

## RALLYE VERDE PINO

### A História

É longa e intermitente a história do Rallye Verde Pino, (tal como a origem do seu nome no poema “Ai flores, Ai flores de verde pino”, escrito por D.Dinis, o Rei-Trovador, que esteve no trono de Portugal entre 1279 e 1325, com histórica ligação à região de Leiria). E, é contada entre as mais antigas, das provas desportivas de estrada que até hoje se inscrevem nos calendários oficiais do Automobilismo Nacional.

As primeiras edições do Rallye Verde Pino remontam aos anos que se seguiram ao fim da II Guerra Mundial, ainda antes de 1950. Continuaram pela década de 60 sempre com organização do Clube Arte e Sport, então como provas de regularidade, inscritas no Critério de Iniciados, e exigiam dos pilotos perícia na maneabilidade e ligeireza na condução, mescla que aliciou alguns daqueles que vieram a tornar-se nomes incontornáveis desta apaixonante modalidade, como Alfredo César Torres, Basílio dos Santos, Burnay Bastos, Giovanni Salvi, Horácio Macedo, Jorge Pratley e Manuel Lopes Gião, entre os tantos que à época se iniciavam na competição desportiva automóvel.

Por diferentes razões, passou-se um longo período sem que o Rallye Verde Pino voltasse à estrada. Até ao ano de 1992, quando o NDML – Núcleo Desporto Motorizados de Leiria assumiu a reedição da prova, direcionando-a aos concorrentes em Automóveis Clássicos, adaptou-a desportivamente para evento de Regularidade - caracterizado pela verificação das médias. Por consequência, esta nova orientação da sua prova, acabou por abrir caminho às provas de Clássicos em Portugal. A reedição do Rallye Verde Pino que teve 180 quilómetros, à época foi ainda contida em termos de extensão, em contrapartida contou com uma bem composta lista de 83 equipas à partida, encabeçada por prestigiados pilotos nacionais, como Américo Nunes e Guilherme Roldão, entre outros.

Assumidamente uma prova de regularidade para clássicos, o Rallye Verde Pino evoluiu nas edições que se seguiram e passou a integrar os calendários oficiais dos Campeonatos da especialidade. Não perdeu essa característica, mas ganhou velocidade e extensão, quando foi para a estrada em 1997. Disputou-se em quatro dias, num percurso que teve aproximadamente 1900 quilómetros e conquistou estatuto da prova mais extensa de Automóveis Clássicos em Portugal. Mais importante que isso, introduziu novo conceito desportivo a este modelo de rallye - juntou à regularidade a velocidade! Facto que vingou e deu origem à Regularidade Sport Plus, que até hoje rege as provas de estrada, as rampas e os circuitos organizados pelo NDML, e também serve de modelo nas provas de outros organizadores.

Então, a edição de 1997 largou de Lisboa, passou pelo Autódromo no Estoril, subiu as Rampas da Arrábida, de Portalegre, de Murça e da Penha em Guimarães. Percorreu o Circuito Vasco Sameiro em Braga e teve provas de Slalom no centro de Lamego e de Leiria, cidade onde o Rallye Verde Pino encerrou o seu segundo ciclo de vida, nos anos 90. Teve a participação de cinco dezenas de equipas, numa lista de cariz marcadamente internacional, à data

com 15 concorrentes estrangeiros, que viajaram desde a Bélgica, Espanha, França e Inglaterra.

Passado esse período de seis temporadas, 1992 a 1997, associado ao NDML. O Rallye Verde Pino regressou em 2009, para o terceiro ciclo da sua história. Então, por iniciativa de Pedro Mendes Alves, Paulo Grosso e Feliciano Vitorino, praticantes, dirigentes e grandes entusiastas do Desporto Automóvel, unidos pelo propósito de fazer renascer a prova com o mesmo sucesso anteriormente alcançado já com eles na direção. Inspiraram-se no modelo que observaram em França e introduziram-lhe inovações. E com esta decisão, conscientemente ou não, acabaram por operar importante reforma neste modelo de provas destinadas a Automóveis Clássicos em Portugal, ao impor-lhe como nova dinâmica a componente velocidade. E, para fazê-lo com segurança, fecharam os percursos, das rampas e dos circuitos. Mas abriram portas à participação de automóveis com vocação desportiva, sem restrições do ano de construção. Mantendo os 3 a 4 dias de duração que a caracterizavam.

Resultante da inovação implementada, a fórmula manteve-se até à edição de 2014. Mas a recessão económica da época obrigou à redução para dois dias de prova, fez encolher a sua extensão para próximo dos 750 quilómetros e, conseqüentemente fez baixar para 32 o número de equipas inscritas. Apesar das graves contingências, o NDML manteve no programa da prova as 22 provas especiais escolhidas. E desde a largada do Estádio Municipal, até ao final no Kartódromo Internacional em Leiria. Foram disputadas as duplas passagens pelas 8 rampas (Porto de Mós, Ourém, Figueiró dos Vinhos, Penela, Mont'Alto, Ponte das 3 Entradas, São Sebastião da Feira e Alvôco das Várzeas), pelos 2 kartódromos (Leiria e Fátima) e realizadas as 2 provas de slalom (Ansião).

Depois foram necessárias mais seis viragens completas de calendário, para que o NDML, apoiado pelo suporte institucional da CIRL – Comunidade Intermunicipal da Região de Leiria e dos seus patrocinadores ELF, Transwhite e Logiqueen, desse início ao quarto ciclo da história do Rallye Verde Pino em 2022, exatamente o ano em que o Clube completou 40 anos de existência.

Esta reedição do evento teve aproximadamente 600 quilómetros de extensão, 110 deles percorridos em especiais fechadas, ao longo de três dias. E cruzou os concelhos de Alvaiázere, Ansião, Batalha, Castanheira de Pêra, Figueiró dos Vinhos, Leiria, Marinha Grande, Pedrogão Grande, Pombal e Porto de Mós. Com uma lista superior a quatro dezenas de equipas, onde se destacavam doze estrangeiras, vindas de Espanha, da Bélgica e da França. E o ilustre convidado que abriu o rallye no carro "0", Timo Salonen, piloto finlandês vencedor do Rally de Portugal e Campeão do Mundo de Ralis em 1985, títulos à época conquistados em partilha com o seu compatriota Seppo Harjanne, num Peugeot 205 Turbo 16 oficial.

Na última edição do Rallye Verde Pino, em 2023 o NDML manteve o apoio institucional da CIRL – Comunidade Intermunicipal da Região de Leiria e dos seus patrocinadores ELF, Transwhite e Logiqueen, e a estrutura da prova. Competiram mais de três dezenas de equipas, algumas delas estrangeiras. O convidado francês Jean-Pierre Nicolas, foi a figura de destaque. O pequeno

marselhês foi um dos pilotos que se tornou célebre em Portugal ao volante de Alpine-Renault A110 1600, quando em 1971 venceu o Rally TAP, à época em parceria com o seu compatriota, não menos célebre, Jean Todt, antigo Presidente da FIA – Federation Internationale de L'Automobile.

Importante também destacar a abrangência geográfica do Rallye Verde Pino no território nacional. Desde a sua mais antiga edição, percorrendo estradas e circuitos, utilizados por prestigiadas provas automobilísticas nacionais e internacionais. Como as especiais secretas de Arganil, Mont'Alto, Oliveira do Hospital, Vide e Paços de Ferreira ou as super-especiais da Região Centro, de Murça, de Tondela, de Viseu e de outros tantos lugares onde já pisou a competição automóvel. Tal como os Autódromos de Braga e do Estoril, o Circuito de Sever do Vouga ou os Kartódromos de Baltar, de Fátima, de Leiria, de Vila Nova de Paiva e, de Vila Nova de Poiares. E as rampas da Arrábida, do Caramulo, de Figueiró dos Vinhos, de Murça, da Penha (Guimarães), de Portalegre, de Porto de Mós e Santa Marta de Penaguião.

Uma história feita de fatores diferenciadores, que mantêm vivo o Rallye Verde Pino, como uma das provas automobilísticas de estrada exclusivas, de maior duração e extensão a realizarem-se em Portugal. Com a marca de segurança e prestígio do NDML – Núcleo Desportos Motorizados de Leiria.