

Em 1976 é criada uma associação desportiva, com sede em S. João da Madeira, denominada TURBO CLUBE

Em 1976, quando nasceu o **Turbo Clube**, o mundo era bem mais pequeno. S. João da Madeira também. Não havia os bares que há hoje e quem não suportava ficar em casa a ver os dois canais da RTP, irritantemente politizados, acabava invariavelmente por se encontrar à porta de um dos quatro cafés da Praça, ou à roda de uma mesa no Mutamba, entre finos e francesinhas, para um palmo de conversa com os amigos.

Falava-se de tudo, da chuva do bom tempo, do Alves-Luvas-Pretas e daqueles dois putos, o Sousa e o Veloso, que brilhavam na Sanjoanense. Fazia-se o rescaldo dos Jogos Olímpicos de Montreal e, unanimemente, elegera-se Carlos Lopes como herói nacional, depois da medalha de prata nos 10 000 metros e da de ouro arrancada no lamaçal de Chepstown.

Enquanto aguardávamos pelo filme de Alan Pakula, *Os Homens do Presidente*, comentávamos o *best-seller* de Erich von Daniken, *Eram os Deuses Astronautas?*, e interessávamo-nos cada vez mais pelos ovnis, motivo de animadas e polémicas discussões.

Continuávamos a ouvir os Beatles mas curtíamos Neil Young e trauteávamos a *Bohemian Rhapsody* do novo grupo de rock Queen.

E falávamos de carros. Falávamos muito de carros, do Rali de Portugal, do M. Alen e do Fiat 124 Abarth, do Sandro Munari e do Lancia Stratos, e também da Fórmula 1, do Fittipaldi e do Nicki Lauda...



João Borges com João Farinha, em Renault Gordini

Nessa matéria, como em todas as outras, havia os *experts*: a dupla constituída pelo Farinha e pelo Borges, piloto e pendura respectivamente, com larga experiência em automóveis, cimentada pelas participações no campeonato do Inatel, no Campeonato de Iniciados de 1973, em que obtiveram um excelente 3º lugar, e de 1974, em que terminaram na 5ª posição; o Luís Napoleão (Pelão), com participações no Troféu Datsun, o Zé Lino com participação no I Troféu de Iniciados do Norte, o António Pedro (Mitá) com participações na Rampa da Falperra, o Luís Cambra, vencedor do Troféu de Iniciados em Vila do Conde (1976), o Quim Mané e o Artur Lima.

Primeiro, noite sim noite não; depois, noite sim noite sim, discutiam-se idéias e tomavam-se decisões nos *comboios* do Mutamba, entre garfadas apetitosas no arroz de bacalhau do saudoso Mário Santos.

Lançavam-se desafios e faziam-se apostas. O tira-teimas tinha lugar marcado nas pacatas ruas do Furadouro, em loucas corridas cronometradas. Uma noite, travou-se luta renhida entre o Pelão, com o seu *Datsun 1200*, e o César Valente, com o seu *Honda Civic*. O excesso de confiança acabou por trair o Pelão, que tinha apostado o próprio carro. Perdeu-o para o César e, até hoje, ainda não lho entregou.



Zé Lino, em *Datsun 1200*



António Pedro (Mitá), em Renault 5, na Rampa da Falperra

A tradição ainda é o que era

Aparentemente este entusiasmo pelas máquinas e pelas velocidades não tem precedentes em S. João da Madeira. Mas só aparentemente.

No período que mediou entre as duas grandes guerras, aí por volta de 1931/32, este pequeno concelho assistiu ao nascimento da sua primeira estrela do desporto motorizado. Chamava-se Ângelo Bastos e ombreava com os maiores do motociclismo nacional de então. Com a sua *Rudge* e, mais tarde com uma *Norton*, Ângelo Bastos entusiasmava os milhares de assistentes que enchiam os circuitos, da Boavista, de Aveiro ou do Campo Grande, atingindo velocidades muito próximas dos 120/130 Km/h.

Trinta anos mais tarde, um jovem irreverente haveria de marcar e influenciar toda uma geração de outros jovens sanjoanenses, não só pelos potentes carros que possuía — um *Mercedes 300 SL*, um *Triumph TR4*, um *Cooper S*, entre outros — mas sobretudo pela forma arrojada e tecnicamente perfeita como os conduzia.

Pode-se dizer, sem ironia, que o José Pedro Antunes passou ao lado de uma grande carreira de piloto de alta competição, acabando sentado aos comandos dos “lentíssimos” *Boeings* da TAP, profissão que ainda exerce com elevadíssimo sentido de responsabilidade e irrepreensível profissionalismo.

Uma história grande feita de pequenas estórias

João Farinha foi um dos muitos companheiros de aventuras do Zé Pedro e um seus “discípulos” mais atentos. Ficou-lhe o “bichinho” que foi transmitindo aos outros que com eles se sentavam nos *comboios* do Mutamba. Era ali e, mais tarde, nas casas do Artur Lima e do Mitá, que tudo se preparava e decidia: a participação nas provas do calendário nacional, as excursões à Fórmula 1 ou as loucas descidas nos troços compreendidos entre Chão de Ave e Roças, com o motor desligado mas com a chave na ignição para se poder ver os *stops*. Nisso, o maior era o Pelão.

Depois, fazia-se o rescaldo e contavam-se estórias, como aquela em que...

O Tony participava pela primeira vez no Rally da Madeira. Alguns amigos que o acompanharam naquela aventura, esperavam pela sua passagem num dos troços cronometrados. Mas do Tony... nada. Decidiram vir em direcção ao ponto de partida e deram com o piloto às voltas com um arreliante

furo. Todos à uma, levantaram o carro, mudou-se o pneu e, na altura em que o Tony se preparava par retomar a prova, ainda teve tempo de ouvir as recomendações da esposa preocupada: “Ó Tony, vai devagar, filho, vai devagar!...”

No mesmo rali, diz-se, os espectadores pouco habituados àqueles eventos, puseram-se no meio da estrada, mandaram parar o primeiro carro e avisaram: “Cuidado que ali à frente tem uma curva perigosa!”

Noutro rali, realizado algures no continente, dois praças da GNR, atraídos pelo roncar dos motores, deslocaram-se até ao local de passagem dos concorrentes. Viram passar um, dois minutos depois outro, passados outros dois minutos outro, até que decidiram mandar parar o que vinha a seguir. “Onde é que vocês vão?” — perguntou um dos guardas. “Somos corredores e estamos a participar numa prova!” — respondeu-lhe o pendura. “Ah, bom! Então vão depressa porque os outros já vão muito à frente!”

Um daqueles entusiastas rapazes, que, por razões óbvias prefere manter o anonimato, na sua qualidade de pendura (in)experiente, teve esta conversa com o piloto: “...atenção, temos um gancho a 100 metros!”. Pergunta o outro: “É para a esquerda ou para a direita?” Responde-lhe o pendura: “Com tanta gente ali, como é que queres que eu saiba?!”

Numa das suas muitas saídas para assistir às corridas que por aí se iam realizando, o grupo foi de véspera para a Lousã onde ia ter lugar mais uma prova do Campeonato de Rampas. Para o jantar, o Luís prometera um tacho de arroz embrulhado em papel de jornal e tudo, para chegar lá bem quentinho. Os outros levaram rissóis e bolinhos de bacalhau q.b.. Na hora de dar ao dente, o Luís começou a desembulhar e, quando acabou de tirar o papel todo, o tacho era tão pequeno que cabia nas duas mãos.

Não lhe perdoaram a desfaçatez e, na tenda que montaram em plano inclinadíssimo (ou não fosse aquilo uma rampa), empurraram-no para o lado onde a altitude era mais baixa, de tal modo que teve que dormir com o peso dos outros todo em cima. E se não saiu pela tenda fora nem veio pelo monte abaixo foi porque antes de se deitar teve a feliz ideia de calçar o corpo com umas pedras.

Um nome e um emblema



Um grupo assim coeso, unido pelos mesmos ideais, tem que ter um nome e um emblema. Estava na hora de dar um rumo mais sério às coisas e de partir para um projecto com cabeça, tronco e membros.

O nome terá surgido numa das reuniões em casa do Mitá, ao longo das quais se foi esgotando o *stock* do pai de garrafas de Vinho do Porto (*vintage*). “O vinho está aí a estragar-se. Tem de ser bebido!” — diziam os outros, verdadeiros amigos da onça.

A escolha foi unânime: Turbo. É isso, TURBO CLUB, assim mesmo sem “e” no fim, à inglesa. E, convenhamos, a ideia era feliz. O turbo compressor tinha feito a sua aparição nos Fórmula 1 e não havia palavra que melhor exprimisse a ideia de máquina e, ao mesmo tempo, de velocidade, como aquela. Para além disso, o vocábulo ainda não se tinha vulgarizado, como aconteceu um ou dois anos mais tarde, com o “Turbo” a aparecer chapado na traseira de tudo o que tivesse quatro rodas e um motor. A moda passou e hoje, à distância de 25 anos, TURBO até soa de outra maneira.

Luís Cambra escolheu a cor e o tipo de letra. Confessa que foi, de alguma forma, influenciado pelo emblema da *Datsun*. O Quim Mané, também influenciado pelos *Porsches* de Le Mans, sugeriu as barras. A ideia resultou em pleno.

Mandaram-se imprimir os primeiros auto-colantes nos Bulhosas. Nunca foram pagos. A razão era simples e o Sr. Sívio percebeu isso. Não havia dinheiro.

Primeiras realizações do Turbo Clube: os Rallyes Papper



Em Julho de 1976, o TC leva a cabo a sua primeira iniciativa: um rallye papper com a denominação de 1º Puzzle do Turbo Clube. Um verdadeiro quebra-cabeças para as muitas dezenas de participantes que se viram em palpos de aranha para encontrar as respostas certas às perguntas que lhes eram feitas, arranjarem os objectos que lhes eram pedidos e encontrarem a coragem necessária para não desistir a meio da prova. Apesar disso, foi uma experiência que todos quiseram repetir, um ano depois, na segunda edição da prova.



A realização dos dois “Puzzles” rendeu uns cobres ao Clube e foi o ponto de partida para outras iniciativas. Mesmo assim foi preciso esperar até 1983, altura em que se deu início a uma série de três corridas de Carros de Rolamentos. Em Dezembro de 1984, o Turbo Clube promoveu uma prova do Campeonato Nacional de Iniciados de Rallyes, denominada *Rally Teenager's*.

Durante esse interregno, o Clube teve oportunidade de crescer e abrir as portas da sua primeira sede, situada na Rua Camilo Castelo Branco.

Os seus filiados surgiam com mais frequência a disputar provas do calendário nacional. Luís Cambra, ao volante do seu *Alfa Romeo 2000 GTV* venceu com grande à-vontade a corrida de Vila do Conde, destinada a iniciados,





em que participou também o Pelão, com o seu *Datsun 1200*.

Em Agosto de 1978, o Turbo Clube voltou a fazer furor em Vila do Conde. Mário Gonçalves apresentou-se nas corridas com um *VW Carocha*, todo branco. Foi o Artur Lima quem o levou para lá em cima de um dos camiões da empresa do pai. O José António passou a noite a polir as cabeças do motor, até ficar com os dedos em sangue. Às primeiras voltas de aquecimento os espectadores ainda esboçaram um sorriso de desdém mas, quando as coisas aqueceram, perceberam logo que o carocha estava ali para fazer figura. E fez.

João Borges continuava a saga dos ralis de Portugal/Vinho do Porto/TAP, ora como piloto, ora como pendura de João Farinha. Parou em 1982, no ano em que uma mulher venceu, pela primeira vez a prova: Michèle Mouton, em *Audi-Quattro*. Na altura João Borges guiava um *Ford Escort 2000* e contava com a assistência do José António, do José Martins e do Cravo.

Dos Rallyes para os Raids

14
*
9
*
1985

RAID
turbo
club
S. João da Madeira

NATUREZA SELVAGEM PAISAGEM CÓSMICA
AVENTURA CAMARADAGEM PIQUENIQUE
CONCURSO FOTOGRÁFICO

INSCRIÇÕES:
ATÉ DIA 10 SETEMBRO NA SEDE DO TURBO CLUB
R. CAMILO CASTELO BRANCO, 11-2º APARTADO 316
3704 S. JOÃO DA MADEIRA CODEX

Castrol
Patrocinador Oficial
Turbo Clube

O surgimento do Paris-Dakar, em 1979, veio dar novo fôlego a uma franja do desporto motorizado que estava em letargia. Ao mesmo tempo, assistia-se a uma “explosão” dos veículos de tracção às quatro rodas, os jipes, agora com outras *performances* e preços ao alcance de (quase) todas as bolsas.

Ainda assim, e porque eram poucos os que tinham um, o primeiro raide organizado pelo Turbo Clube, em Setembro de 1985, designado *1º Raid Turbo Club*, foi planeado a pensar nos que tinham jipes e nos que não os tinham mas estavam dispostos a embarcar na “aventura”, no meio de uma “Natureza selvagem” e de uma “paisagem cósmica”, tudo para descobrir em ambiente de franca “camaradagem”. O *Raid* incluía um “piquenique” e um “concurso fotográfico”.

Entretanto, eram cada vez mais os filiados do Clube com jipes. Na 2ª e na 3ª Volta a Portugal Todo-o-Terreno, o Turbo Clube esteve representado com as duplas Pelão/João Ribeiro, em *Daihatsu*, e Paulo Lima/João Frangolho, em *Nissan Patrol*.



Em 1987, o Turbo Clube, já com o “Título de Organizador de Provas Desportivas” que lhe fora concedido pelo Automóvel Clube de Portugal, levou a efeito um “raide não-stop”, aquilo a que hoje se chama *baja*. Os riscos de uma tal prova não foram calculados mas, felizmente para a organização e para os participantes não houve problemas.

O êxito da iniciativa foi imediato e de tal ordem que, nesse mesmo ano, o TC organizou o primeiro Raide à Vitela, com características de passeio todo-o-terreno, cheio de motivos de interesse, de carácter familiar e com o objectivo de dar a conhecer locais apazíveis, a cultura e a gastronomia da região em que S. João da Madeira está inserida.

Com um número cada vez maior de participantes ávidos de aventura, o Turbo Clube passou a incluir na sua programação anual de iniciativas um outro passeio, denominado Raide à Castanha. Quer um quer outro são dois dos mais prestigiados passeios todo-o-terreno que se realizam no país e estão inseridos no calendário anual da FPTT.

O TC cria uma secção de Radiomodelismo



Circuito das Travessas, zona das boxes



Demonstração de radiomodelismo na Praça

No início da década de 90, o Turbo Clube cria a sua secção de Radiomodelismo, por iniciativa de uma dezena de associados que, entretanto, se tinham lançado na prática da modalidade. O interesse crescente e o aparecimento de um número cada vez maior de entusiastas das máquinas em miniatura, fez surgir a ideia de se construir uma pista própria. E se bem o pensaram, melhor o fizeram. Em terrenos cedidos pela autarquia, situados nas Travessas, começa a nascer um circuito de Radiomodelismo que, depois de pronto, nada fica a dever aos demais existentes no país. A sua inauguração oficial aconteceu no dia 10 de Janeiro de 1993, com a realização da prova inaugural do Campeonato Nacional de Escalão 4.

Em Assembleia Geral, os sócios do Turbo Clube decidem adoptar para a nova pista a designação de Circuito das Travessas.



Vista aérea do Circuito das Travessas

Expo-Aventura, a menina dos olhos do Turbo Clube



Em 1998 o Turbo Clube foi, pela primeira vez, o responsável por toda a montagem da Expo Aventura / 4ª Concentração Nacional Todo-o-Terreno Turístico, realizado no Europarque em Santa Maria da Feira.

As realizações anteriores tinham sido efectuadas na Lousã e Pombal, mas o TC conseguiu trazer para a sua região a maior concentração de todo-o-terreno do país, acrescentando-lha a componente da exposição, afinal o que faltava para oferecer aos participantes motivos de interesse e razões de sobra para voltarem todos os anos.

Em 1999 e 2000, o Turbo Clube voltou a ficar com toda a responsabilidade organizativa da Expo Aventura / Concentração Nacional de Todo o Terreno Turístico, conseguindo fazer convergir para o Europarque, nos respectivos fins-de-semana, todos os agentes ligado ao todo-o-terreno e às actividades radicais.

Na Expo-Aventura que se está a realizar neste mês de Outubro de 2001, o Turbo Clube vai tentar repetir o êxito das edições anteriores, tendo em conta a procura crescente dos entretenimentos radicais. Por isso, tornou este evento numa excelente oportunidade para todas as empresas, ligadas às actividades *outdoor* e ao *off-road*, mostrarem e divulgarem os seus produtos e serviço, desenvolvendo ao mesmo tempo várias actividades paralelas (Raide à Castanha; pista de Trial TT; pista de Karting; pista de Kartcross; pista BTT e Motos de Trial; Parede de Escalada; Voos de Helicóptero; Simulador Todo-o-Terreno; Ponte Funicular; Tiro com Arco; Balonismo; Pista de Moto 4; Paint ball, etc.), com o objectivo de sensibilizar os muitos milhares de visitantes previstos para a prática de uma actividade desportiva.



Sede do Turbo Clube é local de encontro e de convívio

Quando o Turbo Clube deixou de ser apenas um grupo de amigos unidos pelos mesmos ideais e começou a ter outras responsabilidades, sentiu-se a necessidade de encontrar uma sede. A primeira ficava no número 11 da Rua Camilo Castelo Branco e abriu as portas aos associados nos finais da década de 70. Em 1988, o Turbo Clube mudou-se para a Rua Padre António Vieira (fotos). Em 1991 instalou-se num prédio da Rua D. Afonso Henriques e, desde 1995, está instalada no edifício do 1º quartel dos B. V. de S. João da Madeira, na Rua Alão de Moraes.

