

L'ULTIMA MILLE MIGLIA

La tragedia di Guidizzolo

nei ricordi del C.R. in quiescenza Antonio Boni

Nella Gazzetta di Mantova di quei giorni

Nei filmati ed articoli sul web di oggi

Nel pomeriggio del 12 maggio 1957, la Ferrari 335 S numero di gara 531 condotta da Alfonso de Portago e dal copilota statunitense Edmund Gurner Nelson, percorreva il lungo rettilineo tra Cerlongo e Guidizzolo, sulla strada napoleonica che porta da Mantova al capoluogo Bresciano. Si trattava dell'ultima porzione di gara che conduceva al traguardo di Brescia e nonostante il fondo di allora, le auto in gara raggiungevano in quel punto velocità anche di 250 km/h. In vista dell'abitato di Guidizzolo (ma in un tratto che ricade nel territorio comunale di Cavriana), alle ore 16:04 l'improvviso scoppio di uno pneumatico faceva sbandare la vettura di de Portago che, finita nel fossato a destra, ne fuoriusciva saltando l'intera carreggiata e schiantandosi sul ciglio sinistro ove erano assiepati molti spettatori, il bolide impazzito, con una carambola, ancora schizzava sull'altro lato della strada, arrestando la sua tragica corsa nel fossato di destra. L'incidente provocava la morte degli occupanti la vettura, di nove spettatori, tra cui cinque bambini, oltre a numerosi feriti. Si è parlato di déhappage del pneumatico posteriore sinistro, di scoppio del pneumatico anteriore sinistro ("Alfonso De Portago, L'ultima corsa", Carlo Dolcini), di un pezzo di lamiera staccato dalla vettura in corsa di Portago che danneggiava in maniera irreparabile il pneumatico

anteriore, di occhi di gatto messi a delimitazione di carreggiata che hanno "pizzicato" il pneumatico stesso, di rottura della scatola dello sterzo. Tante ipotesi, ma nessuna conferma definitiva, se non quella del non dover procedere a carico di Enzo Ferrari per non aver commesso il fatto, emessa dal giudice istruttore il 26 luglio 1961.



SOMMARIO

Il monumento la carambola	2
Il ricordo del C.R. Antonio Boni .	3
La cronaca della Gazzetta	4
Alfonso de Portago.	5
Le gare e le tragedie	6
L'ultima Mille Miglia sul web	7
Note d'autore	8

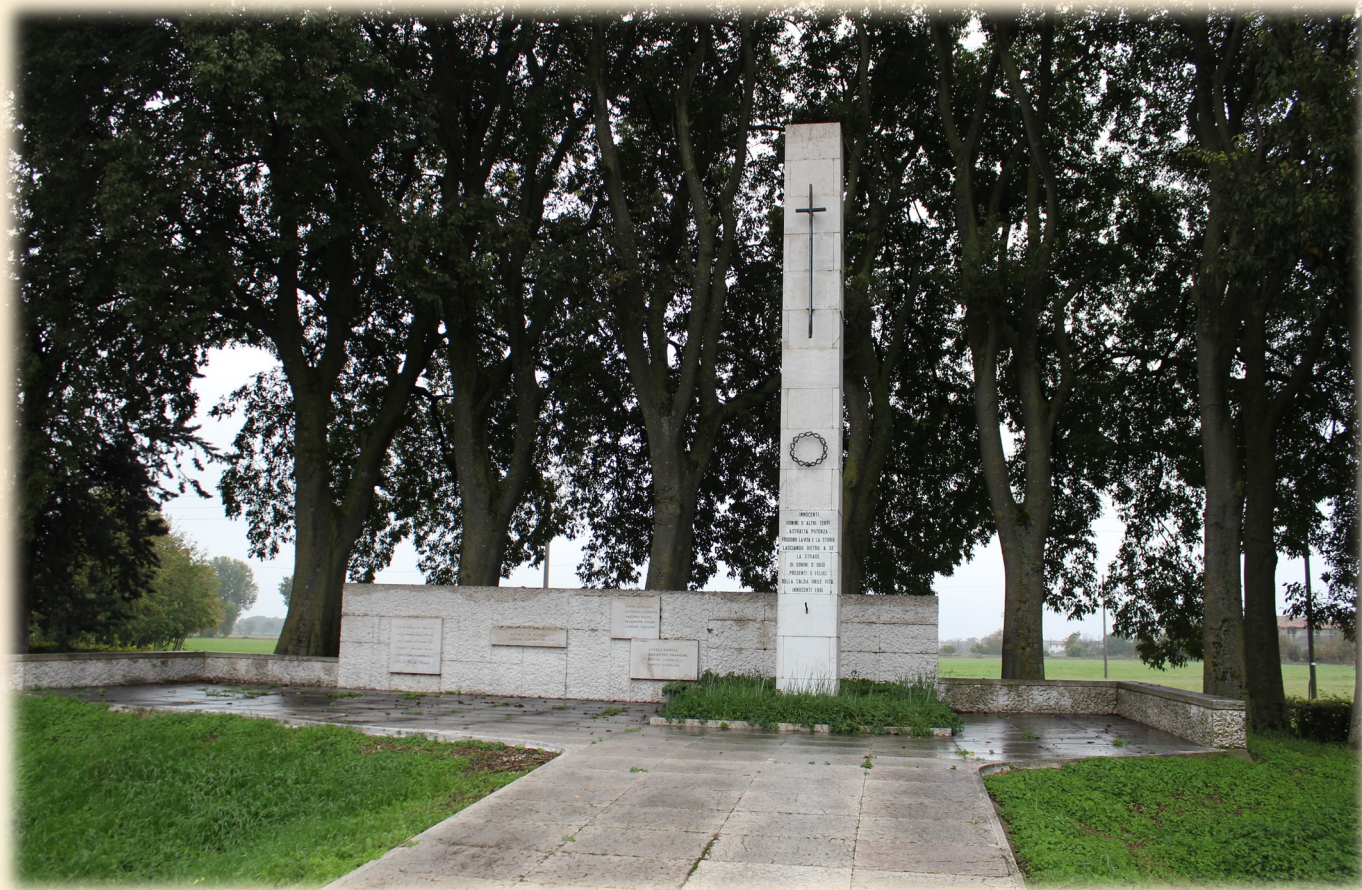
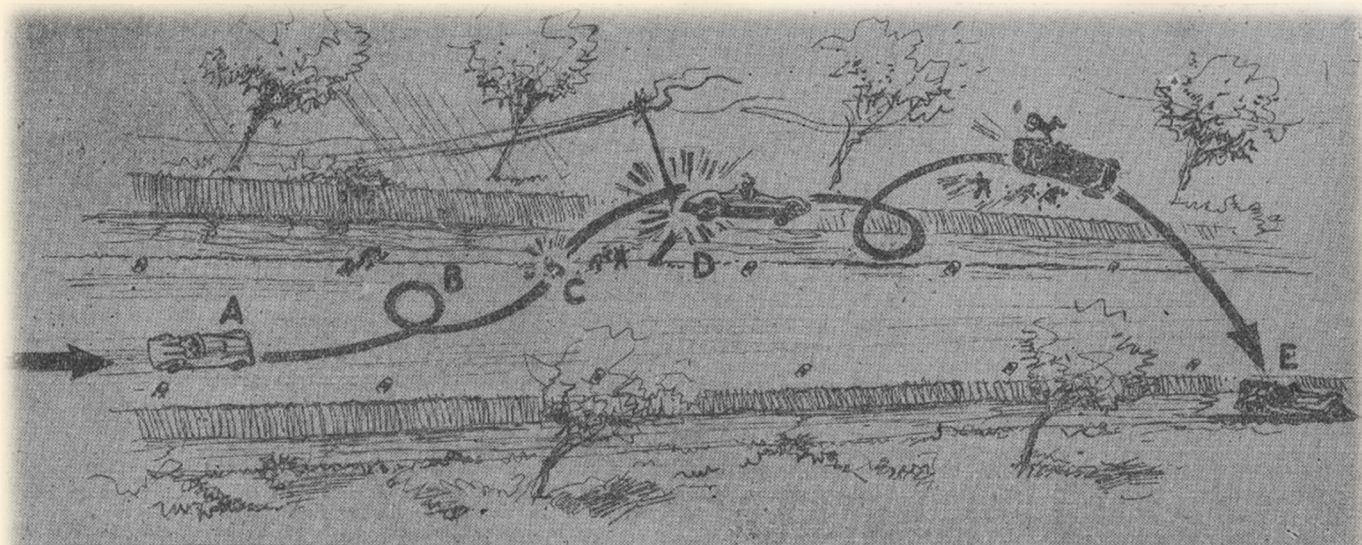


Foto Maurizio Fochi

ANITA BOSCAINI
GIOVANNI CONSATO
VIRGINIA RIGON
VALENTINO RIGON
CARMEN TARCHINI

ALFONSO DE PORTAGO
EDMUND GURNER NELSON

ANGELO DOBELLI
SILVESTRO FRANZINI
PIETRO GRANDELLI
ROMEO STANCARI



Ecco una ricostruzione della sciagura, sulla base delle testimonianze raccolte sul posto prima degli accertamenti ufficiali. Per lo scoppio del pneumatico anteriore sinistro (A), la «Ferrari» ha girato su se stessa (B) e ha travolto prima un paracarro (C) — uccidendo i due fratellini Rigon — e poi un palo del telegrafo (D). Piombato nel fosso travolgendo gli spettatori, il bolide — come spinto da una forza terrificante e misteriosa — è finito poi nel fossato di destra (E) compiendo una traiettoria complessiva di 226 metri.

la Gazzetta di Mantova del 14 maggio 1957

I ricordi di Antonio Boni, che intervenne sull'incidente

In quel pomeriggio, si consumava la tragedia di Guidizzolo e con essa la fine della gloriosa Mille Miglia, gara di gran fondo che si svolgeva sulle usuali strade d'Italia.

Antonio Boni, da 5 anni Vigile del Fuoco in servizio permanente al Comando di Mantova, era quel giorno in servizio presso l'allora caserma dei Pompieri di via Grioli, quando poco dopo le 16 squillò la campana d'allarme per una chiamata di soccorso, indicazione: incidente stradale località Guidizzolo.

"Ricordo che uscimmo in partenza, sull'autogrù Diamond, vecchio mezzo, residuo bellico americano. Sul mezzo eravamo in 3, alla guida il Capo Squadra Savazzi, io ed un Vigile Ausiliario; allora l'organico di una partenza spesso era anche quello.

Ci dirigemmo sulla strada che collega Mantova a Brescia, sapevamo che probabilmente il mezzo coinvolto nell'incidente poteva essere uno di quelli che in quelle ore stava gareggiando nella Mille Miglia nella nostra provincia. Le fasi stavano volgendo al termine, dopo che le auto, arrivate a Roma, facevano ritorno a Brescia passando sulle nostre strade.

A quei tempi i nostri mezzi non erano dotati di radio, per cui alla partenza della caserma le indicazioni erano sempre frammentarie, quello che ci sarebbe toccato l'avremmo conosciuto solo arrivati sul posto, ma certo quella volta mai ci saremmo immaginati di vedere quanto apparve ai nostri occhi al Km 21, poco dopo passato l'abitato di Cerlungo, 2 Km prima di Guidizzolo.

Mi colpì il vedere un grande numero di persone assiegate sulla strada, ove sparsi vi erano svariati pezzi dell'auto ed un pneumatico. I segni sull'asfalto lasciavano capire che il bolide nelle sue carambole prima aveva divolto un paracarro, finendo nel fosso di sinistra (direzione Brescia) investendo alcuni spettatori e schizzando via, riattraversando la strada, finiva nel fosso sul lato opposto. Oltre ai due Piloti: il portoghese Alfonso De Portago e lo statunitense Edmund Gurner Nelson, persero la vita altre 9 persone, di cui 5 bambini.

Non ricordo ora di aver visto queste vittime, perché durante il tempo da noi impiegato per arrivare sul posto, i familiari dei deceduti li avevano già portati nelle loro case poco distanti, i feriti all'ospedale di Volta Mantovana, mentre i due piloti al campo santo di Cavriana.

La Ferrari, divenuta un ammasso di rottami, aveva finito la sua folle corsa nel fossato di destra, la carcassa emergeva dal fango e da quel poco di acqua che copriva il fondo, particolare attenzione dovemmo prestare al serbatoio staccatosi dalla vettura ed ancora contenente della benzina.

Quando ci fu data l'autorizzazione tirammo fuori la macchina dal fossato e la portammo a Mantova, dove rimase sotto sequestro per un po' di tempo presso la nostra caserma di via Grioli.

Molto tempo dopo, l'allora giovane Sergio, figlio del Comandante Silvio Cotta Ramusino, mi confidò di non aver resistito alla tentazione di avvicinarsi a quei rottami e poterli toccare, stando ben attento che il padre o qualche Pompiere non se ne accorgesse. Il fascino della Ferrari anche allora era irresistibile!

Quando sento nominare la Mille Miglia e vedo le immagini, quando parlano del grande mito popolare che questa corsa suscitava negli anni a cavallo dell'ultima guerra, delle epiche gesta del nostro conterraneo Tazio Nuvolari e dello straordinario modo con cui vinse quella competizione, dei tanti campioni che vi parteciparono, di quelle fantastiche macchine, ricordi fantastici, ma purtroppo nella mia mente rimangono sempre fisse le immagini di quel maledetto pomeriggio del 1957."



Il recupero della Ferrari di De Portago, quello dietro il mezzo è Antonio Boni

I Vigili del Fuoco recuperano la Ferrari con la vecchia Autogrù Diamond in servizio a Mantova





la Gazzetta di Mantova del 13 maggio 1957



Foto Maurizio Fochi

«Non dimenticherò mai quei momenti terribili - dice Attilio Tarchini, 81 anni, allora abitante nella vicina borgata Selvarizzo e ora residente a Guidizzolo -. Mi trovavo a poche decine di metri dal luogo del tragico impatto. Ho visto la mia unica figlia, Carmen, di 10 anni, sbalzata verso l'alto. Mi sono fatto largo tra la folla e sono corso sul ciglio della strada. Ho raccolto la mia bambina e di corsa l'ho portata a casa». L'uomo non riesce più a trattenere le lacrime e sospende il racconto. Poi riprende: «Carmen era andata a seguire la corsa, come migliaia di altre persone assiepite ai due lati della statale. Accanto a lei la cuginetta Anita Boscaini, di 9 anni, pure falciata dalla Ferrari impazzita. (da "la Gazzetta di Mantova")



Il pilota protagonista dell'incidente



Alfonso Antonio Vicente Eduardo Angel Blas Francisco de Borja Cabeza de Vaca y Leighton, marchese di Portago, Londra, 11 ottobre 1928 — Guidizzolo 12 maggio 1957

Durante la sua vita, De Portago aveva cercato in tutti i modi di soddisfare la sua sete di avventura, dedicandosi con successo a parecchi sport: tennis, golf, bob, skeleton, polo, scherma, boxe e corse di cavalli. Con il bob, insieme a suo cugino Vicente Sartorius, arrivava quarto ai Giochi Olimpici Invernali del '56 e terzo ai Campionati Mondiali del '57. Era un grande fantino: aveva partecipato due volte al pericoloso Grand National di Aintree. Nel 1953, uno dei suoi amici americani, Edmund Nelson, lo introduceva nel motorsport. Incontrava Luigi Chinetti (importatore Ferrari per gli Stati Uniti) e acquistava due Ferrari Sport, con le quali gareggiò in numerose competizioni, vincendo i gran premi di Nassau e Oporto. Il suo sogno era quello di entrare a far parte di una squadra ufficiale e ci riuscì, dopo aver disputato una bella corsa a Caracas. Nel 1956 Enzo Ferrari lo chiamava per far parte della squadra ufficiale, al fianco del grande Fangio. La sua più bella affermazione la ebbe proprio nel 1956, vincendo in modo spettacolare il Giro di Francia, sempre in coppia con l'amico Nelson, con cui condividerà la sorte sino all'ultimo istante. Per il suo modo di essere, la stampa scriveva che non aveva paura della morte, ma in una intervista, De Portago aveva dichiarato sorridendo: "Non mi piace la Mille Miglia, non importa quanto ti alleni, non si può mai sapere. Mille miglia di strade italiane tra gli italiani... Centinaia di curve in cui l'errore del pilota può uccidere cinquanta persone". Al suo amico Dorian Leigh aveva scritto: "Come sapete, non volevo correre la Mille Miglia. Ferrari poi mi ha detto che dovevo farlo, almeno con una Gran Turismo. Poi mi è stato detto che avrei condotto un'auto sportiva da 3800 cc. Ciò significa che la mia 'morte prematura' potrebbe accadere domenica. Se muoio domani avrò vissuto 28 anni meravigliosi". De Portago, che Ferrari chiamava affettuosamente "lo zingaro", era considerato un "asso" del volante e la sua perdita lasciò un grande vuoto. La Mille Miglia del 1957 fu la sua prima e ultima.

Dal sito

<https://www.formulapassion.it/motorsport/storia/dalla-f1-alla-mille-miglia-ultima-corsa-de-portago-14557.html>



Le Gare su strada tra gloria e tragedie

La Mille Miglia era una gara automobilistica in linea di granfondo, che si sviluppava su un percorso di strade pubbliche. Dalla partenza di Brescia i concorrenti arrivavano a Roma per poi risalire tornando nella stessa città di Brescia. La lunghezza del tracciato era di circa 1.600 Km, appunto mille miglia (nel sistema imperiale britannico un miglio equivale a 1.609,325 m.).

La competizione si svolse per 24 volte dal 1927 al 1957 con l'interruzione dalla XII edizione nel 1938. Quell'anno avvenne un grave incidente a Bologna, quando una Lancia Aprilia, uscendo di strada finì sulla folla uccidendo dieci spettatori di cui 7 bambini e ferendo altre 23 persone. Mussolini, capo del governo, pose il divieto di svolgere manifestazioni simili su strade adibite al traffico, ad eccezione del 1940 quando venne organizzata una nuova gara dal nome "Gran Premio di Brescia" che si svolgeva su un circuito triangolare che toccava le città di Brescia, Mantova e Cremona da percorrere 9 volte raggiungendo così le 1000 miglia. Dal 1941 al 1946 non si disputarono altre corse a causa degli eventi bellici, ma quando la proibizione decadde, nell'immediato dopoguerra, da quel momento ripresero in tutt'Italia le gare di granfondo.

Queste competizioni, negli anni "50 divennero frequentemente oggetto di interventi critici da parte dell'opinione pubblica, con attacchi sui giornali che ne chiedevano l'abolizione, in considerazione della provata pericolosità.

L'11 giugno 1955, durante la 24 Ore di Le Mans si verificò uno spaventoso incidente: l'auto di Levegh tamponò la Austin di Macklin che funse da rampa, fu proiettata in alto, e si schiantò sulla barriera divisoria della tribuna, alcuni pezzi dell'auto in fiamme, volarono violentemente sugli spettatori. L'incidente causò la morte del pilota, di 83 spettatori, e il ferimento di altre 120 persone.

Questa tragedia provocò l'abolizione di molte corse su strada in tutto il mondo, tra le quali anche la celebre Carrera Panamericana. In Italia, nonostante il montare delle polemiche, data l'enorme popolarità e il prestigio internazionale della Mille Miglia, la competizione non venne sospesa sino ad arrivare al 1957.



https://www.youtube.com/watch?reload=9&v=_d4ItiBBO8c

Filmato in inglese 2min 20" British PATHE'

<https://www.youtube.com/watch?v=5bAbt20Wabc>

Filmato con commento musicale e sottotitoli in italiano 2 min 17"

<https://www.youtube.com/watch?v=yFeZJN75bdk>

Stesso Filmato senza commento musicale 2 min 14"

<https://www.youtube.com/watch?v=Zt2ARECeDkI>

Film in francese di 52 min 29" PLANETE

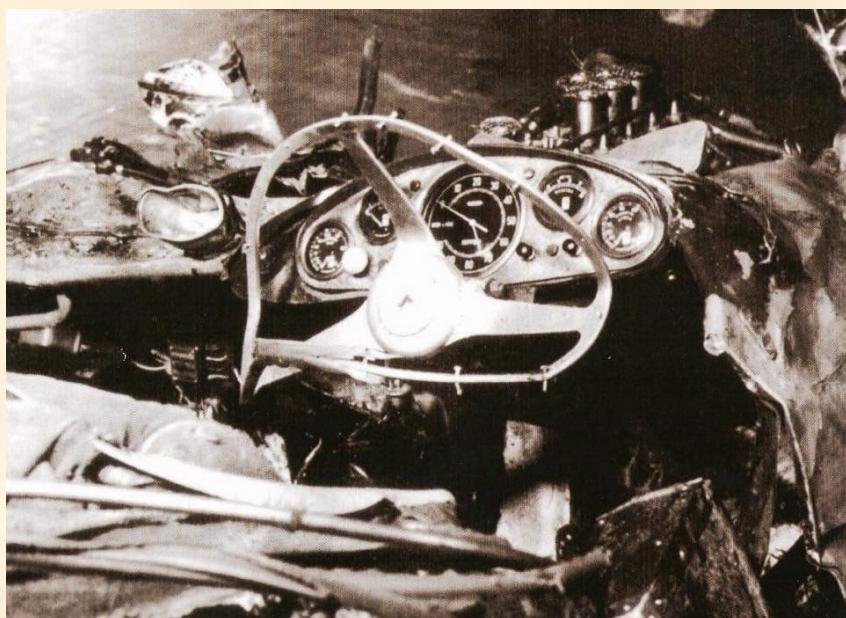


Impostando il motore di ricerca su : “De Portago “ o “Ultima Mille Miglia” si aprono molti interessantissimi siti, con i filmati della corsa ed interviste ai testimoni di quella sciagura. I commenti di questi filmati sono in inglese , francese o spagnolo, questo ci aiuta a comprendere l'importanza ed interesse che l'evento ancora ricopre a livello internazionale.

Come i filmati, anche le foto pubblicate nei vari siti sono bellissime. In questo ricordo ne sono state inserite solo alcune.

Nella pagina a fianco e sotto, indichiamo alcuni siti da cui abbiamo attinto notizie e ricavato il materiale esposto, per approfondire gli argomenti ne consigliamo la navigazione.

<https://www.formulapassion.it/motorsport/storia/dalla-f1-alla-mille-miglia-lultima-corsa-de-portago-14557.html>



Gli **"Stati Generali Eredità Storiche"** (S.G.E.S.), si compongono di un gruppo di persone provenienti da diverse esperienze maturate in ambito storico culturale, tutte appassionate della storia dei Vigili del Fuoco.

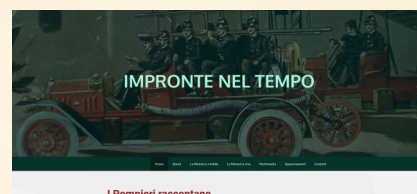
All'originario nucleo, nel tempo si sono aggiunti nuovi elementi provenienti dall'associazionismo culturale e storico e altri da diverse realtà archivistiche centrali e territoriali, tutti uniti dal desiderio di condividere, in modo sempre più inclusivo, questa nuova ed appassionante esperienza.

Il gruppo di lavoro si propone di coalizzare sempre più intorno a sé, in modo indipendente, le diverse realtà che operano nel settore della memoria storica dei Vigili del Fuoco, le diverse realtà museali, nonché i collezionisti, i ricercatori e i tanti singoli appassionati, tutte risorse che con le loro azioni negli anni, hanno contribuito a far maturare la consapevolezza della ricchezza e dell'importanza della memoria pompieristica.

Il nostro obiettivo è quello di raccogliere, ordinare ed unire tra loro i vari frammenti di memoria sparsi per il territorio nazionale, riguardanti la millenaria storia dei pompieri, al fine di costruire un grande mosaico, il più possibile completo ed aggiornato, delle varie conoscenze acquisite.

Riteniamo importante e fondamentale mettere a disposizione del Corpo Nazionale dei Vigili del Fuoco, sia a livello centrale, sia a livello territoriale, così come degli Enti Locali o delle altre entità, tale patrimonio conoscitivo e di esperienze.

Il metodo per raggiungere tale obiettivo è quello del rapporto reticolare in un interscambio tra i vari interpreti, attraverso un incisivo uso del web, l'organizzazione di incontri di studio e l'unione sinergica del lavoro in modo flessibile, evitando ruoli prevaricanti volti a monopolizzare o incettare quanto insieme prodotto, ed infine attraverso la pubblicazione periodica di Note Storiografiche e Quaderni di Storia Pompieristica, trattanti argomenti vari, soprattutto poco noti della nostra ricca ed amata storia.



Sito Web: <https://impronteneltempo.org/>
Facebook : Stati Generali Eredità Storiche
e.mail: ereditastoriche@gmail.com

Testo redatto da Maurizio Fochi con materiale tratto dall'archivio della Gazzetta di Mantova (BDL) e da un estratto di notizie raccolte attraverso una ricerca effettuata visionando i diversi siti sul web che ancora riportano queste testimonianze.

Le fonti sono regolarmente citate nei relativi articoli