de 1973 do Rallye Internacional TAP



Fonte: ACP. Rally de Portugal 50 anos. Lisboa: ACP 2017

Anexo K

Cartaz do VIII Rallye Internacional TAP



Fonte: ACP. Rally de Portugal 50 anos. Lisboa: ACP 2017

Anexo L

Cartaz do Rallye de Portugal 1975



Fonte: ACP. Rallye de Portugal 50 anos. Lisboa: ACP 2017

Anexo M

Cartaz do Rallye de Portugal 1976



Fonte: ACP. Rallye de Portugal 50 anos. Lisboa: ACP 2017

Anexo N

Troféu BPICA Rallye Portugal 1976-77-78



ACP, Arquivo Fotográfico, Coleção Rallye de Portugal, imagem 35