

O Circuito de Vila Real

Contributos para uma Antologia



Colecção *Tellus*
Câmara Municipal de Vila Real

2.^a Edição





Câmara Municipal
Presidente
Rui Jorge Cordeiro Gonçalves dos Santos
Vereadora da Cultura
Eugénia Margarida Coutinho da Silva Almeida

Grémio Literário Vila-Realense
Responsável
António Manuel Pires Cabral

Título: *O Circuito de Vila Real – Contributos para uma Antologia*
2.^a Edição, revista [1.^a Edição, 2014]
Seleção de textos e prefácio de Elísio Amaral Neves
Na capa: II Circuito de Vila Real, 1932

Colecção *Tellus*, n.º 29
Edição: Grémio Literário Vila-Realense • **Câmara Municipal de Vila Real**
gremio.cm-vilareal.pt • cm-vilareal.pt
Vila Real, Maio de 2015
Tiragem: 500 exemplares
Manteve-se a ortografia original do texto, salvo em casos de lapso ou gralha evidentes
Depósito Legal: 392495/15
Composto e impresso: Minerva Transmontana, Tipografia, Lda. – Vila Real

O Circuito de Vila Real

Contributos para uma Antologia



Prefácio

Não conseguimos precisar há quanto tempo nos pediram, e não foi certamente uma única vez, para reflectir e sugerir algumas iniciativas que afirmassem definitivamente o Circuito de Vila Real como um recurso turístico regional e nacional.

Sugerimos que se requalificassem e sinalizassem os principais ícones e memórias do Circuito e da Cidade – que de alguma forma cresceu condicionada por ele –, como por exemplo a “curva do sinaleiro” (ou “curva da Areias” ou “curva da salsicharia”), o “acampamento dos Sameiros”, a amputação do Chafariz do Cano nas corridas de 1950; propusemos um *merchandising* “agressivo”; defendemos a criação de um museu e, entre outras iniciativas, uma *performance* anual que sugerisse “o barulho” próprio das provas de automóveis e motos, e do ambiente que as envolve.

Disseram-nos na altura, relativamente a esta última sugestão, que era exageradamente minimalista. Não concordamos. Todos recordarão que o que sobressaía daqueles dias quentes e do silêncio mágico que envolvia a Cidade, era o ruído dos automóveis e das motos – na Avenida Carvalho Araújo, nos dias que antecediam as provas; nas entradas da Cidade, onde acorriam dezenas de milhares de adeptos; no Circuito. Esse “barulho”, que se transformava num ruído diferente de todos os outros, com identidade, é para nós também ele um ícone do Circuito.

Aureliano Barrigas, ao analisar o Circuito de Vila Real como meio de promoção do Concelho, diz que vale mais um «simples ronco do “Bugatti” vermelho, do simpático desportista Alfredo Marinho» do que uma «erudita conferência do Abade de Baçal».

O escritor A. Passos Coelho confidenciou-nos que, em garoto, nos primeiros anos da década de 1930, vinha sempre às corridas a

Vila Real. Tinha sete, oito anos, e sem autorização dos pais, fugia de *Balongueiras* na companhia de rapazes um pouco mais velhos, na direcção de Mateus. Cheio de calor, sem ter um tostão que lhe permitisse comprar um copo de água pequeno, ali ficava, atrás dos mais velhos e sobretudo dos mais altos, horas a fio, sem nunca ver passar um automóvel. Só os ouvia. E recorda hoje sem qualquer mágoa o seu barulho: *vrriirruuuuummm*.

Muito mais complexo do que as considerações sobre a importância ou não do ruído dos desportos motorizados é uma antologia sobre o Circuito de Vila Real.

Neste primeiro trabalho, ficámos por uma abordagem do conteúdo maioritariamente literário de alguns textos de escritor — João de Araújo Correia, Sant’Anna Dionísio, António Cabral, A. M. Pires Cabral, Eduardo Guerra Carneiro e A. Passos Coelho —, e de jornalistas e de colaboradores da imprensa regional — Bandeira de Tóro, Armando Borges da Conceição (Miro), Aureliano Barrigas, Manuel Gonçalves Pureza, Chico Costa, Vasco Callixto¹, Emídio Roque da Silveira e Euclides Portugal —, com a certeza de que seremos parceiros no trabalho que dê a dimensão exacta da importância do que representou (e todos queremos que volte a representar) Vila Real, como “capital” do desporto automóvel em Portugal.

¹ Dado como exemplo de uma abordagem de jornalismo desportivo.

O nosso III Circuito

[...]

É um meio de proganda precioso, porque é moderno, do seu tempo, do tempo das maquinas, dos bófes pela bôca fóra, a toda a velocidade.

Portugal é mais conhecido hoje graças aos olimpicos do football, que a toda essa caterva de maravilhosos contos das mil e uma noites que foram as conquistas e descobrimentos, no passado.

Consequentemente — Oh, psicologia da fraqueza humana! — vale menos para o alcance da difusão do bom nome da nossa terra uma sizuda e erudita conferencia do Abade de Baçal, ali, no Teatro Circo, que o simples ronco do «Bugatti» vermelho, do simpatico desportista Alfredo Marinho, que este ano encontra dignos rivaes, no Alfa-Romeu recentemente adquirido por Vasco Sameiro, nos velocissimos M.G., carros ingleses até agora invenciveis nas respectivas categorias, porventura no «Bugatti» branco de Lerkfield, nos Invicta que já fizeram a prova o ano passado.

[...]

B. [Aureliano Barrigas], “Notas à margem — O nosso III Circuito” in *O Villarealense*, Vila Real, 18 de Maio de 1933, p. 1.

As provas do Circuito de Vila Real em 1936

O que êste circuito automobilista representa para a história do calendário desportivo nacional nos últimos anos da actividade deste género de desporto, não é ignorado de todos aqueles que se interessaram pelo desenvolvimento dos desportos mecânicos, entre nós. Realizado pela primeira vez em 1931, teve o condão de animar as provas automobilistas, constituindo a primeira corrida, em estrada em circuito fechado com numerosas voltas levada a efeito em Portugal. Ele é pois o circuito iniciador que veio tirar do completo marasmo em que jazia o desporto do automobilismo incitando a realização de tantas outras organizações automobilistas, e como se não bastasse tal virtude outras adquiriu que em breve o fizeram considerar por todos os entendidos, em especial, sob o ponto de vista técnico, pelas suas condições naturais, às quais a mão do homem acaba num esforço notabilissimo, de dar toda a capacidade de utilização, como um dos circuitos mais completos para as provas em estrada de automovel, presentemente conhecidos em Portugal. A grande prova internacional, será o digno fecho de todos os esforços para o engrandecimento deste Circuito. É justo pôr em destaque a par do entusiasmo e desinteresse da cidade de Vila Real, o valiosíssimo e decisivo auxilio moral e material prestado pelo Automovel Club de Portugal, que numa justa compreensão dos interesses a que preside, envereda assim pelo caminho das grandes realizações, bem assim como a dedicação e entusiasmo dos concorrentes.

A abrilhantar e a despertar um maior interesse e entusiasmo pelo Circuito Internacional que vai disputar-se, contam-se, entre os nomes dos nossos azes, os de trez grandes corredores ingleses que, com o habitual desportismo dos que ao volante procuram a

glória, embora para tanto arrisquem a própria vida, quizeram dar a sua valiosa colaboração. Rayson, Briault e Mauby-Colegrave, vão, estamos disso certos, deslumbrar com os seus bolidos a multidão de entusiastas que acorrerão a assistir à prova. Os corredores portuguezes farão por merecer e conquistar a vitória. Os inglezes, se fôrem forçados a cedê-la, bem cara, estamos disso certos, a venderão. Que o combate que vai travar-se é dos que fazem vibrar ao máximo e pôr à prova os nervos dos concorrentes, não há que duvidar. E que êle emocionará pelas fases difíceis de que se caracteriza o percurso todo o público que o presenciar, também é certeza indubitável. Se quizéssemos fazer prognósticos sobre a vitória, poderíamos lembrar os belissimos e apropriados carros de que são detentores os representantes da velha Albion. Mas nunca deveríamos esquecer que os nossos compatriotas possuem também aquele precioso sangue que desde os mais remotos tempos tem feito da raça portugueza uma das mais heroicas que os povos têm conhecido. Tenhamos pois esperança e deixemos aos corredores e «baratas» — como dizem os nossos irmãos do Brazil — que nos mostrem o que valem e o que puderam fazer.

S/autor, *Programa do Circuito Internacional de Vila Real*, S/local, Julho de 1936, pp. 1 e 20.

[Feira de automóveis]

Almocreves com besta de aluguer havia dois em Canelas: o tio Constâncio e o tio Zé Panelheiro. Lavradores e fidalgos tinham as cavalherices cheias. Guardo ainda nos tímpanos o assobio com que paquetes e moços exortavam o gado a beber no tanque público, à luz do entardecer. Todos os caminhos iam dar à Fonte: a Picota, a Lameira, o Condado e o Miradoiro. Vejo ainda, a correr por estas veredas, montados em pêlo, os animais de raça e os animalejos de carga. Enquanto não escurecia ou a lua não desabrochava, miravam-se na água do bebedeiro os olhos dos cavalos cansados e as pupilas das horsas esquisitas. Cheirava a mentastros a terra húmida...

Veio a gasolina. Calou-se o assobio dos cavaliços. A fonte, ao agonizar do dia, chora. A terra está empapada de óleos fétidos. Arquejam os motores. Engasgam-se as sereias. Traquejam-se as motas.

As festas de Vila Real eram propriamente uma feira. Feira de gado. Em redor do Campo, todo o santo dia se espotricavam burros. Admirava-se o passo travado das éguas, cómodo para botar a longas jornadas. Os abades velhinhos, receosos de abalar para o céu por intermédio de queda ou coice, contentavam-se com fazenda à toa, mediante a condição de não ser brava — jumenta que não mexesse as orelhas, sendeiro que não bulisse um pé sem licença do ordinário e eclesiástico. Os marialvas... só trazendo a melhoria da feira dormiam sossegados. Os lavradores pequenos servia-lhes para o seu arranjo cavalicoque cheio de alifafes, o serro ulcerado de mataduras — tem bô perigo, curam-se com manteiga sem sal.

À noite, com os pulmões cheios de bom ar e os buchos de bom vinho, as tribos debandavam.

Hoje, as festas de Santo António são ainda feira. Mas... feira

de automóveis. Competição de marcas. Concurso de velocidades. À noite, os corredores, em mangas de camisa, ainda alucinados, bebem champanhe, falam calão, gíngam.

João de Araújo Correia, *Sem Método*, 2.^a Edição, Lisboa, 1983, pp. 75 e 76. [1.^a Edição, 1938]

«Circuito» de Vila Real

Coube à cidade de Vila Real, em 1930, a honra de inaugurar as provas automobilistas de velocidade e resistência em numerosas voltas em circuito fechado, vindo, por esta forma, animar tal género de desporto, que jazia no mais apagado desânimo. Outras provas semelhantes foram, depois, levadas a efeito, em várias terras do país, mas nenhuma se afirmou como esta, sob o ponto de vista técnico, mercê das qualidades excepcionais do seu circuito. Efectivamente, desenhado em extensão de pouco mais de sete quilómetros, sob o cenário de uma região maravilhosamente fadada para o turismo, com as suas numerosas viragens de raios variados, rectas, patamares, rampas, cruzamentos, passagens de ponte, passagens de nível, não lhe faltando, sequer, boa parte desenvolvida ao longo do mais urbano da cidade, nenhum como êste, entre nós, actualmente se apresenta tão capaz a satisfazer aquêlo género de competições automobilísticas, hoje tanto em voga, as quais, sem desprezar o critério da velocidade, buscam, sobretudo, apurar as qualidades estradistas dos conductores e dos veículos em concorrência.

Ali são postas à prova, a rapidez, poder de aceleração, de travagem, comportamento em estrada, estabilidade nas viragens, capacidade de resistência da máquina às constantes e variadas manobras, as mais violentas, sem esquecer a exibição das qualidades do conductor exigidas em máximo expoente, em face das inúmeras dificuldades que sem representar expectativa de perigo e tragédia, são no entanto, dignas de ponderar.

O Circuito de Vila Real é bem uma prova que marca; os resultados nela alcançados podem, sem favor, considerar-se como decisivos e avaliam em última instância do valor, da boa ou má reputação de carros e corredores.

O Circuito de Vila Real tornou-se célebre e nêle se realizaram várias corridas internacionais patrocinadas pelo A. C. P.. Deve salientar-se o êxito das competições passadas, a boa organização, o local verdadeiramente aprasível sob o ponto de vista turístico, as facilidades de acesso, graças ao bom estado das estradas. O comércio e a indústria automóvel encontram no Circuito de Vila Real um campo de experiência excelente para apurar das qualidades que caracterizam os carros que circulam entre nós. Realizaram-se várias provas automobilistas de corrida e *sport*, tendo-se também realizado algumas corridas de motos e bicicletas. A Comissão das Festas da Cidade e organizadora das provas automobilistas, pensa continuar a levar a cabo tão importantes provas logo que termine a guerra, pois que, esta, veio interromper a sua realização.

Bandeira de Tóro, *Distrito de Vila Real, Tomo I – O Concelho de Vila Real*, Edição do jornal “A Hora”, Lisboa, 1943, pp. 81 e 82.

CIRCUITO

Em Portugal, as provas automobilísticas de velocidade e resistência jaziam inertes até à criação do Circuito de Vila Real, em 1931.

A Corrida foi um êxito e despertou a atenção dos automobilistas.

Vila Real, portanto, podemos afoitamente dizer, foi o berço das provas desportivas mecanizadas no nosso país.

Provas semelhantes às que desde 1931 se têm disputado nesta pista, foram tentadas noutras terras; mas em nenhuma tiveram a categoria das de Vila Real, mercê das excepcionais qualidades do nosso percurso.

Em 1934 [sic] foi elevado à categoria de INTERNACIONAL.

Vila Real é, pois, a Capital dos Desportos Mecanizados. Foi aqui que se revelaram os grandes azes nacionais do volante:

Eduardo Ferreirinha, Gaspar Sameiro, Vasco Sameiro, Alfredo Marinho Júnior, António Herédia, Mário Ferreira, Adolfo Ferreirinha, Casimiro de Oliveira, Alfredo Rego, Manuel Nunes dos Santos, Mário Clemente, Fernando Palhinhas, Alexandre Black, Mário Teixeira, Manuel Mendes, Mário Ferreira, Eduardo Barbosa e muitos outros, e em Motos os seguintes corredores:

Jaime Campos, António Pinto, Angelo Bastos, para não citarmos tantos e tantos.

Este ano, em virtude das obras em curso na ponte metálica sobre o Corgo, houve a necessidade de modificar o traçado com uma variante de recurso pela rua da Guia, Ponte de Santa Margarida, rua Sargento Pelotas, e rua do Prado, variante que veio aumentar as dificuldades do percurso e dar aos concorrentes oportunidade para demonstrarem a sua serenidade, o seu valor e a resistência do material.

O Circuito de Vila Real «É UM CIRCUITO CEM POR CENTO» assim o afirmou, no final da corrida, o concorrente José Cabral ao enviado especial do Jornal «O Volante» e o Príncipe de Lipe e William Price já o haviam classificado, há anos, como «O MELHOR DA EUROPA».

Não nos deixamos *hibernar* contudo nestas tão elogiosas referências... Desenhado numa extensão de 7200 metros, numa região aprazível fadada para o turismo, com as mais variadas viragens — rectas, curvas de raios diversos, rampas, cruzamentos, passagens de nível, pontes e desenvolvimento pela parte urbana da Cidade — o Circuito de Vila Real é de facto, uma pista que marca, como nenhuma outra do país, apta para apurar das qualidades dos condutores e dos veículos.

O Circuito de Vila Real «Continua e continuará a ser, diz o *Jornal de Noticias*, um dos mais berrantes, senão o mais berrante «Cartaz» dos desportos motorizados portugueses».

Sim. Mas o «continuará a ser» do *Jornal de Noticias* só se justificará se não se perder a continuidade da organização das corridas, tornando estas cada vez mais conhecidas, principalmente fóra do país, e se a pista for melhorando de ano para ano, porque, temos de confessá-lo, a-pesar dos méritos que a natureza do terreno lhe deu, tem algumas deficiências que devem ser corrigidas.

Importa, pois, que todos os Vila-realenses se unam num vibrante interesse pelo seu Circuito, trabalhando, contribuindo, interessando as entidades oficiais — numa palavra, caminhando em frente.

A Comissão Executiva de 1950 teve de vencer mil e uma dificuldades, destruir um sem número de resistências de dentro e de fóra, solucionar muitas exigências e imposições, enfrentar mesquinhos despeitos para se poderem realizar as provas deste ano.

Foi uma luta árdua, empolgante e febril, que não comentamos, como seria nosso desejo, obedecendo à determinação de não prejudicar o futuro do Circuito.

Apesar de tudo, podemos orgulhar-nos de ver realizado, em condições desfavoráveis, o que muitos julgavam impossível.

Não atingimos obra isenta de defeitos, é certo; mas defeitos houve e haverá sempre e não admira, portanto, que, trabalhando em circunstâncias adversas, os houvesse este ano.

No arranjo e adaptação da variante foi valiosíssimo o concurso dos Ex.^{mos} Senhores Engenheiros Alfredo de Oliveira Amaral e o Sr. David Alves Ferreira.

O primeiro, pondo desinteressadamente a sua competência na direcção dos trabalhos e o segundo dispensando-nos o pessoal técnico e emprestando-nos gratuitamente a sua aparelhagem de aplicação do betuminoso.

Aqui fica o testemunho do nosso reconhecimento.

S/autor, Programa das Festas da Cidade de Vila Real, Vila Real, 1950, pp. 54 e 55.

O Circuito Internacional de Vila Real

Tem Vila Real um legítimo orgulho no seu Circuito, onde, de ano para ano, se vão realizando provas de automóveis e motos, do mais alto nível desportivo.

Tendo sido iniciadas em 1931, pelo espírito esclarecido dum vilarealense ilustre, Vila Real orgulha-se de haver sido, em Portugal, o pioneiro dos desportos mecanizados em Circuito, que desde logo fizeram acorrer, à Capital Trasmontana, uma multidão de entusiastas do automobilismo.

Estas provas, inicialmente limitadas à concorrência de automobilistas nacionais, desportistas da melhor têmpera, entre os quais é justo referir Alfredo Marinho, Nunes dos Santos, D. António Herédia e Vasco Sameiro, já em 1936 foram enriquecidas com a presença de valorosos corredores estrangeiros, tais como Von Guillaume e Sauerwein.

O Circuito passou assim à categoria de Internacional.

Logo no ano seguinte, em 1937, concorreram o Príncipe de Lippe (Alemão) Rayson (Inglês), e Benedito Lopes (Brasileiro); em 1938 alinharam Ralph Rose (Alemão) e Peter Cristea (Romeno). Estava formada a sua categoria Internacional.

Suspensas as provas durante a guerra, elas recomeçaram em 1949, apenas com corredores nacionais; mas logo em 1950 foi possível ver alinhar corredores italianos, que, nas provas este ano realizadas, marcaram de novo a sua presença, apesar das dificuldades de vária ordem, próprias do após guerra.

Diminuidas que sejam estas dificuldades, pelo retorno aos tempos de paz, o Circuito Internacional de Vila Real, já hoje famoso no mundo automobilístico, pelas condições especiais do seu traçado que alguns corredores estrangeiros consideram como

um dos melhores da Europa, terá as suas provas, enriquecidas de novo com a presença de volantes de renome mundial, Franceses, Ingleses, Alemães e Italianos, que em competição com os melhores nacionais, proporcionarão aos milhares de visitantes um espectáculo empolgante de emoção e entusiasmo.

Vila Real espera poder oferecer um tal espectáculo em 1952.

Vila Real espera-vos.

S/autor, *Folheto de propaganda do Grupo Excursionista "Águias do Marão"*, Vila Real, 1951, p. 15.

Ode ao Circuito de Vila Real

Finalmente em seu lento dobar
o tempo trouxe o dia prometido,
o dia de ouro evanescente e fértil,
que cresce e avança num ritmo de harmonia
e logo todo se enflora das esperanças mais vivas.
Um dia novo, íngualável, sem par, imorredoiro,
marcado para sempre com a pedra mais alva do afecto
— O sol irrompe serena porém triunfalmente e tudo alaga
de esplendor,
um sol compreensivo e bom, um sol dílecto e vasto,
o sol propício das apoteoses.
Começam a surgir num alvoroço os primeiros visitantes
que não escondem a impaciência nem a ansiedade.
Espalham-se pela cidade em busca de locais curiosidades,
invadem-na pouco a pouco em ondas densas e volúveis,
giram, circulam sôfregamente e um pouco à toa
à procura dos roteiros, das viandas e dos néctares,
à procura afinal de tudo e de nada no imprevisto das viagens.
Com a afluência dos forasteiros em breve o ruído avulta e alastra
como o mar na ressaca,
e ao tagarelar e linguajar das gentes das mais diversas partes
juntam-se o halali ensurdecador dos klaksons, apitos, assobios.
Entanto, Vila Real, perfeitamente calma mas todavia lucilante
aguarda a hora suprema, a sua vitória na consagração da tarde
que começa.
Qual odalisca voluptuosa dir- se-ia que se apresta com donaire
para o momento culminante,
para uma aparatosa e solene entrada em cena

como outrora nos torneios galantes as princesas gentis.
Vila Real atavia-se ou parece que se engalana com requinte,
porém as suas roupagens não são holandas nem brocados
senão a verde luxuriança em derredor,
os seus dons paisagísticos impressionantes de doçura e vigor,
o panorama intérmino e profundo das montanhas e dos vales
na inebriante sucessão dos aspectos e espectáculos,
a sua alteza em magnificência,
em sidéria altitude de enlevo.

Mas aproxima-se o momento do Circuito e uma colorida multidão
que constantemente se renova qual oceano sem limite
em que sobressaem as flutuantes sereias
começa a agitar-se num incontido, impaciente esperar de frenesi.
Agora, tudo a postos, deu o sinal da partida e os corredores
em tropel, em pelotão, abalam para a prova rude e forte,
a competição alucinada da técnica e da velocidade,
da destemor e da energia,
espécie de demonismo voluptuoso e trágico,
a competição do valor humano numa fuga para além das normais
possibilidades
em que o heroísmo muitas vezes tem qualquer coisa de uma loucura
inútil.

— Os corredores batem-se, degladiam-se, engalfinham-se como
galos bravos,
transfiguram-se numa porfia violenta e supremamente varonil.
Entretanto, em toda a extensão do Circuito em efervescência
dir-se-ia que o campo e os elementos e toda a natureza exultam
pletóricos no ardor, no esto de uma alegria inenarrável.
E a massa espectante segue com avidez, apaixonadamente
indescritível
o ingente prélio,
o respirar suspenso numa enorme tensão de inquietude,

outras vezes fremente de estrondoso entusiasmo
à passagem do ídolo ou nos lances em que a luta é mais acesa.
Por fim a batalha parece apaziguar pela desilusão
ou pela derrota dos palpites,
quando vem o cansaço da espera ou se adivinha quem será o
vencedor.

Então, as lindas mulheres que envolvem o Circuito de graça e
sortilégio,

essas lindas mulheres vindas dos confins de Portugal
esplendem com um fulgor de opalas raras
na vespéral placidez que banha o mundo de um mágico prestígio.
O eco dos hossanas inunda toda a terra.

O bulício e o alarido não terminam,
mas já não têm o ar triunfal de há momentos,
apenas esmorecem,
porém a formosura da vida neste ciclo de uma tarde
permanece.

Glória aos corredores! Glória aos corredores!
que de tão longe vieram com os nervos de aço e os olhos de águia.
— E todo o fervor do nosso coração agradecido
para esses forasteiros tão generosos, tão simpáticos,
que magnânimamente subiram, ou baixaram, até à capital de
Trás-os-Montes
para alegrar e abrilhantar este Circuito
que é para nós como um prodigioso colar de fausto e brio.

Euclides Portugal, *Ode ao Circuito de Vila Real*, Vila Real, 1958.

O Circuito de Vila Real

Vila Real é, sem dúvida, o berço das provas desportivas mecanizadas no nosso país. Até 1931, ano em que se realizou aqui a primeira competição de velocidade e resistência, por iniciativa de Aureliano Barrigas, prova que foi um êxito e despertou a atenção dos automobilistas, as pugnas com veículos mecanizados em Portugal não passaram de simples ensaios sem valor algum.

Em 1934 foi elevado à categoria de internacional e foi aqui que se revelaram os grandes ases nacionais do volante.

O percurso foi sempre elogiado nas declarações à imprensa por quantos concorrentes por ele passaram. José Cabral, por exemplo, declarou a *O Volante*: «O Circuito de Vila Real é um circuito cem por cento». O Príncipe de Lipe e William Price classificaram-no de: «O melhor circuito da Europa». As referências encomiásticas ouvidas a corredores encheriam algumas páginas. A um dos competidores da corrida de 1950 ouvimos nós: «O Circuito de Vila Real é só para gente grande. Segurar um carro lançado em velocidade neste percurso é tarefa reservada a uma percentagem mínima. Aqui é que se pode apurar das qualidades dos condutores e dos carros».

O Volante, no relato das corridas desse ano, dizia: «Vila Real — a que já ouvimos chamar a capital dos desportos mecânicos — continua a ter o seu lugar na primeira fila das manifestações automobilísticas nacionais e difícil será daí desalojá-la».

Apesar de palavras tão bonitas e encorajadoras, o Circuito de Vila Real, desde há anos, continua no sono hibernar.

Porquê ?

Mão amiga entregou-nos hoje o *Mundo Desportivo*, de 15-9-965, que publica a entrevista de Augusto Vilela com José Luís Novais, destacado membro da Comissão Desportiva do Automóvel

Clube de Portugal.

Nessa entrevista é abordado o esboço das actividades desportivas do automobilismo nacional para 1966, na qual se revela o propósito do A. C. P. de desenvolver a modalidade para o que conta com os circuitos de Cascais, Montes Claros, Vila do Conde e outro no norte, possivelmente, ou antes, definitivamente assente que seja no Porto.

A certa altura da entrevista aborda o caso do Circuito de Vila Real, nos seguintes termos: «Vila Real teve, durante alguns anos, um circuito de Automóveis que atingiu larga projecção. A bela cidade trasmontana pode orgulhar-se de possuir, no entender dos técnicos, a melhor pista para circuitos existentes no país. Porque sem actividade há tantos anos ? Não seria possível ao A. C. P. fazer reviver o circuito de Vila Real ?»

Sr. Augusto Vilela, aceite as homenagens e os protestos de apreço de todos os vilarealenses.

«O entrevistado, em poucas palavras (dos não-vais, não era de esperar muitas palavras acerca do Circuito de Vila Real, a não ser para minimizar o seu valor), coloca-nos a par das dificuldades que têm impedido tal iniciativa».

«Há falta de alojamentos em Vila Real e esse é o factor mais importante. Como sabe, a organização dum circuito comporta muita gente que tem de ser instalada no local. Nem mesmo com o hotel novo há capacidade de acomodação para todos os elementos indispensáveis a uma prova».

No final da entrevista, o entrevistado distingue Vasco Sameiro, Casimiro de Oliveira e Nogueira Pinto, como os melhores portugueses de sempre, acrescentando: Vasco Sameiro foi o ídolo dos ídolos, juntamente com Casimiro de Oliveira.

O sr. José Luís Novais esqueceu-se de acrescentar que foi no Circuito de Vila Real que Vasco Sameiro, Casimiro de Oliveira e Nogueira Pinto, categoricamente se manifestaram como ases de primeira plana.

Por vezes há esquecimentos com determinado fim.

Na alegação de que a falta de alojamentos em Vila Real, mesmo com o hotel novo, é o factor mais importante para se não fazer reviver o Circuito, há um que de infantilidade, para não lhe chamar infelicidade, ignorância ou uma má vontade que já vem de longe.

Já estudou, sr. José Luís Novais, a capacidade hoteleira de Vila Real e suas proximidades?

Arranje outro argumento que esse não pega!

Então os elementos indispensáveis a uma prova são tantos, tantos que não cabem nos 80 quartos do novo hotel e nas pensões?

Só se os costumados «penduras e borlistas», ligados aos tais elementos, proliferem como as moscas!

Diga-nos, sr. Novais, Vila do Conde, Cascais e Montes Claros têm capacidade hoteleira para tantos «attacheés», ou há necessidade de recorrer a locais próximos?

Neste caso, Vila Real conta com os hotéis das Pedras Salgadas, do Vidago e ainda com a Pousada do Marão. Não chegam?

Já verificou também que nos circuitos, lá fora, os corredores e comitiva e os órgãos indispensáveis à prova, geralmente não se alojam no local da corrida, mas na periferia?!

Não, essa dificuldade vá impingi-la aos papalvos. Para nós, diga sinceramente o que há atrás do biombo da irresponsabilidade. Jogo franco e cartas na mesa!

Desde há muito que se nota uma certa má vontade contra o circuito vilarealense, para o qual as mãos largas da Comissão Desportiva se fecham.

Convencidos estamos de que não nasceu ainda o Coveiro do melhor circuito do país.

Enquanto não há decomposição, hoje já se fazem ressuscitar os mortos.

Dicando [Manuel Gonçalves Pureza], “Cartas ao Vento... — O Circuito de Vila Real”, in *O Vilarealense*, Vila Real, 14 de Outubro de 1965, pp. 1 e 2.

O Circuito

Passou o movimento expressivo, espectacular, a agitação febril e infernal, a exaltação descomandada, fantástica e a euforia esfusiante provocada pelas corridas automobilísticas dos dias 9 e 10 de Julho.

Está de parabéns, e não lhos regateamos, a Comissão Executiva que, vencendo contratempos, dificuldades, falsas promessas e más vontades, numa briosa afirmação bairrista, tarefa cheia de sacrifícios e desenganos, para fazer ressurgir as corridas no nosso circuito. Desapareceu, afinal, o desgosto de 8 anos de silêncio.

O êxito foi completo.

Os nossos sinceros aplausos.

Das corridas está tudo dito.

Focaremos, apenas, certos ecos e comentários.

Alguns corredores disseram já aos enviados dos jornais as suas impressões sobre o circuito de Vila Real e todos deixaram escrita no livro, para tal fim arranjado pela Comissão, a sensação sentida no seu contacto com a pista, cujas fotocópias, ao que nos dizem, serão enviadas à imprensa; por isso, nos dispensamos de as transcrever. Quási todos registam a esperança de voltarem em futuros anos. É um louvar a Deus!

«Circuito fantástico»; «Não vimos circuito mais belo em todo o mundo»; «Só pela beleza que encontramos, valeu a pena a deslocação»; «Este circuito é admirável. O seu traçado é dos melhores da Europa e a panorâmica jamais se esquece»; «Conheço circuitos melhores que este para velocidade; conheço outros com mais dificuldades para a condução; mas que reünam as duas qualidades só este».

É um nunca acabar de rasgados elogios a juntar aos que, de 1931 a 1958, os melhores pilotos têm feito ao traçado, à extensão, ao piso

e ainda à panorâmica do circuito de Vila Real e por eles considerado o melhor de Portugal e um dos melhores da Europa.

Uns ineptos e irresponsáveis, dirão «os vitalícios sábios», cujos filhos herdam a sabedoria dos pais, que pontificam nos órgãos responsáveis do desporto automobilístico português. E porque eles são sábios na matéria e os volantes lutadores uns néscios, por despeito ou má-fé, em vez de colaboração para bem do desporto mecanizado, vá de criar as maiores dificuldades, sempre que se pense em realizar as corridas em Vila Real.

É lamentável a incompreensão. Até quando?! Até que surja o bom senso de substituir alguns *anquilosados* elementos directivos desses organismos.

Se não fossem as fautoras influências que vieram ao encontro da Comissão, a pista de Vila Real ainda este ano ficaria parada, sem corridas, mesmo depois da Comissão ter dispendido grossas quantias.

Vila Real tem de agir. Unam-se todos os vilarealenses num bloco forte de ânimo aceso a teimar na luta, não permitindo desdêns ou imposições para que na sua pista haja despiques em continuados anos.

As corridas são um belo e sugestivo cartaz de turismo. Não estamos sós. A imprensa diária e os jornais desportivos estão do nosso lado, ainda que isso pese aos maiores do automobilismo.

Vila Real tem a seu favor as características da pista que, por mérito próprio, ocupa o lugar número 1 das pistas de Portugal; a repercussão internacional e a história do desporto mecanizado nacional dá-lhe direito a uma referência de louvor sempre que se fale de competições da modalidade automobilística, já porque foi aqui que eficazmente se iniciaram as provas de automóvel, já porque foi aqui que se celebrizaram os melhores volantes nacionais, já porque foi na pista de Vila Real que Portugal viu os primeiros ases estrangeiros.

Não queremos terminar estes nossos primeiros comentários sobre o Circuito sem apresentar urna sugestão:

Soubemos que um dos sectores do automobilismo, depois de haver dispendido somas fabulosas com outros circuitos, com pista inferiorizada, ofereceu à Comissão 66 uma irrisória e humilhante esmola, no caso de ter déficit.

Ignoramos ainda os resultados financeiros.

Se teve prejuízos, a dignidade de Vila Real exige que se rejeite a vexante caridade de quem tem votado o nosso circuito ao ostracismo.

«Com uma quête, o sadio bairrismo, de equilibrada beleza, cobrirá fàcilmente» a rejeitada esmola arrogante e o insolente. Apesar das corridas de 1950 nos terem desfalcado a bolsa em 32 contos, ainda temos uns cobrezitos para essa quête de desafronta.

Dicando [Manuel Gonçalves Pureza], “Cartas ao Vento... — O Circuito”, in *O Vilarelense*, Vila Real, 28 de Julho de 1966, p. 3.

O Circuito-Automóvel

Faça-se estudo consciente do problema e Vila Real triunfará

Fizeram-se as corridas! Muito e muito bem!

Toda a Imprensa, mormente a de portas a dentro, deu merecido relevo ao valor desta competição desportiva, tanto do agrado da nossa gente. Teceram-se, com justa razão, os melhores encómios a esse punhado de rapazes que tão denodadamente se deu à realização do importante certame.

Muito embora este aspecto do desporto não esteja no quadro das minhas preferências, nem por isso deixo de associar-me, entusiásticamente, às manifestações de apreço pela comissão promotora.

Todos nós parabentamos os fautores do magnífico e impressionante espectáculo, pelo inteligente e abnegado espírito de bairrismo de que deram evidente testemunho.

De pouco ou nada poderá contar o meu sincero *Obrigado Amigo*, mas também não é a isso ao que venho.

Importa, é certo, salientar um dever de gratidão perante os que ousaram confiar aos azares de uma cartada, umas largas centenas de contos em holocausto à terra em que nasceram. Mas justamente porque se aventuraram a uma empresa arriscada, a consciência impõe-nos a obrigação de atentarmos nela serenamente e estudar as suas ilações. Admita-se um evento infeliz a precipitar num barranco o audacioso empreendimento. Que viria a suceder?

Nós, o grande público, restringiamo-nos a sentidas lamentações, é bem verdade, mas perfeitamente estéreis e somente uns tantos ficariam com a responsabilidade material do concurso desportivo,

que a tanta gente interessa. Ora isto representa uma tremenda injustiça que não deve prevalecer.

As corridas devem fazer-se, têm de fazer-se; mas, repetimos, seria injusto que os seus promotores viessem a sofrer exclusivamente a responsabilidade pelos encargos *precedentes*.

Uma observação atenta leva-nos a concluir estarem mal equacionados os dados do problema.

Temos uma pista considerada pelos *corredores* nacionais e estrangeiros, como sendo das melhores da Europa. Porque não utilizamos esta circunstância para conseguir a oficialização das corridas em Vila Real?

Suponho ser em tal sentido o primeiro passo a dar pelos que se propõem cultivar entre nós esta modalidade do desporto. Depois, chamar decididamente à cooperação o Secretariado Geral dos Desportos, o S. N. I., o Turismo, o Automóvel Clube de Portugal, etc., e ainda a intervenção das autarquias locais e entidades mais representativas.

Alguma vez se teria esboçado qualquer tentativa nesta direcção?

Se o foi, tê-lo-ia sido com inteligência, bom senso e diplomacia?

O assunto carece de ser revisto. Estabeleça-se com tempo, um plano de profundidade, previamente meditado em todos os seus pormenores e executado depois com convicção. Só assim nos libertaremos das improvisações de momento e dos favores do acaso.

O sucesso das últimas provas, diz-se, é um incitamento para a sua repetição no próximo ano.

Calma, meus amigos! calma no nosso entusiasmo! Repare-se que estas competições pelo somatório de energias dispendidas e volume do capital investido, não devem ser anuais. Além de tudo,

banalizavam-se e viriam a perder o seu interesse.

Façam-se de três em três anos e o intervalo, sendo bem aproveitado, poderia ser bastante para um estudo consciente da sua organização sem o espectro de um desastroso fracasso a empanar a dedicação e o esforço dos seus executores.

Nada de estouvamentos. Faça-se um estudo consciente do problema e Vila Real triunfará!

Chico Costa, in *O Vilarealense*, Vila Real, 22 de Setembro de 1966, p.1.

AS CORRIDAS

**Vila Real, dotada de títulos excepcionais,
é insuperável entre as demais cidades congêneres
da Europa, a ligar duas entradas do pitoresco burgo,
que em dias de corridas assume uma expressão
de buliçoso cosmopolitismo de feição ultramoderna...**

As emocionantes provas de velocidade, disputadas no famoso Circuito Internacional de Vila Real, no passado mês de Julho, vieram confirmar, mais uma vez, o acerto do vaticínio feito pelos bairristas ilustres da década de trinta, de que a nossa linda e alegre cidade viria a ser, no futuro, a grande capital portuguesa dos desportos mecânicos.

Hoje, já não subsiste a menor dúvida sobre a excelência, do singular conjunto de condições que oferece a bela pista de Trás-os-Montes para provas de tal natureza.

Dotada, na verdade, de qualidades, a todos os títulos, excepcionais, que a tornam insuperável entre as demais suas congêneres da Europa, essa maravilha de cerca de sete quilómetros medidos na extensão do asfalto, a ligar duas entradas do pitoresco burgo, que em dias de corridas assume uma expressão de buliçoso cosmopolitismo de feição ultramoderna, em flagrante contraste com o aspecto medievo das suas ruas e ruelas marginadas de velhos edifícios brasonados, a atestarem pergaminhos adormecidos de nobreza antiga, é dum traçado que parece ter sido propositadamente concebido para pôr à prova a resistência das máquinas e a perícia dos condutores: rectas, ângulos, curvas, contra-curvas, passagens de nível, pontes, rampas, trajectos de campo e de cidade, enfim, um sem número de motivos que sobremaneira valorizam e impõem

este Circuito de condições ideais como o único adequado, no País, à disputa do Grande Prémio de Portugal em Automobilismo.

Vila Real, a cidade do Circuito, bem pode, pois, ufanar-se de possuir hoje um grande cartaz, seguro chamariz da atenção dos entusiastas dos desportos mecânicos, nacionais e estrangeiros, que constituem enorme falange formada, especialmente, por gente endinheirada e gastadora, — facto que deveras poderá interessar ao nosso meio, visto a afluência dos curiosos do certame se traduzir, na realidade, em deslocação de vultuosos capitais que vêm fortalecer a economia do concelho, não só pelo que lá têm de deixar os forasteiros nos dias das provas, como pelo muito mais que esses visitantes podem proporcionar ao meio regional, através da propaganda que levam do rincão a outros que não vieram, mas virão, depois, em romagem de turismo, atraídos pelas belezas naturais e pela hospitalidade da terra trasmontana, cujo anúncio os primeiros lhes levaram, em palavras de entusiasmo resultante do que ouviram, viram e sentiram, no contacto com as nossas paisagens de maravilha, nossos ares lavados, nossas almas simpaticamente acolhedoras e francas. Assim, aumentará, de modo sempre progressivo, o caudal duma fonte de riqueza que tão necessária é ao meio Vilarealense, para o compensar da carência de outros recursos que não estão, infelizmente, ao seu alcance.

Por isso, Vila Real, com o ânimo voluntarioso que é apanágio muito próprio dos seus filhos, deve curar da exploração conveniente deste valioso filão. Para tanto, porém, carece de organizar em moldes dinâmicos a propaganda do Circuito; de multiplicar as provas, distribuindo-as, possivelmente, por outras estações do ano (v. g., as Corridas de verão, as Corridas de Primavera); de promover novos motivos de atracções, aproveitando, para o efeito, nomeadamente, o nosso rico «folclore», as solenidades religiosas, as feiras anuais, as romarias típicas; de procurar desenvolver os programas de visitas turísticas, de passeios, pescarias nos rios, «pic-nics» nos campos;

de garantir alojamentos confortáveis e facultar as bem apaladadas iguarias regionais aos visitantes; de higienizar avenidas, ruas e praças; de florestar descampados; de criar jardins, enchendo-os de flores, que são sempre expressão delicada de civilização e de vida; de construir miradouros para gáudio de quem, depois, queira disfrutar, numa visão fantástica do conjunto, as miragens dum paraíso que todos nós, vilarealenses, poderemos construir, se quisermos, no seio dos montes que nos deram o ser e nos justificam orgulhosamente os próprios dons, que são, afinal, a razão essencial da nossa existência como portugueses sempre presentes em Trás-os-Montes, pelo menos, em espírito.

Daqui, da Capital do Império, sobranceira ao Mar, enviamos uma palavra de incitamento aos organizadores do Grande Circuito Internacional, — a esses nossos heróicos comprovincianos —, para que prossigam, sem desânimo, na luta pelo êxito do melhor cartaz dessortra Capital Portuguesa, — a sobranceira ao Marão, a dos Desportos Mecânicos Nacionais, a das fabulosas Corridas.

Emídio Roque da Silveira, in *O Vilarealense*, Vila Real, 24 de Agosto de 1967, p. 1.

Passeio do Circuito

1. **Passeio do circuito** (7 km. por estr.).

Um dos mais aprazíveis passeios a aconselhar, em Vila Real, a quem tiver o gosto, ainda hoje, *de andar a pé*, é — por paradoxal que isso pareça — o do percurso circular consagrado às grandes competições automobilísticas, que, por via de regra, aqui se realizam todos os anos, por ocasião das festas de St.º António (12 de Junho). É uma boa digressão para fazer de manhã ou ao cair da tarde. Com relativo vagar, faz-se em duas a três horas.

Partindo o caminhante do extremo da Av. Lucena, seguirá daí em direcção ao lugar suburbano da Timpeira. Afastando-nos da estr. de Chaves, transpõe-se o rio Corgo por uma ponte de um arco, da era do fontismo (1860).

Da outra encosta, principia a colher-se uma ou outra agradável perspectiva panorâmica. Por detrás do casario da cidade, vai emergindo, à distância, o perfil do Marão. Um pouco acima da bifurcação da estrada para Mirandela cruza-se a linha férrea da Régua a Chaves. Mais acima um pouco, teremos, à esq., rente à estr., o bom exemplar de casa brasonada, dos fins do séc. XVIII. É o solar da família Mourão, aparentada com a de Mateus. A visão da montanha torna-se mais desafogada. A capital de Trás-os-Montes é muito bela vista desta meia distância e meia altitude. Atingida a bifurcação da estr. de Sabrosa, tendo à vista o tufo de arvoredo que envolve o Palácio de Mateus, inflecte-se para poente. É a parte mais levitante de contemplação do Marão e da cidade. Ao cair da tarde, a montanha oferece, por vezes, vista daqui, estranhos relances de beleza crepuscular.

Antes de se chegar à cidade, vê-se, à esq., a *Quinta da Araucária*, dos Lucenas, onde viveu e faleceu a noiva do poeta António Nobre, a

Purinha, aniquiladora das suas cartas.

O *circuito automobilístico*, de pista alcatroada, foi inaugurado em 1936. A média de velocidade alcançada nessa primeira competição foi de 100 quilómetros por hora.

A ***pista** [recurso considerado “notável” pelo autor] (com a extensão exacta de 6990 metros) apresenta dois perfis levemente diferentes: de Vila Real até o entroncamento com a estrada para Murça mede 10 metros de larg.; do entroncamento da estr. de Murça até à cidade, a faixa passa para 9 m.

O percurso tem o seu troço mais difícil desde a passagem de nível do cam. de ferro até ao cotovelo da rua dos Ferreiros com a Estrada Marginal, incluindo a passagem crítica da ponte metálica sobre o Corgo. Aí, a velocidade dos bólides reduz-se normalmente a 90 km. Nos dois segmentos de recta da Timpeira e nos dois de Mateus, a velocidade vai por vezes até 180 km.

Em 1967, a velocidade média dos melhores concorrentes atingiu 149 km por hora.

A competição requer dos concorrentes 25 voltas (175 km).

Entre os mais afamados corredores que têm participado do circuito de Vila Real poderão ser mencionados: os portugueses Vasco Sameiro, Manuel de Oliveira, Casimiro de Oliveira, Ferreirinha e Nogueira Pinto; franceses, Guilherme e Daval; alemão, Scherfeld; italianos, Boneto, Drago, Signorelli, Corini; ingleses: Campbell e Sterling Moss.

Sant'Anna Dionísio, in *Guia de Portugal*, Vol. V, Tomo I, 2.^a Edição, Lisboa, 1987, pp. 231 e 232.
[1.^a Edição, 1969]

A palavra circuito

Que é um circuito? Volta, rodeio, sucessão de fenómenos periódicos. Também pode entender-se muito simplesmente como uma circunferência — curva plana e fechada, com todos os pontos equidistantes dum ponto interior chamado centro. Ou percurso fechado por onde passa uma corrente eléctrica. Ou ainda, mais subtilmente: linha que limita inteiramente uma superfície. Mas isto não diz nada, ou pouco diz, porque vale o que valem as palavras armazenadas num dicionário, no silêncio das suas prateleiras. Puro rosto insignificativo. As palavras só significam realmente, articulando-se com outras palavras, valendo pois o que valeram os nexos que lhes atribuímos. Circuito é uma forma que em si nada significa, pois o que verdadeiramente significa é a relação que a palavra estabelece com outra ou outras no contexto frásico. Se eu disser circuito, ninguém fica a conhecer o meu pensamento, mas uma forma do meu pensamento; mas quando eu digo Circuito de Vila Real toda a gente me entende, pois a forma preencheu-se, animou-se, começou a viver.

Vamos mais longe: a palavra circuito é passível de múltiplos significados, funcionando como imagem daquilo que o homem livre e intencionalmente entender. Rimbaud dizia que para ser poeta trabalhava no sentido de se tomar vidente. Em cada um de nós habita um poeta, quando somos verdadeiramente videntes. Ninguém nos impedirá de ver um circuito no espaço ou no tempo, nas ervas do sol. Qualquer pessoa aceita que possamos imaginar um circuito no espaço como em qualquer das zonas que o compõem : um círculo azul ou um círculo de fogo, percorridos simplesmente pela sua cor ou por um ser tão estranho como a aranha de Poe. Não é tão fácil idealizar um circuito no tempo, a menos que voltemos às

velhas concepções gregas ou à teoria de Nietzsche sobre o eterno retorno. Se pensarmos, todavia, no ciclo ou circuito das quatro estações tudo se torna mais simples. Mas nas ervas do sol... O leitor já algum dia terá pensado nas ervas do sol ? Toda a gente sabe que o sol não produz ervas. Mas por esse facto teremos de considerar absurda a expressão ervas do sol ? Tenho aqui à minha frente um livro de poemas de Aimé Césaire que fala das «semente azuis do fogo». Quase a mesma coisa.

Convença-se, amigo leitor, de que tem o direito de imaginar um circuito de automóveis, de flores ou qualquer outra coisa nas ervas do sol, nas «sementes azuis do fogo» ou onde muito bem entender. O circuito só existe verdadeiramente quando falamos nele. Pense nisto.

António Cabral, *Programa do XVIII Circuito Internacional de Vila Real*, Vila Real, Julho de 1971, p. 21.

O CIRCUITO DE VILA REAL

5 vitórias DE VASCO SAMEIRO
(1932 – 1933 – 1936 – 1937 – 1938)

triunfos de GASPAS SAMEIRO (1931) e ANTÓNIO
HERÉDIA (1934). ADOLFO FERREIRINHA (1936)
e CASIMIRO DE OLIVEIRA (1937),
vencedores em «SPORT»

Considerada ainda hoje a «capital» do desporto automóvel em Portugal, a cidade de Vila Real nasceu para o automobilismo desportivo há 40 anos, quando ali se realizou o seu primeiro circuito. Estava-se no começo da década de trinta, as provas de «quilómetro», lançado e de arranque, estavam em voga; sucederam-lhe os circuitos, provas, sem dúvida, bastante mais emotivas. Vila Real, ao organizar o seu primeiro circuito, prestou um inestimável serviço à modalidade. A grande corrida vila-realense rapidamente se guindou ao primeiro plano da panorâmica desportiva nacional e a sua quinta edição foi a primeira grande prova internacional que se disputou no nosso País.

1931

- 1.º Gaspar Sameiro (Ford) 74,940 k/h
- 2.º Eduardo Ferreirinha (Ford)..... 73,625 k/h
- 3.º Alfredo Marinho Jr. (Austin)..... 68,167 k/h

O I Circuito de Vila Real realizou-se em 15 de Junho de 1931, sendo a prova incluída nas Festas da Cidade, cuja comissão era composta por José Moreira de Carvalho, Emílio Botelho, Amílcar

Moreira, Luís Taboada, José Augusto Taboada, Alberto Passos e Aureliano Barrigas. A organização técnica esteve a cargo do A. C. P. e Alfredo Cunha foi o director da corrida. Para se avaliar o bairrismo da população, será curioso referir que «a Câmara, para financiar as festas, lançou, um ano antes, um imposto de \$40 em cada quilo de carne, imposto que todos os habitantes de bom grado pagaram».

O número de concorrentes a este primeiro circuito que se disputou na capital transmontana, foi, no entanto, bastante escasso, pois não chegou a ultrapassar uma dezena : Gaspar Sameiro («Ford»), Roberto Sameiro («Alfa Romeo»), Giovanni Signorelli («AnsaIdo»), Borges e Silva («Ford»), Manuel Nunes dos Santos («Peugeot»), Artur Barbosa («Delage»), Alberto Marques da Fonseca («Bugatti»), Eduardo Ferreirinha («Ford»), Alfredo Marinho Jr. («Austin») e Jorge Reis («Delage»). Manuel Nunes dos Santos, então no começo da sua carreira, foi o único volante do Sul que alinhou.

Quando Jorge Novais, juiz de partida, se aprontou para dar a largada, houve um mal entendido, de que resultou uma partida em falso de Eduardo Ferreirinha. Voltou tudo à primeira forma e, quando finalmente os carros abalaram, entre densa nuvem de poeira, foi Gaspar Sameiro que arrancou à cabeça, para se manter na posição cimeira até final. Ao fim da primeira volta seguiam-no Roberto Sameiro, Eduardo Ferreirinha e Alfredo Marinho Júnior e o primeiro a parar por avaria foi Jorge Reis, que, no entanto, pôde prosseguir. Na quinta volta Eduardo Ferreirinha era segundo, em consequência da desistência de Roberto Sameiro. Alfredo Marinho parou à 11.^a volta, para reabastecimento, sem, todavia, perder o terceiro lugar. Jorge Reis, mercê de excelente recuperação, chegou a fixar-se em quinta posição, mas uma nova avaria fê-lo atrasar-se novamente. E o I Circuito de Vila Real veio a terminar com uma

magnífica vitória de Gaspar Sameiro, pertencendo-lhe também a volta mais rápida, que realizou à média de 78,047 km/h. O grande favorito, Eduardo Ferreirinha, foi o segundo classificado, Alfredo Marinho o terceiro e os restantes classificaram-se pela seguinte ordem : Borges e Silva, Artur Barbosa, Marques da Fonseca, Signorelli, Manuel Nunes dos Santos e Jorge Reis. O vencedor recebeu duas taças e 2 500\$00.

*

O II Circuito de Vila Real disputou-se em 1932, também em Junho, e ao júri presidiu o dr. Oliveira Monteiro. De novo os vila-realenses puseram todo o seu entusiasmo na realização da corrida, o A. C. P. voltou a colaborar, chamando a si a organização técnica — como sucederia em todas as edições da prova — e este segundo circuito compreendeu 20 voltas, no total de 143 quilómetros.

1932

- | | |
|--|------------|
| 1.º Vasco Sameiro (Invicta)..... | 80,422 k/h |
| 2.º Gaspar Sameiro (Ford) | 80,109 k/h |
| 3.º Manuel Nunes dos Santos (Bugatti)... | 76,757 k/h |

O número de concorrentes foi, porém, ainda menor do que no ano anterior, apenas oito. Mas do Sul, desta vez, já foram dois volantes, de novo Manuel Nunes dos Santos e também Mateus Ferraz de Oliveira Monteiro. A corrida começou às 15 horas e na linha de partida compareceram : Artur Barbosa («Plymouth»), Alfredo Rego («Ford»), Alfredo Marinho Jr. («Bugatti»), Vasco Sameiro («Invicta»), Manuel Nunes dos Santos («Bugatti»), Gaspar Sameiro («Ford»), Mateus Ferraz Oliveira Monteiro («Lancia») e Roberto Sameiro («Ford»).

Logo na primeira volta surgiu Alfredo Marinho em primeiro

lugar, perseguido por Vasco e Gaspar Sameiro, rodando mais atrasados Artur Barbosa, Alfredo Rego, Nunes dos Santos, Roberto Sameiro e Oliveira Monteiro. Este parou à terceira volta mas prosseguiu e na quinta volta Alfredo Rego despistou-se, embateu numa parede e foi obrigado a desistir, sem consequências graves para o piloto. Entretanto, na dianteira, Alfredo Marinho ganhava vantagem. Mas a sorte não o acompanhou. Na oitava volta, mais ou menos no mesmo sítio em que Alfredo Rego se despistara, Marinho perdeu também o domínio do carro, foi de encontro a uma porta e o seu «Bugatti» não ficou em condições de continuar. Vasco Sameiro passou então para o comando e Gaspar Sameiro para o segundo lugar, oferecendo a luta entre os dois irmãos grande interesse, pois chegaram a rodar a 50 metros um do outro. Renhido também, foi o despique travado entre Manuel Nunes dos Santos e Artur Barbosa, para a conquista do terceiro posto, em que Nunes dos Santos levou a melhor, na penúltima volta. Roberto Sameiro e Oliveira Monteiro, a contas com mais do que uma avaria, puderam, mesmo assim, concluir a corrida, em quinto e sexto lugar, respectivamente. Vasco Sameiro foi o vencedor deste II Circuito de Vila Real, conquistando a primeira das suas magníficas vitórias na grande prova transmontana.

*

Em 1933, a 18 de Junho, realizou-se o III Circuito de Vila Real. A prova passou a compreender 25 voltas, totalizando 179 quilómetros, verificando-se novo decréscimo no número de concorrentes, que foi o mais escasso de sempre, pois apenas cinco volantes disputaram a corrida. Foram eles : Alfredo Marinho Jr. («Bugatti»), Artur Barbosa («Plymouth»), Vasco Sameiro («Alfa Romeo»), Mário Gonçalves («Austin») e António Herédia («MG»).

- 1.º Vasco Sameiro (Alfa Romeo)..... 82,953 k/h
- 2.º Alfredo Marinho Jr. (Bugatti)..... 80,426 k/h
- 3.º Artur Barbosa (Plymouth) 74,421 k/h

Previa-se um emotivo despique entre o «Bugatti» de Marinho e o «Alfa Romeo» de Vasco Sameiro, admitindo-se como certo que o vencedor seria um daqueles dois valorosos conjuntos homem-máquina. Afinal, praticamente, não houve luta. Vasco Sameiro tomou a dianteira logo na primeira volta, seguido, naturalmente, por Alfredo Marinho. Mas este sofreu um «furo», perdeu imenso tempo e Sameiro não mais foi inquietado, rodando até final como senhor absoluto da pista, por não ter adversário à altura. Marinho, porém, de novo em prova, recuperou quanto pôde e veio assim a obter uma honrosa segunda posição. António Herédia, nesta sua estreia em Vila Real, e sendo o único volante do Sul, também não foi feliz. Parou logo na primeira volta para mudar uma vela, encetou igualmente uma excelente recuperação, chegou a ultrapassar Mário Gonçalves e estava a aproximar-se de Artur Barbosa, quando novamente foi obrigado a parar, pois além da vela continuar a não corresponder, saltou-lhe um parafuso de um dos carburadores. Desistiu. Foi a segunda vitória de Vasco Sameiro, que estabeleceu novo «record» da prova.

*

O IV Circuito de Vila Real, disputado em 17 de Junho de 1934, compreendeu, pela primeira vez, corridas de motos, que se realizaram na véspera das corridas de automóveis. E, desta vez, os volantes do Sul registaram já uma mais larga representação, acabando a vitória por «vir» para Lisboa. No entanto, o número total de presenças, entre os automobilistas, não foi além de 9. O volante do Sul que

«trouxe» o triunfo para a capital foi António Herédia, que assim se desforrou da má sorte do ano anterior. Ganhou magnificamente e a sua actuação foi tão elogiada, que chegaram a chamar-lhe «um autêntico corredor de raça».

1934

- 1.º António Herédia (Bugatti)..... 85,740 k/h
- 2.º Giles Holroyd (Ford).....76,245 k/h
- 3.º Mário Ferreira (Pontiac).....75,349 k/h

Os 9 concorrentes que alinharam, foram : Manuel Nunes dos Santos («Ford»), Casimiro de Oliveira («Swallow»), António Herédia («Bugatti»), Gaspar Sameiro («Ford»), Artur Barbosa («Plymouth»), Giles Holroyd («Ford»), Leopoldo Roque da Fonseca («Bugatti»), Luís Canedo («Terraplane») e Mário Ferreira («Pontiac»).

Tal como no ano anterior, o vencedor foi «encontrado» logo nas primeiras voltas, por ter ficado sem competidor que lhe pudesse dar luta. António Herédia, com efeito, correndo no «Bugatti» de Lehrfeld, colocou-se em primeiro lugar e não mais deixou essa posição. «Correu com verdadeiro espanto de toda a gente», bateu o «record» da volta, fixando-o em 90,962 km/h, e apesar de ter o triunfo assegurado, «puxou» sempre. Gaspar Sameiro e Casimiro de Oliveira, obrigados a parar diversas vezes por avarias, limitaram-se a tentar concluir a corrida, o que conseguiram, embora nos últimos lugares, precedidos de Artur Barbosa (4.º), Mário Ferreira (3.º) e Giles Holroyd (2.º). Luís Canedo, Manuel Nunes dos Santos e Leopoldo Roque da Fonseca desistiram, este último ressentido do esforço dispendido na longa viagem que realizou de Lisboa a Vila Real, no próprio «Bugatti» com que correu. António Herédia, pela sua vitória, recebeu uma artística taça e o prémio de 7 mil escudos.

A corrida de motos foi ganha por Alexandre Black, em «Norton», à média horária de 85,016 quilómetros.

*

O V Circuito de Vila Real desdobrou-se em duas provas e foi a primeira corrida internacional que se disputou na capital transmontana, devido à presença de corredores alemães e ingleses. Em 21 de Junho de 1936 teve lugar a prova destinada a carros da categoria «Sport» e em 26 de Julho realizou-se a prova para carros da categoria «Corrida». O circuito voltou a compreender 20 voltas, no total de 144 quilómetros, para qualquer das categorias.

1936

Categoria «Sport»

- 1.º Adolfo Ferreirinha (Ford).....85,601 k/h
- 2.º Manuel de Oliveira (BMW)..... 84,933 k/h
- 3.º Rudolph Sauerwein (Adler).....

Categoria «Corrida»

- 1.º Vasco Sameiro (Alfa Romeo).....104,336 k/h
- 2.º Eng.º Ribeiro Ferreira (Bugatti)..... 99,839 k/h
- 3.º E. K. Rayson (Bugatti) 96,208 k/h

Na primeira prova alinharam 18 concorrentes, sendo, portanto, a primeira vez que Vila Real teve a pista «cheia». Foram eles: Mateus Grilo («MG»), Manuel Agrelos («Ford»), Adolfo Ferreirinha («Ford»), Artur Barbosa («Alfa»), João Gaspar («Aston Martin»), Manuel Braga («Fiat»), Mário Teixeira («Opel»), Manuel de Oliveira («BMW»), Barral Filipe («Singer»), Manuel Nunes dos Santos («Adler»), Alfredo Rego («BMW»), Fernando Palhinhas («Adler»), Jorge Monte Real («Ford»), Emílio Hidalgo («Ford»),

Manuel Soares Mendes («Graham»), Mário Ferreira («Adler») e os dois alemães da equipa «Adler», Von Guillaume e Rudolph Sauerwein.

Foi esta prova bastante emotiva e plena de surpresas, pois o vencedor só se «encontrou» no final. Nas primeiras voltas comandou Manuel de Oliveira, seguido de Mateus Grilo e João Gaspar. Pouco depois estava Jorge Monte Real à frente, perseguido por Von Guillaume, verificando-se as desistências de Nunes dos Santos e Mário Ferreira, este por acidente sem consequências. O corredor alemão consegue ultrapassar Monte Real mas na 8.^a volta está Monte Real novamente no comando, com Agrelos em segundo e Manuel de Oliveira em terceiro. Agrelos chega a tomar a dianteira, faz a volta mais rápida, pára e desiste por avaria, voltando Monte Real para o primeiro lugar. Entretanto, à 15.^a volta, surge Adolfo Ferreirinha muito próximo de Manuel de Oliveira, à 17.^a volta desiste Monte Real e Adolfo Ferreirinha ganha espetacularmente a corrida, com Manuel de Oliveira em segundo lugar e os dois alemães nos postos imediatos, classificando-se ainda Artur Barbosa (5.^o), Barral Filipe (6.^o) e Fernando Palhinhas (7.^o). Ângelo Bastos foi o vencedor da prova de motos.

A prova da categoria «Corrida» foi disputada por 7 concorrentes: Jorge Monte Real («Bugatti»), eng.^o Ribeiro Ferreira («Bugatti»), Vasco Sameiro («Alfa Romeo»), Manuel Soares Mendes («Alfa Romeo») e os ingleses G. F. Colegave («ERA»), E. K. Rayson («Bugatti») e D. L. Breault («ERA»).

O eng.^o Ribeiro Ferreira tomou logo de início o comando, seguido de Monte Real, vindo depois Rayson e Vasco Sameiro juntos. À 5.^a volta, porém, já Vasco Sameiro estava em segundo lugar e na 7.^a volta era primeiro. Rayson, entretanto, pára e prossegue e o Eng.^o Ribeiro Ferreira, à 13.^a volta, pára também, com um pneu rebentado, mas breve retoma a marcha. Os dois estrangeiros mais atrasados, Brialt e Colegave, desistem e Monte Real, quando estava

em segundo lugar, à 26.^a volta, é igualmente obrigado a desistir por avaria. Vasco Sameiro, com apreciável vantagem, e depois de ter realizado a volta mais rápida (107,641 km/h), registou assim a sua terceira vitória em Vila Real, sendo a primeira vez que a média do vencedor ultrapassou os 100 quilómetros horários. A esta prova assistiu o Chefe do Estado, General Óscar Carmona.

*

No ano seguinte, em 1937, adoptou-se também o desdobramento das corridas pelas duas categorias, em dias diferentes, pelo que a primeira prova do VI Circuito de Vila Real, destinada aos carros de «Sport», teve lugar em 26 de Junho e a segunda, para os carros de «Corrida», em 25 de Julho. Novamente as provas tiveram carácter internacional, devido à presença de corredores ingleses, alemães e brasileiros.

Em «Sport» alinharam 9 concorrentes : Eduardo Ferreirinha («Edford»), Mário Teixeira («Aston Martin»), Mateus Oliveira Monteiro («Hansa»), Fernando Palhinhas («Adler»), Príncipe Schambourg-Lippe («Adler»), Casimiro de Oliveira («Jaguar»), Alfredo Rego («BMW»), Adolfo Ferreirinha («Ford») e Manuel Soares Mendes («Rilley»).

1937

Categoria «Sport»

- 1.º Casimiro de Oliveira (Jaguar)..... 94,251 k/h
- 2.º Príncipe Schambourg-Lippe (Adler) ..93,476 k/h
- 3.º Alfredo Rego (BMW) 92,900 k/h

Categoria «Corrida»

- 1.º Vasco Sameiro (Alfa Romeo).....108,081 k/h
- 2.º Powys Libbe (Alfa Romeo).....107,958 k/h
- 3.º Benedito Lopes (Alfa Romeo).....107,317 k/h

Eduardo Ferreirinha manteve-se no comando durante as primeiras voltas, com Alfredo Rego e Casimiro de Oliveira atrás de si. Casimiro, entretanto, ultrapassa Alfredo Rego e este trava uma emotiva luta com o Príncipe Schambourg-Lippe, luta em que o corredor alemão leva a melhor. Soares Mendes e Adolfo Ferreirinha desistem por avarias. Eduardo Ferreirinha atrasa-se e Casimiro de Oliveira passa para o primeiro lugar, perseguido encarniçadamente por Schambourg-Lippe, que chega a ultrapassar Casimiro. Mas o corredor português volta à primeira posição e vence brilhantemente a prova. Eduardo Ferreirinha veio a ser o 4.º classificado, Mário Teixeira o 5.º e Oliveira Monteiro o 6.º, tendo desistido Fernando Palhinhas.

Foi também com um lote de 9 concorrentes que se disputou a prova da categoria «Corrida» : Manuel de Oliveira («Ford»), Jorge Monte Real («Bugatti»), Henrique Lehrfeld («Bugatti»), eng.º Ribeiro Ferreira («Bugatti»), Vasco Sameiro («Alfa Romeo»), Manuel Ribas, o brasileiro Benedito Lopes («Alfa Romeo») e os ingleses E. K. Rayson («Maseratti») e Powys Libbe («Alfa Romeo»).

Ao fim da primeira volta surgiu Rayson em primeiro lugar, com Manuel de Oliveira, Libbe, Ribeiro Ferreira, Monte Real e Vasco Sameiro nas posições imediatas. No entanto, na segunda volta já Vasco Sameiro estava no comando, em luta com Rayson. O eng.º Ribeiro Ferreira, por ter ido embater num muro, desiste. Rayson, por sua vez, devido a avaria, desiste também, à 12.^a volta. E o interesse da prova fixa-se unicamente nos dois primeiros, agora Vasco Sameiro e Libbe, mas Vasco Sameiro ganha vantagem volta

após volta e, pela quarta vez, corta a meta como grande vencedor do Circuito de Vila Real, com novo «record» de média horária. Manuel Ribas foi o terceiro desistente, o brasileiro Benedito Lopes conseguiu classificar-se em terceiro lugar e nos três postos imediatos classificaram-se Manuel de Oliveira, Monte Real e Lehrfeld, que alinhou apenas por espírito desportivo, pois encontrava-se adoentado e destreinado e com um carro que já não podia competir com os dos restantes concorrentes.

*

Temos, por fim, o VII Circuito de Vila Real, disputado em 24 de Julho de 1938, unicamente por carros da categoria «Sport». Verificou-se a presença de 15 concorrentes, entre os quais um alemão e um romeno. Foram eles : Manuel Nunes dos Santos («BMW»), Alfredo Rego («BMW»), José Clemente da Costa («Fiat»), Fernando Palhinhas («Adler»), Vasco Sameiro («Alfa Romeo»), Mário Teixeira («Lancia»), Manuel Soares Mendes («Riley»), Mário Ferreira («Lancia»), António Gonçalves («Wanderer»), Manuel Nunes Azevedo («Singer»), Casimiro de Oliveira («Bugatti»), Milton da Cruz («Morgan»), Fernando Stock («Rosengart»), o romeno Peter Cristea («BMW») e o alemão Ralph Roese («BMW»).

1938

- 1.º Vasco Sameiro (Alfa Romeo).....106,073 k/h
- 2.º Peter Cristea (BMW)..... 100,949 k/h
- 3.º Alfredo Rego (BMW)98,677 k/h

Até à sétima volta comandou Casimiro de Oliveira, com Vasco Sameiro em segundo lugar e Peter Cristea em terceiro. Na volta seguinte, porém, Sameiro tomou a dianteira e Casimiro de

Oliveira veio a desistir por avaria à nona volta. O vencedor estava «encontrado». Vasco Sameiro, mais uma vez sem adversário à altura, foi ganhando sucessivas voltas de avanço aos seus competidores e não mais foi incomodado. O romeno Cristea isolou-se na segunda posição e o interesse da corrida fixou-se apenas na luta travada entre Alfredo Rego e Manuel Nunes dos Santos, em valoroso despique para a conquista do terceiro lugar, conseguindo Alfredo Rego «bater» Nunes dos Santos por escassa diferença. A quinta vitória de Vasco Sameiro foi, pois um facto consumado, terminando o grande corredor bracarense com uma volta de vantagem sobre o segundo classificado. O alemão Roesse classificou-se em 5.º lugar e nos postos imediatos ficaram Mário Teixeira (6.º), Soares Mendes (7.º), Clemente da Costa (8.º), Fernando Palhinhas (9.º), António Gonçalves (10.º) e Mário Ferreira (11.º). O Circuito de Vila Real só voltaria a disputar-se onze anos mais tarde.

Vasco Callixto, *Primeiro Arranque: Subsídios para a História do Automobilismo em Portugal: O Desporto Automóvel — 1902 - 1940*, Lisboa, 1971, pp. 145 a 154.

Coisas da Vila — À Volta das Corridas...

Em 15 de junho de 1931 aconteceram pela primeira vez corridas de automóveis em Vila Real. Concretizava-se assim o sonho de um punhado de Vila-realenses ilustres, encabeçados por Aureliano Barrigas: trazer à sua então Princesa do Corgo as maravilhas excitantes e velozes daquela *Belle epoque* dos anos 30. Por certo já nessa altura se agigantaram para derrubar obstáculos, se uniram fortemente para vencer preconceitos, se ensurdeceram às vozes do Restelo nunca erradicadas. Por certo ainda tiveram a falta de apoio e a incompreensão no atavismo latente e perene de uma certa «classe» avessa aos gritos do progresso, da inovação, habituados que foram e que estão a ter o seu próprio conceito de progresso. Habituados que estavam e que estão a mandar e comandar, remetendo-se ao imobilismo e a terçar apenas as suas armas contra os que querem andar para a frente, aniquilando-os em tertúlias de cafezeira conversa. Há que erradicar sempre o cancro do aparecimento de qualquer cabeça lúcida, inteligente, aberta. Há que nivelar por baixo, não vá deixarem de ser *ad eternum* os senhores mandantes, os alvos das atenções, os detentores da verdade, os manipuladores da opinião, os «donos dos negócios e da terra». Infelizmente para esta terra que ainda não conseguiu afirmar-se por ela até hoje, vão apenas aparecendo esporadicamente os que conseguem bater o pé, caminhar sozinhos em travessias de imensos desertos, afrontando além dos que cá mandam os que do outro lado também comandam.

Assim, ao vermos hoje passar os mais belos exemplares saídos dos *designs* dos grandes estilistas, lembramos com honrosa saudade aqueles que, lançando o seu grito do Ipiranga Transmontano, tornaram possível e enraizaram no sentir das nossas gentes as corridas. Por isso, não será sacrilégio considerá-los «escritores»

de belas páginas da nossa história regional e às corridas fenómeno eminentemente cultural da região. Sabemos todos a magia dessa palavra, chave mestra de muitas portas encerradas para outras realizações, mas que para elas se levanta apenas rara e timidamente um dedo discordante. Fazem parte de nós, do nosso quotidiano, sendo não raras vezes motivo de orgulho e emblema apontado com ênfase na caracterização da terra, das suas gentes, das suas potencialidades.

Mas porquê as corridas?

Teria sido apenas o espírito avançado e inovador para a época de um punhado de ilustres cidadãos querendo dotar a sua terra de um passatempo tão em voga nos grandes centros europeus? Teria sido apenas mais um atractivo para as «suas» festas da cidade? Teria sido a tentação da velocidade inebriante como fuga ao apertar asfixiante do Marão sobre a cidade? Teria sido o querer rasgar fronteiras, estabelecer novos elos de ligação, abrir os braços para além da serra e tentar inverter o sentido do «P'ra cá do Marão mandam os que cá estão»? Talvez de tudo um pouco, um só ou nenhum tenham sido motivo ou razão de ser. Talvez também o orgulho, o bairrismo sadio, o amor verdadeiro pela terra. Teriam esses Homens avançados, crédulos e arrojados descoberto já as grandes potencialidades de divulgação deste nosso ímpar cartaz turístico? Teriam sido também eles a lançar a semente de desenvolvimento que outros por incúria, ignorância, má fé ou atavismo não conseguiram ver e agarrar?

Mas será porque nas corridas as ruas se apinham de gente, a cidade se agita como grande metrópole, as poucas camas disponíveis por toda a região se esgotam, os restaurantes e similares não têm mãos a medir, se pode considerar as corridas um óptimo cartaz turístico? Claro que não. Para além da divulgação feita pelos órgãos de comunicação social muitos dias antes das corridas fazendo a sua divulgação, publicando entrevistas, desvendando os segredos das «máquinas» e a seguir publicando resultados, novas entrevistas,

enaltecendo qualidades e apontando crítica e amigavelmente defeitos, dando parabéns pelo feito e desejando o melhor no a fazer, vai-se criando uma imagem da terra e da região que vai aguçando o apetite de visita para quem vê ou ouve. E também a imagem criada por quem nos visita e atravessa tão belas paisagens da serra imensa, apreciando usos e costumes, provando vinhos capitosos e deliciosas iguarias culinárias, e daqui levam para bem longe, muitas vezes ao estrangeiro, o desejo de voltar de novo, trazer um amigo, sensibilizar companheiros para novas visitas. É levar saudades do pouco que se conseguiu ver, ouvir de outras gentes, outros usos, outros costumes. É aperceber-se pelo convívio da excelência de outras épocas, do querer saber como é noutras estações, de que modo se confecciona tal prato ou doçaria, onde e como se fabrica um barro e um linho de que se aperceberam fugidamente na estrada, ouviram falar na televisão ou escutaram de amigos. É o querer constatar no berço onde se faz, tão precioso e conhecido embaixador português na região colhido entre suor e xisto, envelhecido no passar de um tempo lento de uma região quase adormecida. É o procurar de outro sol, de outro tempo para passar, um rio onde se pescam peixes limpos de águas límpidas, onde se pode caçar os mais belos exemplares levados na ponta da espingarda ou, ainda melhor, na objectiva de uma câmara fotográfica apontada à descoberta de nova paisagem, em cada curva, em cada canto.

Há por isso que dar passos mais arrojados num sector enormemente carenciado, ponderadas que sejam as condicionantes e factores que, pelo atraso que temos, podemos beneficiar de conhecimentos e experiências de outros, para não se correrem riscos ou cometerem erros que poderão inviabilizar, de futuro, tão promissora e rentável actividade.

Por outro lado, sendo reforçadas as apostas nestes dois sectores diferenciados mas por sua vez complementares, há que apostar de uma vez por todas no desenvolvimento das potencialidades enormes

da região, sem grandes projectos megalómanos inviáveis pelos tempos de crise que se atravessam, mas perfeitamente almejáveis se devidamente enquadrados, e explorando sectores onde já vamos tendo alguma experiência, e que poderemos localizar a montante e a juzante das corridas e actividade turística. Citarei apenas como exemplo dois casos em tempos falados, da instalação na nossa zona industrial de duas indústrias ligadas ao sector automóvel: calços de travões e velas para motores. Que berço mais encantador poderiam ter estes dois componentes do sector automóvel, não pelas excelsas virtudes atrás descritas mas pela tradição, nome e prestígio alcançados pelo nosso circuito, beneficiando assim de uma imagem de marca perfeitamente criada e acreditada.

O sector alimentar é também um outro sector ligado àqueles que, a partir de profundos conhecimentos existentes, poderá dar largos passos, criando ele também a montante e a juzante novos empreendimentos, empregos, riqueza. Assim não só se almejará a produção num sentido de consumo local para os residentes e forasteiros, como através destes se alongaria o sector de mercado, tornando apetecíveis e procurados os produtos de que, em agradável visita, gostaram, e que apetecerão quando em casa mais tarde se recordarem os bons momentos passados.

Sem exaurir o tema poderemos para já considerar primordiais estes sectores a montante. Deixemos aos especialistas o estudo e aos empreendedores a acção. Mas não se espere que actuem sem incentivos, e esses teremos de ser nós, autarquia à cabeça, a criá-los.

Nos sectores da restauração e hotelaria, as perspectivas são mais animadoras embora no primeiro a situação seja pelo menos moderadamente inquietante. Alguns passos foram dados e para além de uma excelente unidade prestes a entrar em funcionamento, outra se vislumbra já num horizonte próximo. Mas aqui não serão tão necessárias as preocupações pelos incentivos, pois a necessidade vai fazendo com que apareçam, apenas a preocupação de uma boa

imagem e qualidade de serviço deverão preocupar os responsáveis.

A juzante teremos, para além da criação de postos de trabalho e a criação de riqueza em si mesma, a necessidade de um sector comercial mais ousado, activo e moderno. Por um lado, o comércio ligado directamente ao ramo e que actua na promoção, venda e angariação de turistas. Por outro, o comércio estabelecido e a estabelecer, virado ele também para uma actividade que o poderá fazer sair do marasmo e da crise que incessantemente atravessa. Se numa fase inicial não se pode sonhar com grandes correntes dos mercados internacionais, deve-se apontar para o incremento e incentivo a nacionais, e paralelamente, pela sua proximidade, à vizinha Espanha, reavivando e diversificando os laços e relações oficialmente estabelecidos, não se podendo aqui esperar muito mais da autarquia que muito fez nesse sentido, antes porém agarrando exemplos já testados, aproveitando-os e criando novas perspectivas e aliciantes à sua vinda.

Põe-se assim para já um ponto final neste tema que apenas pretendia demonstrar as enormes potencialidades da nossa região e o grande contributo que para tal concorre, que são as corridas de Vila Real. São quase 54 anos passados dessa tarde em que pela primeira vez no pó da estrada desse maravilhoso circuito se deram os primeiros passos. É altura de se começar a perceber esse fenómeno para que se possa já caminhar em passos mais largos. Não apenas no fenómeno em si, que, mesmo assim, valeria tudo por ele próprio, mas também por tudo aquilo que daí pode advir e que esta terra, pela sua gente, bem merece.

Armando Borges da Conceição (Miro), in *Tellus*, n.º 12, Vila Real, Março de 1984, pp. 43 a 46.

A HISTÓRIA QUE FALTA

A história de uma comunidade — nacional ou urbana — é uma concreção de factos que por vezes somos tentados a desprezar ou negligenciar. Isto porque estamos ainda muito embuídos de uma certa concepção heroicista e belicista de História, que deu cartas anos atrás e teima em não se deixar de todo sepultar na vala comum... da própria História. Quer dizer que atribuímos sem qualquer dificuldade honras de facto histórico, por exemplo, ao sacrifício de Carvalho Araújo, mas já hesitamos em atribuí-lo, também por exemplo, à publicação de “O Vilarealense”. E todavia, enquanto a acção heróica do primeiro-tenente durou duas horas, o velho jornal dobrou-alquebrado, é certo — o século de idade. Longe de mim recusar ou sequer apoucar o valor de Carvalho Araújo. O que pretendo dizer é que a História de Vila Real é bem capaz de ser mais do que isso e do que as campanhas africanas de Alves Roçadas ou as bravuras dos sargentos Pelotas e Belisário Augusto. De um ponto de vista do impacto na comunidade, de intervenção e modificação do meio, “O Vilarealense” é decerto mais importante do que Carvalho Araújo (tenho aqui em vista, exclusivamente, o acto heróico de 14 de Outubro de 1918, que é o que a memória colectiva guarda mais vivo, e não o seu papel de político e jornalista — por acaso colaborador, entre outros jornais, de... “O Vilarealense”).

“O Vilarealense” funciona aqui como exemplo. O que fica dito para “O Vilarealense” vale da mesma forma para os outros jornais, associações, colectividades, realizações e acontecimentos festivos, culturais, desportivos, etc, etc.. Na vasta rede de arrasto deste “etc” vêm, naturalmente, as Corridas. Aureliano Barrigas, um dos seus entusiastas e promotores, não pode deixar de ser recordado como uma figura histórica da nossa Cidade. Não lhe foi preciso matar

nem morrer para isso; não é pois um herói enquadrável naquela visão belicista da História que os tempos vão desacreditando. Mas, pois que lutou a seu modo e ajudou a levantar um acontecimento desportivo em si mesmo histórico, Aureliano Barrigas fez mais por Vila Real do que alguns heróis que andam por aí cantados. Por isso mesmo a Cidade lhe fez justiça: na toponímia (maneira mais imediata que as terras têm de pagar dívidas destas), na placa que assinala na rua Direita a casa onde nasceu e no medalhão de bronze das boxes.

Mas cá estaremos nós de novo a valorizar o individual em detrimento do colectivo — outra pecha nossa, que vai sendo tempo de abandonar. Sem dúvida que as grandes coisas são feitas por homens, mas raramente por homens isolados. Há sempre uma comissão, um colectivo de colaboradores, até um grupo de pressão, sem os quais os grandes homens não chegariam a ter oportunidade de mostrar a grandeza. As corridas de Vila Real devem pois ser também encaradas como um facto histórico e não apenas como resultante da acção de figura ou figuras históricas. Elas, independentemente do vulto tutelar de Aureliano Barrigas e dos demais pioneiros, são História — e era aqui que eu queria chegar.

Atravessam as Corridas anos de crise? Sem dúvida. Estamos todos nostálgicos do brilho e bulício de anos mais prósperos. Mas crise não significa estertor e morte. As crises são, em tudo que é humano e se inscreve no tempo, fenómenos cíclicos que normalmente até trazem em si os germes de recuperação. Não podemos esquecer que as Corridas se vêm realizando quase ininterruptamente desde 1931 e que chegaram a ser importantes no calendário nacional e até internacionalmente de desporto motorizado. Muitos milhares de pessoas vieram a Vila Real, em cada Julho, apenas por obra e graça das Corridas, animando-lhe extraordinariamente a pacatez e dando-lhe uma dimensão cosmopolita que, fora disso, jamais logrou

alcançar. Ora, uma movimentação desta natureza e envergadura, com esta repercussão nos hábitos e nos cofres da Cidade, é História com todas as letras.

E todavia, sendo História, a sua História creio que está por fazer. Pois é necessário que se faça. A exposição de fotografias e cartazes, coincidente com as provas deste Abril 88, pode ser um bom ponto de partida. Reúna-se todo o material pertinente: dos arquivos do Clube Automóvel, dos fotógrafos profissionais, dos colecionadores particulares. Oiçam-se, à boa maneira de Fernão Lopes, testemunhos dos mais idosos. Consultem-se os jornais, obtenham-se os registos sonoros e videográficos. Ter-se-á obtido assim a matéria-prima com que poderá ser redigida, por quem tiver disponibilidade e entusiasmo para tanto, a História que falta ainda das Corridas de Vila Real, parte não pequena nem insignificante da História maior da Cidade, por sua vez parte não pequena nem insignificante da História ainda maior de Portugal.

A. M. Pires Cabral, *Programa do XXX Circuito Automóvel de Vila Real*, Vila Real, Abril de 1988, pp. 10 e 11.

AS CORRIDAS

As motos roncam no circuito
de Vila Real e lá estou eu, pendurado
no muro das traseiras, a espreitar a Norton
que vem à cabeça, curvando, espectacular,
na rampa de São Pedro. O cheiro a gasolina
embebeda a catraiada. É quase tão bom
como o incenso do mês de Maria. Baba-se
o tontinho da cidade e alguns padres
deitam foguetes e apanham as canas.
As motos cortaram já a meta, quando chega
a notícia de um desastre na Timpeira.
Mas a festa prossegue, com a feira
dos pucarinhos, e o barro negro de Bisalhães
racha-se na cabeça dos feirantes.

Eduardo Guerra Carneiro, *Contra a Corrente*, Lisboa, 1988, p. 18.

[A capital do automobilismo português]

[...]

Pouco depois, Marta voltou a fechar o livro — como se aberto lhe prejudicasse o raciocínio — e em tom negligente, ocioso, sorna, retomou a evocação:

— As corridas também me excitavam. Para as dos automóveis, o meu pai comprava bilhetes de bancada, na meta, mas eu preferia que ele o fizesse para as de motos. Entusiasmava-me vê-las a fazer as curvas numa inclinação quase a raspar o pavimento, e a uma velocidade incrível. Com os milhares de forasteiros apaixonados por corridas, a pacata vila engalanava-se de berrantes e matizadas cores e fervilhava de gente loquaz e festaleira.

— Era a capital do automobilismo português — pontificou Ramiro, que ouvira caladinho a reportagem da namorada.

Respeitada a pausa — compensatória? — a Bela Amância prosseguiu no seu memorial vila-realense:

— Muito gostei de viajar naquele comboio-brinquedo do Vale do Corgo. Fiz por duas vezes o trajecto de ida e volta até à Régua. Encantou-me. De tal forma que várias vezes fui vê-lo à estação, mesmo não embarcando. De que estás a rir?

Ramiro não podia dizer. Lembrou-se do caso de uma mulher tristemente conhecida na vila, que nas horas sem bebedeira praticava recados e fazia o transporte, à cabeça, de encomendas para o comércio citadino. Indo ela da estação do caminho-de-ferro para o centro da Vila, alguém, por mero desfastio, a interpelou: “Vens de alguma viagem?” Ao que teria respondido: “Fui à estação despedir-me da minha filha, que foi pra puta pra Lisboa”.

Para lhe poupar o esforço de falar, e porque o sorriso havia sido fugaz, Marta não insistiu na resposta.

— Quando lá formos, quero andar naquele comboio. Até à Régua. E gostava de fazer o percurso Sabrosa-Pinhão-Régua-Santa Marta-Vila Real, que algumas vezes o meu pai nos ofereceu, com grande satisfação nossa, minha e do meu irmão. É um périplo lindíssimo!
[...]

A. Passos Coelho, *Caramulo — Crónica Romanceada*, 2.^a Edição, Porto, 2014, pp. 254 e 255.
[1.^a Edição, 2006]

Índice

Prefácio, <i>Elísio Amaral Neves</i>	5
O nosso III Circuito, <i>B. [Aureliano Barrigas]</i>	7
As provas do Circuito de Vila Real em 1936	8
[Feira de automóveis], <i>João de Araújo Correia</i>	10
«Circuito» de Vila Real, <i>Bandeira de Tóro</i>	12
CIRCUITO	14
O Circuito Internacional de Vila Real	17
Ode ao Circuito de Vila Real, <i>Euclides Portugal</i>	19
O Circuito de Vila Real, <i>Dicando [Manuel Gonçalves Pureza]</i>	22
O Circuito, <i>Dicando [Manuel Gonçalves Pureza]</i>	25
O Circuito-Automóvel, <i>Chico Costa</i>	28
AS CORRIDAS, <i>Emídio Roque da Silveira</i>	31
Passeio do Circuito, <i>Sant'Anna Dionísio</i>	34
A palavra circuito, <i>António Cabral</i>	36
O CIRCUITO DE VILA REAL, <i>Vasco Callixto</i>	38
Coisas da Vila — À Volta das Corridas..., <i>Armando Borges da Conceição (Miro)</i>	50
A HISTÓRIA QUE FALTA, <i>A. M. Pires Cabral</i>	55
AS CORRIDAS, <i>Eduardo Guerra Carneiro</i>	58
[A capital do automobilismo português], <i>A. Passos Coelho</i>	59

