

Piloti italiani in Portogallo, 1950-1953

José Barros Rodrigues

Il nostro socio portoghese José Barros Rodrigues ha condotto un'ampia ricerca sulla presenza di piloti italiani, in particolare di Felice Bonetto, nelle competizioni disputate in Portogallo negli anni 1950-1953. È un argomento inedito per la maggior parte di noi e per questo ben volentieri lo mettiamo a disposizione dei soci. Questa prima parte del testo descrive la stagione 1950 ed è stato pubblicato sulla rivista portoghese Cadernos de História do Automóvel

Di seguito riportiamo una traduzione del testo eseguita da ChapGPT e non verificata, che potrebbe quindi contenere errori, ma aiuterà il lettore italiano nella comprensione del contenuto. L'articolo completo di immagini (in portoghese) è in fondo al documento.

La prima di Felice Bonetto in Portogallo

L'esordio di Felice Bonetto sui circuiti portoghesi, avvenuto nel 1950, non avrebbe potuto essere più movimentato e avventuroso. Partì dall'Italia diretto a Porto per disputare il neonato Circuito da Boavista – anch'esso alla sua prima edizione – al volante dell'Alfa Romeo 412 con cui avrebbe preso parte alla gara. Giunse in città la mattina stessa della corsa, senza alcuna sessione di prove, partendo dalle ultime file dello schieramento. Terminò la gara senza carburante, coprendo gli ultimi metri a motore spento. Nulla di ciò gli impedì di conquistare la vittoria, al termine di un'intensa lotta con il Pariani-Osca di Piero Carini.

Il motorismo portoghese, all'indomani della Seconda guerra mondiale, ebbe non poche difficoltà a riprendere la propria attività. Le restrizioni su pneumatici e carburante perdurarono a lungo, mancavano vetture competitive – e non vi era la tradizione di trasformarle o produrle come in altri Paesi europei – e scarseggiavano i fondi per sostenere competizioni che comportassero esigenze logistiche complesse. Il primo circuito di rilievo organizzato in Portogallo nel dopoguerra fu quello di Vila Real, che riprendeva una tradizione consolidata già negli anni Trenta.

La decisione di dar vita al Circuito Internazionale da Boavista nel 1950 sembra essere stata presa tardivamente, dato che i primi inviti ai piloti stranieri furono inviati soltanto a inizio maggio. I contatti vennero presi in Gran Bretagna, in Francia e soprattutto in Italia grazie alla mediazione di un imprenditore italiano con interessi in Portogallo nel settore tessile e meccanico: Giuseppe Trevisan. Questi, forte di una fitta rete di relazioni nel mondo dell'automobilismo, avrebbe parlato personalmente con Enzo Ferrari al circuito di Modena nel 1950, ottenendone l'assenso a inviare tre piloti ufficiali scelti da un ampio ventaglio di nomi – tra cui Ascari, Villolresi, Sommer, Serafini, Tadini, Valone e Bracco. Parallelamente, lettere furono inviate all'ASAI (Attività Sportive Automobilistiche Italiane), per mano del segretario generale Andrea Fumagalli, al fine di garantire la presenza di altri piloti dietro compensi di ingaggio: unica via per coprire le spese di trasferta, vitto e alloggio di piloti e meccanici.

In questo quadro emerge la figura di Felice Bonetto. Pur non essendo molto noto al pubblico portoghese, e non essendo legato a una grande Casa – benché avesse corso con Ferrari nel 1949 ottenendo piazzamenti di prestigio come i secondi posti alla Mille Miglia, al GP di Napoli e al GP di Monza, nonché un terzo al GP di Bari – il suo curriculum gli conferiva un nome importante, ideale per la prima edizione della gara di Porto. Con lui giunse anche Piero Carini, dotato di un palmarès più modesto e di una vettura poco conosciuta, il Pariani-Borella con motore Osca, che si sarebbe però rivelata estremamente competitiva.

Bonetto scelse di affrontare il circuito portoghese con una macchina singolare, quasi unica: l'Alfa Romeo 412. Essa derivava dal telaio dell'8C 2900, equipaggiato con un motore V12 di 4,5 litri proveniente dal 12C37, privo però del compressore originale. L'esemplare da lui condotto era stato ricarrozato dalla Vignale con una soluzione innovativa che curava in modo particolare il raffreddamento dei freni e degli pneumatici.

Il pubblico e la stampa specializzata portoghese, tuttavia, non colsero appieno la rilevanza tecnica e storica del modello, limitandosi a sottolinearne l'età. In realtà, il 412, con oltre 200 cavalli e dodici cilindri, rappresentava ancora un temibile avversario, capace di imporsi sul tracciato cittadino della Boavista.

Il 18 giugno 1950, dopo una partenza dalle ultime file, Bonetto si issò subito al comando, fu superato momentaneamente da Carini, ma riprese la leadership alla decima tornata, controllando la gara fino al termine delle 40 tornate previste. Malgrado un imprevisto rifornimento d'olio e la mancanza di benzina negli ultimi metri, tagliò il traguardo da vincitore, davanti a Carini e all'inglese Wisdom su Jaguar XK 120.

Il successo consacrò Bonetto agli occhi del pubblico portoghese, che lo acclamò con entusiasmo, trasformandolo in un beniamino quasi unico, secondo soltanto alla popolarità che in seguito avrebbe conosciuto Stirling Moss. Una settimana più tardi, il 25 giugno, Bonetto si presentò anche al Circuito di Vila Real. Pur consapevole che l'Alfa 412 fosse troppo pesante per un tracciato tanto esigente, decise comunque di gareggiare. La vettura, già provata dalla fatica di Porto, accusò problemi tecnici e lo costrinse al ritiro dopo poche tornate. L'auto fu quindi spedita via mare a Genova. Ma ormai il legame era stato creato: Bonetto sarebbe tornato in Portogallo nei tre anni successivi, accolto con affetto da un pubblico che ne apprezzava non solo le doti di pilota, ma anche la generosità e la simpatia personale.

La presenza a Vila Real

Con grande senso di opportunità e una scelta organizzativa intelligente, Vila Real decise di collocare la propria gara esattamente una settimana dopo quella della Boavista, sperando così di trattenere in Portogallo alcuni dei piloti stranieri. L'operazione ebbe notevole successo: grazie a un accordo tattico con l'Automóvel Club de Portugal, venne offerta ospitalità ai concorrenti, convincendo così l'intera squadra italiana a prolungare la permanenza. Presero parte al IX Circuito di Vila Real i piloti Carini, Bonetto, Romano, Palvarini e Bracco.

Gli inviti furono formulati già nel weekend della gara di Porto. Al termine della prova, in un'intervista ai giornalisti portoghesi, Bonetto rivelò di essere stato invitato a correre a Vila Real e manifestò il desiderio di disporre di una vettura più leggera e maneggevole, dichiarando: «Domani mattina chiederò in Italia un'altra macchina, più piccola e più veloce – una Cisitalia-Abarth.» Si trattava però di una semplice intenzione, senza alcuna possibilità reale di concretizzazione, vista la scarsità di tempo per organizzare noleggio e trasporto del veicolo. Bonetto si rassegnò quindi a utilizzare ancora l'Alfa Romeo 412, pur consapevole che il peso e le caratteristiche della vettura lo avrebbero penalizzato in un tracciato tecnico e tortuoso come quello transmontano.

Questa presunta inadeguatezza, tuttavia, non si manifestò appieno per un motivo semplice: il motore, messo a dura prova alla Boavista, risultò fuori fase e non fu possibile ripararlo adeguatamente prima della gara. La stampa specializzata commentò con rammarico:

«Si schierarono tredici concorrenti alla partenza. Un numero in qualche modo fatidico, considerando l'elevata percentuale di ritiri. Oltre a Palvarini, che replicò la prodezza della gara precedente ritirandosi dopo pochi giri senza spiegazioni plausibili, va segnalato il caso di Bonetto e Bracco, anch'essi costretti ad abbandonare prematuramente. L'Alfa del vincitore di Porto, in cattive condizioni, e la Ferrari del suo connazionale, guasta, decretarono la rinuncia dei due piloti, molto rimpianta dagli spettatori.»

Bonetto percorse soltanto tre giri, senza brillare, per poi fermarsi ai box con il motore apparentemente grippato. Non volle procedere a riparazioni in Portogallo e preferì spedire l'Alfa Romeo 412 via nave al porto di Genova, come conferma una lettera datata 17 luglio. Così si concluse la sua prima esperienza portoghese, segnata da una vittoria memorabile a Porto e da un ritiro a Vila Real, ma soprattutto dall'entusiasmo popolare che lo accolse con calore. La simpatia, la disponibilità e l'affabilità di Felice Bonetto conquistarono definitivamente il pubblico lusitano, che lo avrebbe rivisto tornare nei tre anni successivi, ormai diventato uno dei beniamini assoluti dell'automobilismo in Portogallo.

La presenza a Vila Real

Con grande senso di opportunità e una scelta organizzativa intelligente, Vila Real decise di collocare la propria gara esattamente una settimana dopo quella della Boavista, sperando così di trattenere in Portogallo alcuni dei piloti stranieri. L'operazione ebbe notevole successo: grazie a un accordo tattico con l'Automóvel Club de Portugal, venne offerta ospitalità ai concorrenti, convincendo così l'intera squadra italiana a prolungare la permanenza. Presero parte al IX Circuito di Vila Real i piloti Carini, Bonetto, Romano, Palvarini e Bracco.

Gli inviti furono formulati già nel weekend della gara di Porto. Al termine della prova, in un'intervista ai giornalisti portoghesi, Bonetto rivelò di essere stato invitato a correre a Vila Real e manifestò il desiderio di disporre di una vettura più leggera e maneggevole, dichiarando: «Domani mattina chiederò in Italia un'altra macchina, più piccola e più veloce – una Cisitalia-Abarth.» Si trattava però di una semplice intenzione, senza alcuna possibilità reale di concretizzazione, vista la scarsità di tempo per organizzare noleggio e trasporto del veicolo. Bonetto si rassegnò quindi a utilizzare ancora l'Alfa Romeo 412, pur consapevole che il peso e le caratteristiche della vettura lo avrebbero penalizzato in un tracciato tecnico e tortuoso come quello transmontano.

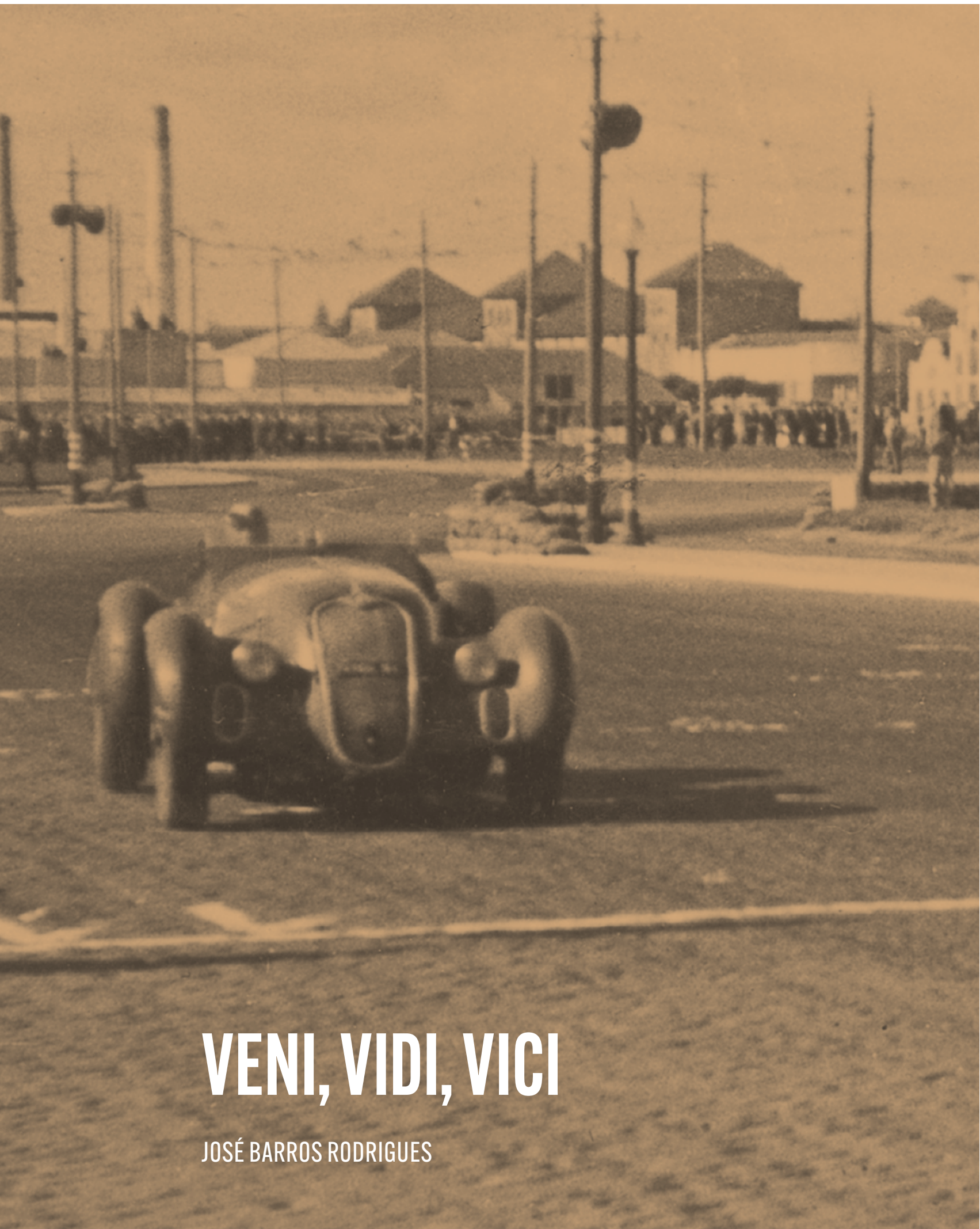
Questa presunta inadeguatezza, tuttavia, non si manifestò appieno per un motivo semplice: il motore, messo a dura prova alla Boavista, risultò fuori fase e non fu possibile ripararlo adeguatamente prima della gara. La stampa specializzata commentò con rammarico:

«Si schierarono tredici concorrenti alla partenza. Un numero in qualche modo fatidico, considerando l'elevata percentuale di ritiri. Oltre a Palvarini, che replicò la prodezza della gara precedente ritirandosi dopo pochi giri

senza spiegazioni plausibili, va segnalato il caso di Bonetto e Bracco, anch'essi costretti ad abbandonare prematuramente. L'Alfa del vincitore di Porto, in cattive condizioni, e la Ferrari del suo connazionale, guasta, decretarono la rinuncia dei due piloti, molto rimpianta dagli spettatori.»

Bonetto percorse soltanto tre giri, senza brillare, per poi fermarsi ai box con il motore apparentemente grippato. Non volle procedere a riparazioni in Portogallo e preferì spedire l'Alfa Romeo 412 via nave al porto di Genova, come conferma una lettera datata 17 luglio. Così si concluse la sua prima esperienza portoghese, segnata da una vittoria memorabile a Porto e da un ritiro a Vila Real, ma soprattutto dall'entusiasmo popolare che lo accolse con calore. La simpatia, la disponibilità e l'affabilità di Felice Bonetto conquistarono definitivamente il pubblico lusitano, che lo avrebbe rivisto tornare nei tre anni successivi, ormai diventato uno dei beniamini assoluti dell'automobilismo in Portogallo.





VENI, VIDI, VICI

JOSÉ BARROS RODRIGUES

A estreia de Felice Bonetto nos circuitos portugueses, que teve lugar em 1950, não poderia ter sido mais atribulada e aventurosa. Deslocou-se de Itália a Portugal, à cidade do Porto, para disputar o novo circuito da Boavista, também ele em estreia, conduzindo o Alfa Romeo 412 que utilizaria na prova. Chegou na manhã do dia da corrida, não treinou, partiu da penúltima linha da grelha e terminou a prova sem gasolina, fazendo os últimos metros com o motor desligado. Nada disso o impediria de vencer, depois de uma luta intensa com o Pariani-Osca de Piero Carini.

Felice Bonetto's debut on Portuguese circuits, which took place in 1950, could not have been more eventful and adventurous. He travelled from Italy to Portugal, to the city of Porto, to compete on the new Boavista circuit, its debut on the list of racing events, driving the Alfa Romeo 412 that he would use in the race. He arrived on the very race day, in the morning, did not practice, started from the last rows of the grid, and finished the race without fuel, covering the last few meters with the engine switched off. None of this would stop him from winning, after an intense battle with Piero Carini's Pariani-Osca.

O automobilismo português depois da II Guerra Mundial teve alguma dificuldade em retomar a sua atividade. Durante algum tempo ainda se verificavam fortes restrições nos stocks de pneus e gasolina, não havia automóveis competitivos – nem a tradição de os transformar ou produzir como noutros países da Europa – e não havia dinheiro disponível para financiar competições que envolvessem necessidades logísticas relativamente exigentes. O primeiro circuito com notoriedade realizado em Portugal no pós-guerra teve lugar em Vila Real, retomando uma forte tradição cimentada nos anos 1930. A organização do Circuito Internacional da Boavista de 1950 deverá ter sido decidida já tardiamente, uma vez que os primeiros convites efetuados a pilotos estrangeiros ocorreram basicamente durante o início do mês de maio. Fizeram-se contactos na Grã-Bretanha, em França e, sobretudo, em Itália devido à intermediação de um empresário italiano que tinha negócios em Portugal na área do têxtil e da maquinaria, chamado Giuseppe Trevisan. Os seus contactos no mundo automóvel italiano eram variados, e Trevisan terá falado pessoalmente com Enzo Ferrari no circuito de Modena de 1950 onde terá obtido a anuência do Comendador para a

participação de três pilotos oficiais selecionados de um amplo lote de pilotos – os candidatos, elencados numa carta de Trevisan para o Automóvel Club de Portugal, datada de 8 de maio de 1950, eram Ascari, Villorresi, Sommer, Serafini, Tadini, Valone e Bracco. Também foram enviadas várias missivas à ASAI (Attività Sportive Automobilismo Italia) na pessoa do seu secretário-geral Andrea Fumagalli, que terá estabelecido contactos e intermediado a presença de outros pilotos mediante os usuais prémios de presença, fundamentais para cativar a inscrição na prova portuguesa, uma vez que só com esse valor se podia cobrir todos os custos da participação – logística e estadia de piloto e mecânicos. No meio desta “turbulência negocial”, um piloto emergiu pelo seu curriculum, Felice Bonetto. Não era propriamente conhecido do público entusiasta português, não estava ligado a uma grande marca – embora se soubesse que tinha participado em *Ferrari* nalgumas provas de 1949 – obtendo segundos lugares nas Mille Miglia, no GP de Nápoles e no GP do Autódromo de Monza bem como uma terceira posição no GP de Bari – mas era um nome com notoriedade, importante para a estreia da prova do Porto. Com ele veio também outro piloto relativamente conhecido, Piero Carini, embora apresentasse à chegada a Portugal um conjunto modesto de

¹ Andrea Curane e Piero Vergnano, *La "Sport" e si artigiani (1937-1965)*, (Milano: Giorgio Nada Editore, 2001), 74.

O Alfa Romeo com que Felice Bonetto se deslocou ao Porto, em 1950, era um produto anterior à guerra, tendo-se adaptado o motor V12 de 4,5 litros do 12C37 – sem sobrealimentação – a um chassis do 8C2900. Este novo modelo, designado por 412, foi carroçado por Vignale

resultados. O automóvel que trouxe para este circuito também era relativamente desconhecido, um chassis *Pariani-Borella* com motor *Osc*a que, no entanto, se revelaria extremamente competitivo.

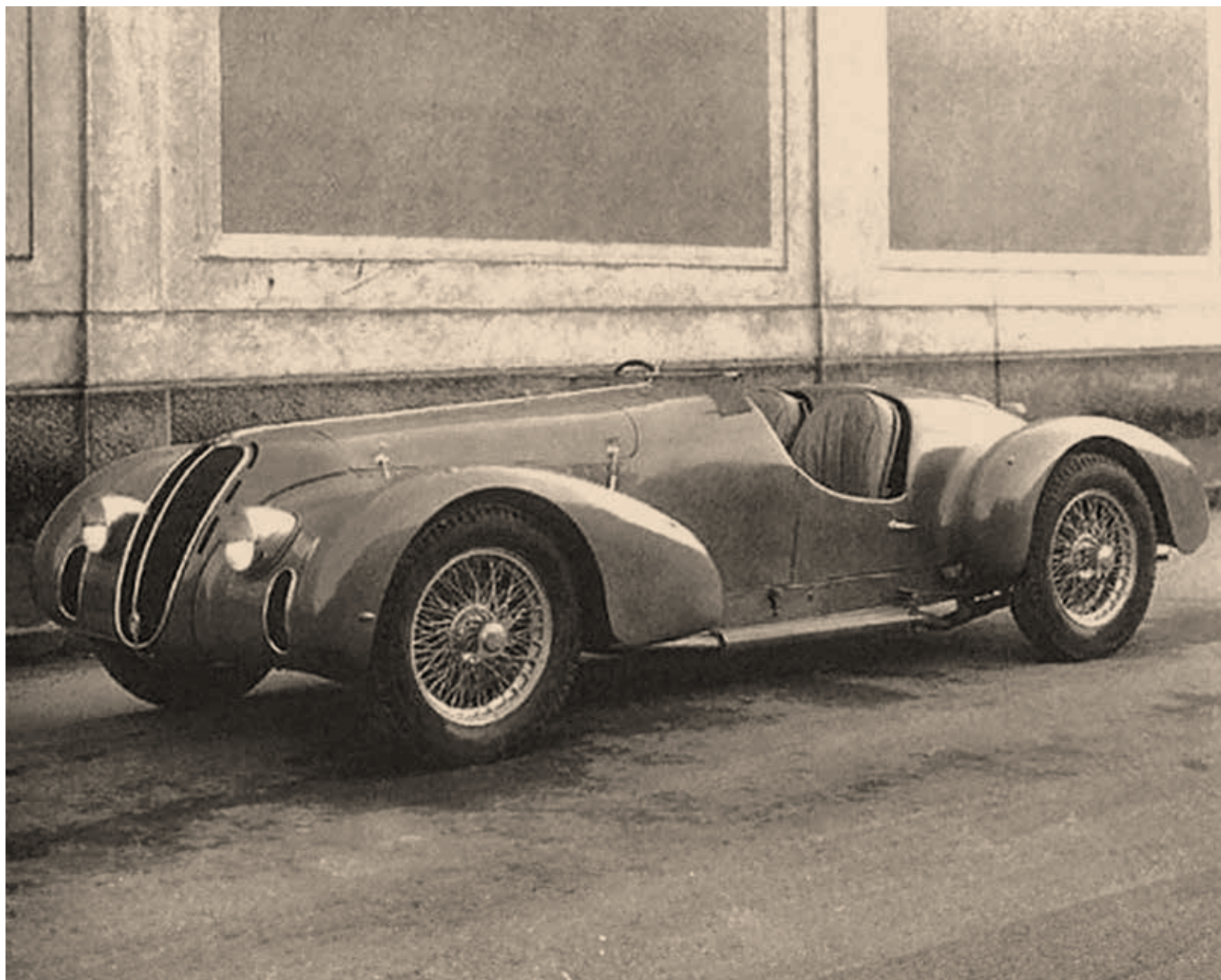
A ESTRELA DE BONETTO

Felice Bonetto decidiu participar no Circuito Internacional do Porto com um automóvel pouco conhecido e quase único, um *Alfa Romeo 412*, construído com base no chassis de um *8C2900*, mas equipado com um motor V12, também anterior à guerra e, ao que parece, normalmente aspirado, sem o compressor mecânico que o equipava de origem.

No importante livro dedicado aos veículos de Sport italianos que foram desenvolvidos depois da II Guerra Mundial, faz-se uma pequena referência a esse peculiar veículo:¹

Curiosa, infine, fu la rielaborazione della 412 effettuata da Felice Bonetto.

La vettura era un ibrido realizzato nell'anteguerra in due esemplari dall'Alfa modificando un telaio di 2900 per accogliere il motore a 12 cilindri della 12C 37 di formula Corsa privato del compressore. Rimasta inoperosa in fabbrica fino al 1950, fu acquistata da Bonetto che la portò in gara al Giro di Sicilia e alla Mille Miglia, ritirandosi



EDITORUM

in entrambe le competizioni. Durante l'inverno il Pilota ordinò alla Vignale una nuova carrozzeria, si dice disegnata del figlio Rodolfo, nellaquale era particolarmente curato il raffreddamento delle gomme e dei freni della pesante vettura. Inedite erano infatti le prese d'aria per i pneumatici posteriori, mentre i tamburi dei freni erano abbondantemente forati per una miglior ventilazione. L'esordio avvenne alla Mille Miglia del 1951 e il forte stradista riuscì a conquistare il sesto posto assoluto, dopo di che la macchina non fu più portata in gara.

Algumas questões sobre este texto impõem-se. Na época de 1950, omite-se a presença, ainda por cima vitoriosa, deste automóvel no Porto – bem como a comparência em Vila Real. Fala-se do “restyling” que o automóvel sofreu em 1951 – e os portugueses souberam disso presencialmente porque

Bonetto, nesse mesmo ano, voltou a estar presente na Boavista com o veículo renovado. Rodolfo Bonetto que aqui aparece citado e que terá estado na génese do novo “design” desse automóvel, era sobrinho de Felice, e não filho, como aí se afirma. Este chamava-se Roberto e nunca exerceu a atividade de estilista de veículos. Foi um importante jornalista na área automóvel e chegou a ser editor da conhecida revista *Quattroruote*.

Noutro livro bem conhecido sobre a Alfa Romeo, também se dão informações importantes sobre esse modelo especial feito com diferentes sistemas de diversos modelos da marca de Milão:²

The old 8C 2900 tradition was continued in 1939 when a new sports/racing car was evolved from old components with the idea of possibly developing it into an unsupercharged 4 ½ litre for that category of Grand Prix racing.

Bonetto no Alfa Romeo 412, em plena Estrada da Circunvalação, perseguido pelo incrivelmente ágil Pariani Borella com motor Osca de Carini, que terminaria na segunda posição no I Circuito Internacional do Porto, na pista citadina da Boavista



ACP

² Peter Hull, *Alfa Romeo*, (Somerset: The Haynes, 1977), 127-128.

³ Leonardo Acerbi, *Vignale – Masterpieces of Style*, (Milano: Giorgio Nada Editore, 2019), 37.



Foto inédita do Alfa 412 numa das fases mais rápidas do traçado da Boavista

The engine was the V12 unit from the 12C 37, but with three downdraught Weber carburettors in place of the supercharger and the compression raised from 6.5 to 8.15. It produced the same power, 220 hp at 5.500 rpm as the supercharged 2.9 litre engine of the 8C 2900A had done at 5.300 rpm. As this engine was put into the 8C 2900 chassis, the resultant car being known as the Type 412, the performance was similar, though possibly not quite up to 2900A standards in some respects as the new car was heavier. Nevertheless, in the Antwerp GP sports car race in 1939, two Type 412s driven by Farina and Sommer dominated the Delage, Darracq and Delahaye opposition. After the war the Swiss Willy Daetwyler had hill climb and race successes with one of these cars.

Finalmente, uma última referência a este peculiar *Alfa Romeo* bem também transcrita num livro dedicado ao estilista e construtor *Vignale*:³

A presença do grande Alfa Romeo 412 S no Circuito da Boavista em 1950 não foi suficientemente enaltecida pela imprensa especializada portuguesa, que se limitou a falar da idade do carro sem mencionar a potência que o motor apresentava. O mesmo sucedeu com Felice Bonetto, cujo palmarés esteve longe de ser escrutinado antes da prova



Outra fase da prova, com Carini na perseguição a Bonetto, uma característica da corrida que animou sobremaneira os espetadores presentes

Built around the combination of the 8C2900 A chassis and the 4995 ccV12 engine fuelled by triple carburettors (220 hp at 5500 rpm), the Alfa Romeo 412 (built between 1939 and 1949) participated in sports car races thanks to a number of clients. Among them was the driver Felice Bonetto who had Vignale body with two-seater racing version to the designs of his nephew Rodolfo Bonetto. He drove this original car in the 1951

Mille Miglia (28-29 April), finishing in 6th place overall after 13:49,35 hours of racing.

Este automóvel, embora peculiar e raro, não teve propriamente um acolhimento caloroso junto dos nossos aficionados automobilísticos. Agarraram-se ao lugar comum da idade – o que se podia aplicar à maioria dos que estiveram presentes na prova – sem cuidarem que se tratava de um “cocktail” que

O Alfa Romeo 412 ultrapassa o Riley Sprite 1,5 litros do concorrente português Camilo Fernandes



⁴ *O Volante* (Lisboa), 25 de junho, 1950, 9.

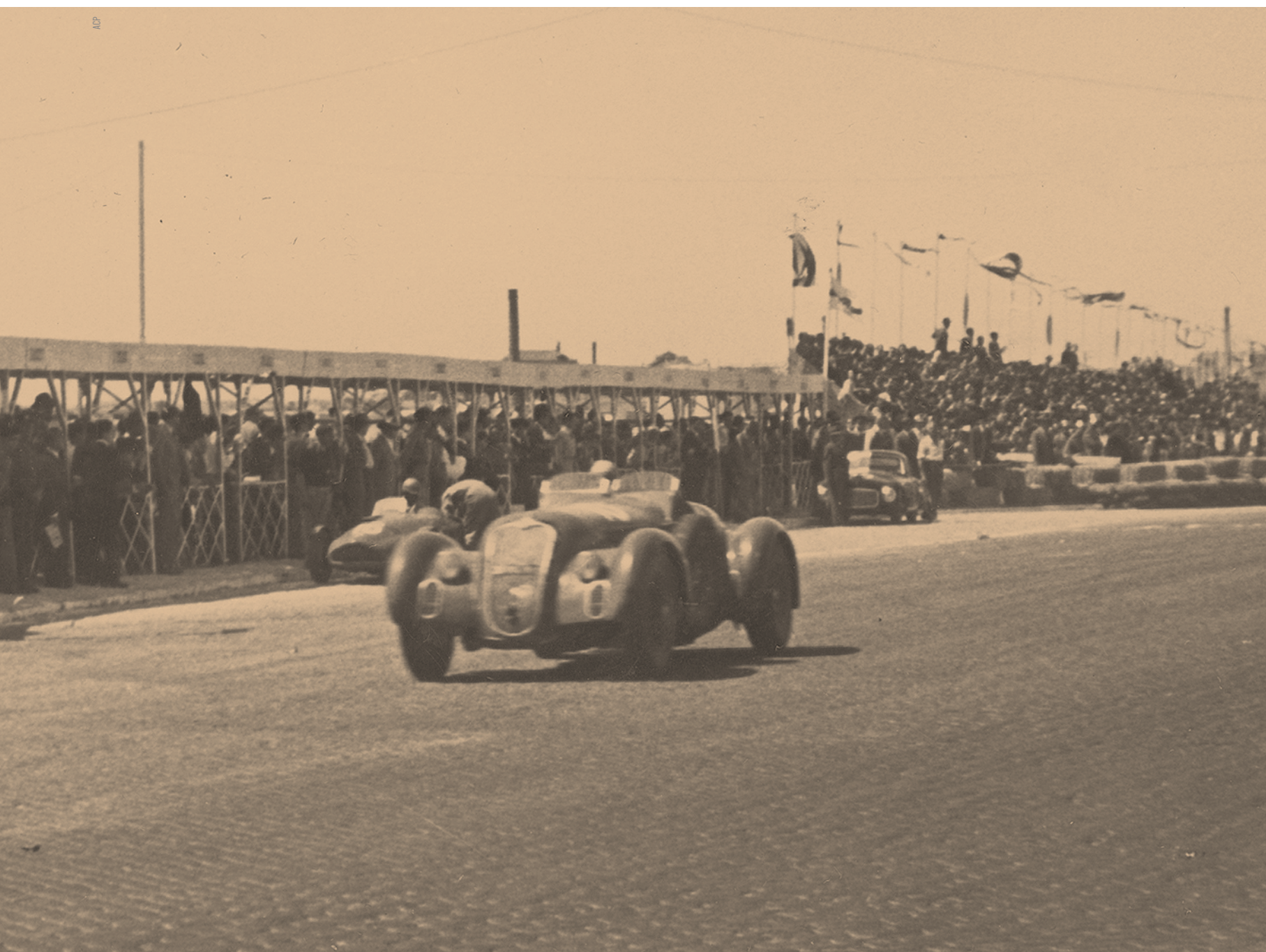
ainda impunha respeito com o seu motor de 12 cilindros e mais de 200 cv de potência, num chassis que, em bom rigor, pouco diferia dos poucos veículos lançados no pós-guerra. Numa das pequenas notícias publicadas pela imprensa portuguesa, o automóvel de Bonetto teve uma breve descrição – sempre com a antiguidade em destaque – mas sem qualquer informação técnica:⁴

O Alfa Romeo de Bonetto, embora não seja um último modelo, é um carro muito especial e único, que custou, quando

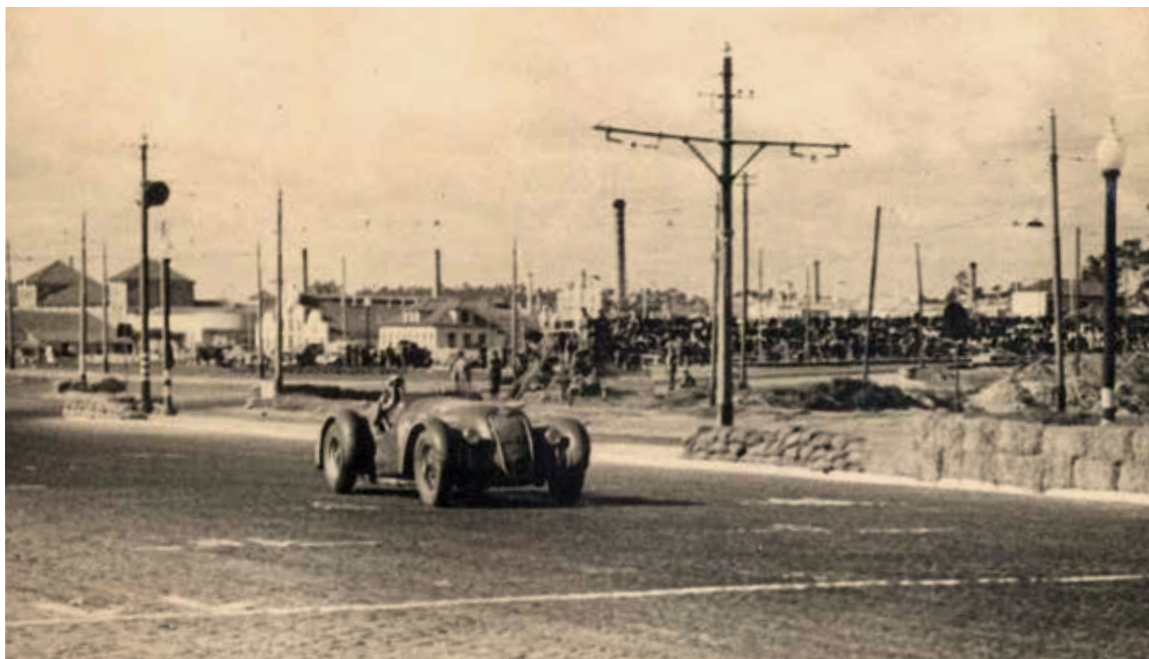
novo, a bonita soma de 7.000 libras (cerca de 600 contos) e que provou estar ainda em excelente forma.

A presença de Bonetto no Porto não mereceu também qualquer recensão especial. Aliás, o facto de ter chegado exatamente na manhã da prova, que se disputou no dia 18 de junho, retiraria ao piloto italiano qualquer expectativa, por mais legítima, que os observadores pudessem ter pois sem circular, tanto o automóvel como o seu condutor não puderam mostrar nem os seus dotes

Bonetto passa a grande velocidade na zona das boxes da Boavista, vendo-se parado o Abarth 204 A de Emilio Romano, bem como o Fiat 508 C MM 1100 de Palvarini



Bonetto, na liderança da prova, termina mais uma volta com a passagem pela meta, vendo-se os lugares de partida pintados sobre o empedrado



nem o desempenho que lhe poderia ser atribuído. O facto mais notório da presença de Bonetto e do seu *Alfa Romeo 412* foi o facto de terem chegado a tempo de participarem

na corrida, e foi apenas isso que foi exaltado pela revista *O Volante* na reportagem da prova:⁵

No dia da corrida houve algumas surpresas agradáveis. Haviam chegado ao Porto e estariam prontos a tomar parte na prova mais três italianos: Bonetto, Bracco e Romano. O primeiro – que viria a ser o grande vencedor – saíra de Milão na sexta-feira às seis horas da manhã, trazendo por estrada o seu «Alfa Romeo». Depois desse esforço e sem qualquer treino, Bonetto fez aquilo que se viu!

Cartaz de divulgação do I Circuito Internacional do Porto, que se disputou no dia 18 de junho de 1950



Nessa altura, como se depreende, o sentimento de satisfação terá sido exteriorizado apenas pela confirmação da chegada de mais três participantes – e não pelo valor individual de cada um dos pilotos. A organização da prova já tinha tido a desilusão de ter sabido que o camião que trazia três automóveis de França – os dois *Talbot* de Estager e Meyrat e um *Simca* especial, confiado a Huc – tinha tido uma avaria o que os impediria de chegar a tempo. Por sorteio, os pilotos que não obtiveram tempo nos treinos ficaram na penúltima e na última linha da grelha: Bonetto, Bracco e o português Camilo Fernandes, na penúltima; e Romano, na última.

A partida teve lugar às 15h 30m e a experiência de Bonetto tornar-se-ia notada pois o seu impressionante *Alfa Romeo* passaria exuberante em primeiro lugar logo na passagem pela meta, percorrida que estava a primeira volta.

⁵ *O Volante* (Lisboa), 25 de junho, 1950, 7.

⁶ *Revista do ACP* (Lisboa), julho-agosto, 1950, 26.

As quatro primeiras voltas são efetuadas com Felice na frente, mas logo depois de cumprido o quarto perímetro, num ponto do circuito conhecido como o Castelo do Queijo, Carini no seu pequeno *Pariani-Osca* ultrapassaria o *Alfa Romeo 412*. Na meta, depois de efetuada a quinta volta, Carini prossegue na liderança, seguido do inglês Wisdom, num *Jaguar XK 120*, de Casimiro de Oliveira, num *Allard J2* e de Bonetto, que deverá ter tido um problema menor durante esse trajeto – a *Revista do ACP* afirma que o piloto italiano se terá enganado no percurso.⁶ Porém, o piloto do *Alfa Romeo* irá recuperando da desvantagem até alcançar de novo Carini, ultrapassando-o no início da 10.^a volta, exatamente no ponto onde havia perdido a liderança, no Castelo do Queijo. A partir daí, Bonetto controlará por inteiro a corrida, que tinha um total de 40 voltas.

Bonetto passa pela rotunda do Castelo do Queijo, para atacar a subida da Avenida da Boavista. Em segundo plano, os sempre ameaçadores postes na beira da pista

As duas provas realizadas em Portugal no ano de 1950 foram o embrião de uma relação emocional que se estabeleceu entre Felice Bonetto e o público português e que fez do piloto italiano um caso sério de popularidade, talvez só suplantada por Stirling Moss



ACP

Na 36.^a fará a sua volta mais rápida, à média de 122,271 km/h e duas voltas depois encosta na box para pôr óleo no motor, onde os mecânicos o informam que se encontrava na primeira posição.⁷

Na última volta ainda se terá dado um pequeno «golpe de teatro» que não terá sido perçecionado pelo público. Na realidade, “Bonetto, para além de ser um excelente volante e possuir um ótimo carro para este género de provas, teve também, como ele próprio confessou, muita sorte, pois nos últimos cem metros faltou-lhe a gasolina, mas era a descer... e chegou.”⁸

Às 18h10m a prova estava acabada, com a vitória brilhante de Felice Bonetto, seguido de Carini e de Wisdom. “O público aplaudiu-os com entusiasmo e Bonetto, principalmente, foi rodeado de uma multidão enorme, que o festejava.”⁹ No órgão oficial do Automóvel Club de Portugal, a mesma referência laudatória:¹⁰ “Bonetto, excelente condutor, ganhou com nitidez. O valor

próprio teve reflexo na máquina. Um «Alfa» de doze cilindros, motor afinado, poderoso, a suprir a linha antiquada do carro, que deve ter mais de dez anos. Veloz, porém, resistente e seguro, correspondeu ao esforço exigido, obtendo média excelente.”

Esta nota sobre a antiguidade do veículo seria uma vez mais destacada na revista *O Volante*.¹¹

Bonetto ganhou belamente o Circuito.

O seu «Alfa Romeo», apesar da sua antiguidade – pelo menos aparente – impôs respeito aos demais e só Carini, com o minúsculo «Osca» pareceu capaz de lhe bater o pé.

Bonetto recebeu 25.000 Escudos pelo primeiro lugar absoluto e mais 8.000 Escudos pela vitória na Classe. No total, com o prémio de presença, Bonetto recebeu um total de 53.000 Escudos, ou seja, 1.192.500 Liras. No final da prova, depois de toda a emoção e

O Alfa Romeo 412, apesar do seu peso, adaptou-se bem ao piso da Boavista e permitiu a Bonetto uma corrida rápida, sem ter necessidade de arriscar em demasia



ACP

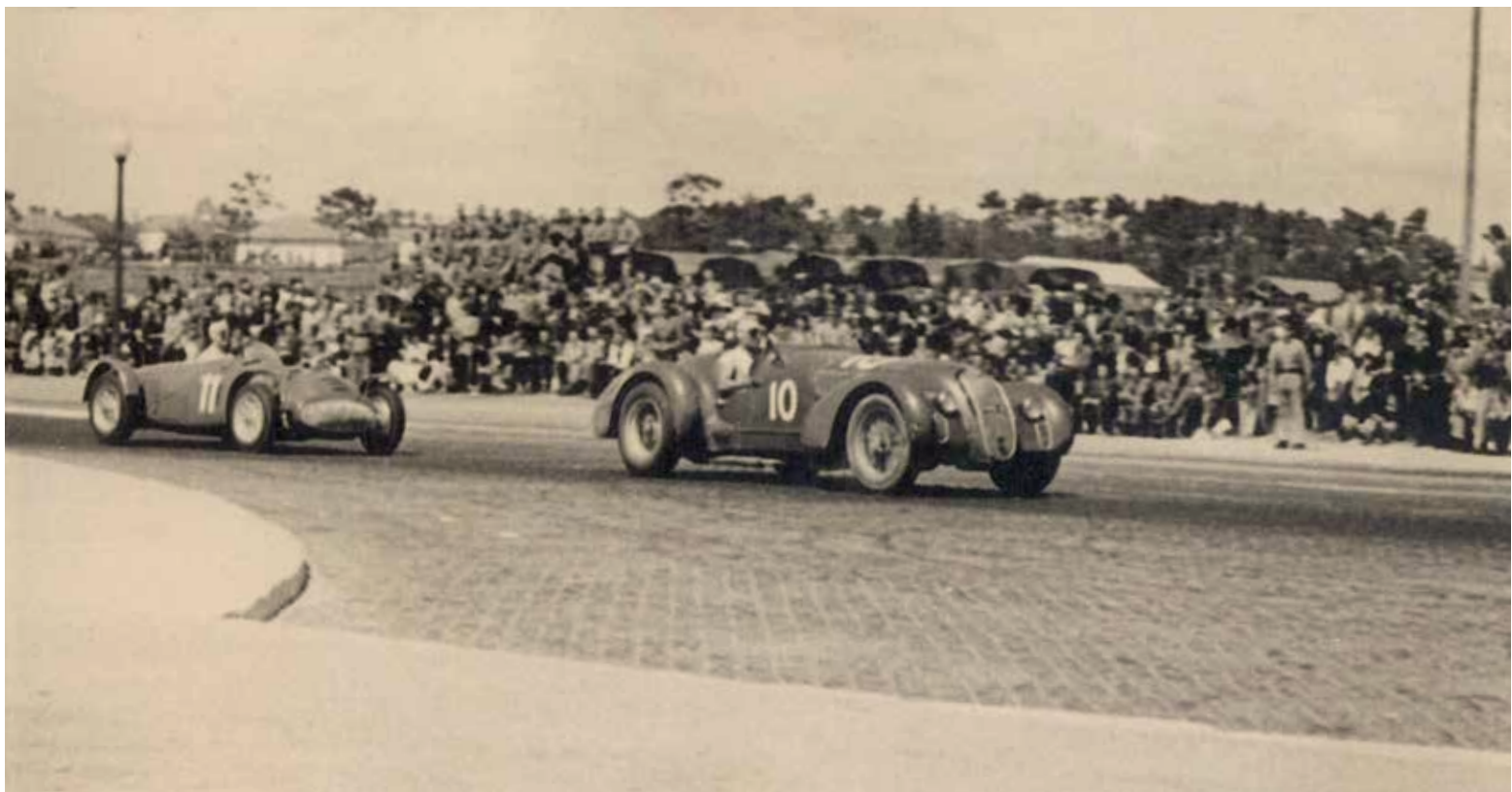
⁷ *O Volante* (Lisboa), 25 de junho, 1950, 8.

⁸ *O Volante* (Lisboa), 25 de junho, 1950, 10.

⁹ *O Volante* (Lisboa), 25 de junho, 1950, 8.

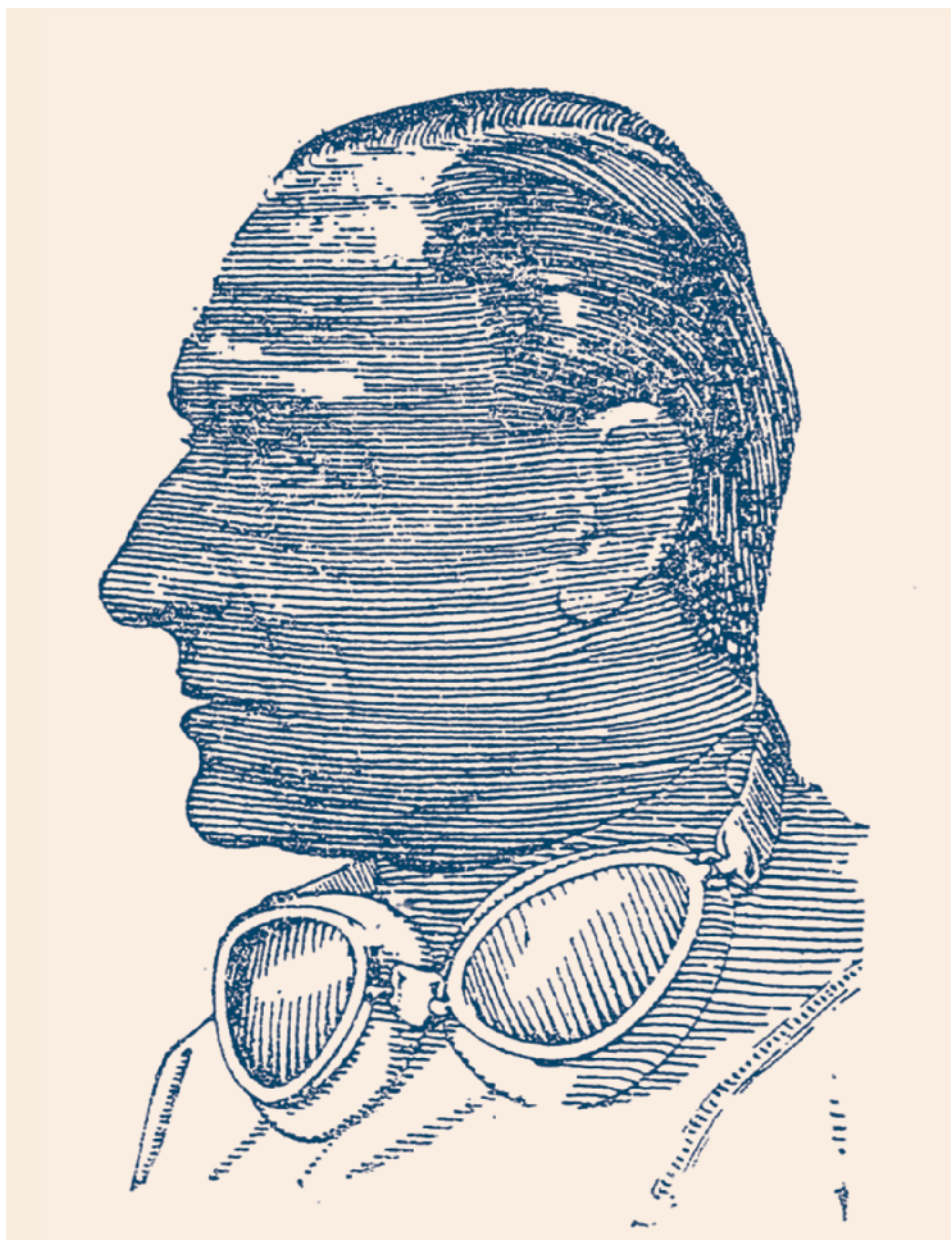
¹⁰ *Revista do ACP* (Lisboa), julho-agosto, 1950, 28.

¹¹ *O Volante* (Lisboa), 5 de julho, 1950, 12.



ACP

Outro instante da luta que se travou entre Bonetto, no seu imponente Alfa Romeo 412, e Carini, no seu pequeno Pariani Borella Osca



ACP

Desenho de Felice Bonetto, publicado na revista do ACP. A atuação do piloto italiano agradou aos aficionados portugueses que o trataram com grande afeto





ACP

Quatro instantâneos emblemáticos do final da corrida de Felice Bonetto depois de, como o próprio confessou, ter cortado a linha da meta com o motor parado por falta de gasolina. A recepção ao piloto italiano foi verdadeiramente entusiástica



ACP

Depois da
viatura
arrumada na
box, os pilotos
italianos
Bonetto e Carini
deslocam-se
até à tribuna
de honra,
vitorizados pelo
público

ACP



ACP



ACP





ACP



ACP

Bonetto e Carini, com o esforço da competição visível nos seus rostos cansados, agradecem os aplausos do público

Exilado em Portugal, o rei de Itália Umberto II esteve presente no norte de Portugal para saudar o número elevado de pilotos italianos que participaram nas corridas do Porto

Aspeto da entrega dos prémios, realizada num jantar organizado para o efeito



ACP



Bonetto, visivelmente feliz, exhibe as taças referentes ao seu desempenho desportivo no Circuito do Porto

com a adrenalina já recomposta, a imprensa recolheu algumas impressões de Bonetto: “O vencedor satisfeito com o resultado, louvou a organização e o circuito, que classificou de excelente.”¹² A revista *O Volante* foi mais expansiva na sua análise:¹³

Felice Bonetto é, na verdade, um excelente, excecional automobilista. O seu «palmarés», de que constam as melhores classificações nas provas mais famosas da Europa e da Argentina, é impressionante. E a sua atuação no Circuito Internacional do Porto foi, também, a todos os títulos verdadeiramente notável. O público, mal Bonetto acabou a sua prova, correu a vê-lo e a aplaudi-lo. Rodearam-no; mal o deixavam andar. Bonetto, habituado a tanta vitória, não pôde, no entanto, deixar de se emocionar com aquela autêntica consagração. E, simples como todos os campeões, perguntou, como que mal acreditando naquilo que via:

– Mas que fiz eu para tudo isto?

Duas lágrimas, entretanto, saltavam-lhe dos olhos.

O desempenho de Bonetto no seu automóvel tão especial aproveitou ao distribuidor da marca *Alfa Romeo* em Portugal, que terá efetuado um comunicado de imprensa

a sublinhar o feito, o qual foi publicado na imprensa especializada.¹⁴

É de toda a justiça salientar a atuação do automóvel «Alfa Romeo» no I Circuito Internacional do Porto. Não obstante tratar-se de um carro com muitos anos de uso, portou-se com tal regularidade e segurança que, em competição com algumas marcas de categoria, venceu-as em toda a linha, fazendo a volta mais rápida e conquistando o primeiro lugar da classificação geral e o do seu grupo. «Alfa Romeo» demonstrou, mais uma vez, as suas grandes qualidades «rácicas». Estão, por isso, de parabéns, os seus agentes gerais para Portugal, Mocar, Lda.

No fim de semana seguinte, seguia-se no calendário oficial de provas o circuito de Vila Real e os organizadores, em hábil conluio tático com os dirigentes de Automóvel Club de Portugal, aliciaram alguns concorrentes para ficarem mais uns dias, com estadia paga, de modo a participarem na corrida transmontana.

A PRESENÇA EM VILA REAL

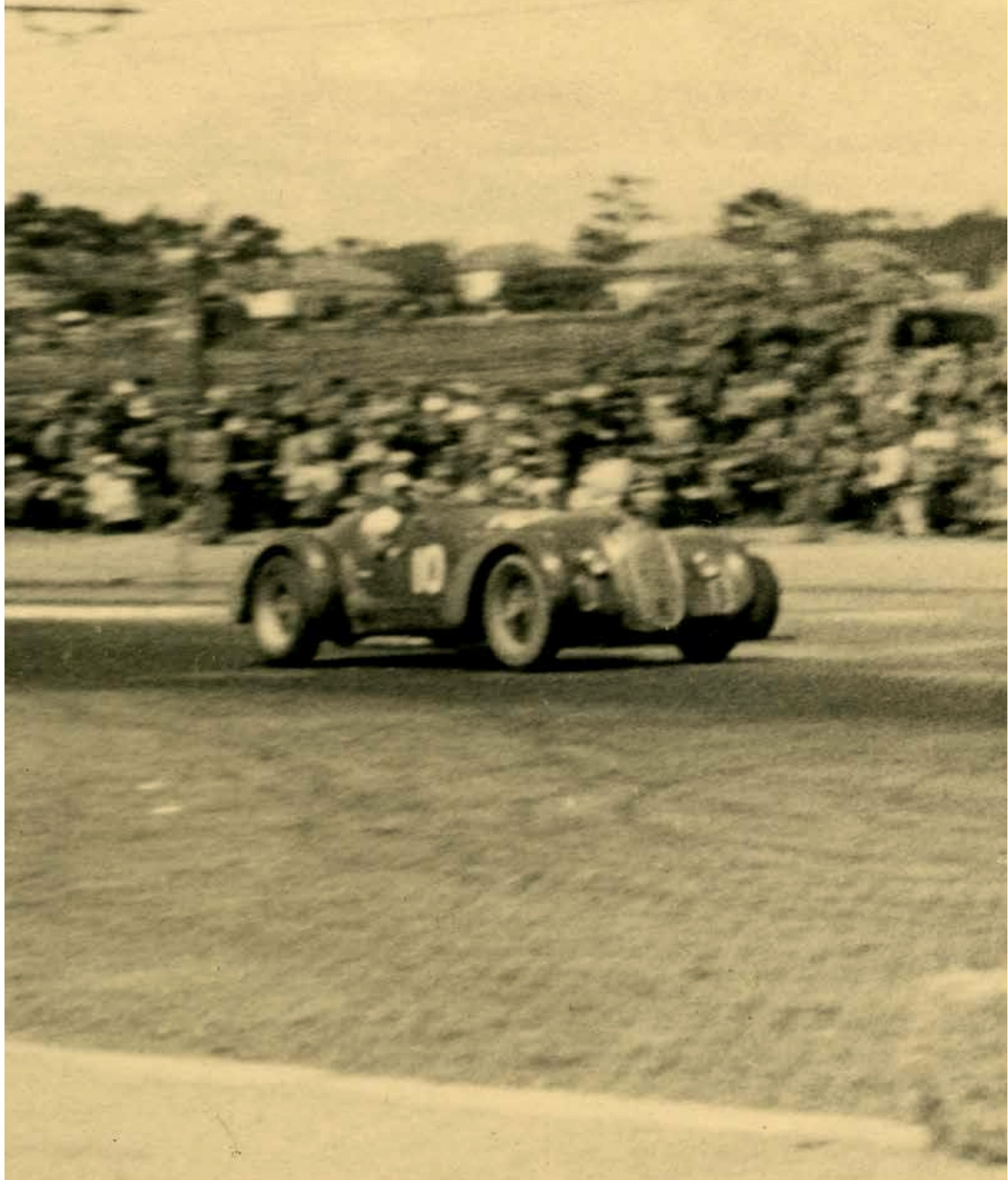
Com efeito, com um grande sentido de oportunidade e dando mostras de uma decisão inteligente, Vila Real organizaria o seu

¹² Revista do ACP (Lisboa), julho-agosto, 1950, 28.

¹³ *O Volante* (Lisboa), 25 de junho, 1950, 10.

¹⁴ *O Volante* (Lisboa), 5 de julho, 1950, 13.

O piloto do Alfa Romeo 412
passa em grande velocidade
na reta da meta da Boavista.
O piloto teve sempre a prova
controlada, mesmo quando
teve de ir à sua box para pôr
um pouco de óleo no motor







Nas páginas anteriores, magnífico instantâneo da partida do Circuito de Vila Real de 1950, vendo-se em primeiro plano o Ferrari 166 MM de Vasco Sameiro (#10), o Ferrari 166 C Allemano Berlinetta de Giovanni Bracco (#4), o Allard J2 de Casimiro de Oliveira e o Alfa Romeo 412 de Felice Bonetto

Bonetto, momentos antes da partida da prova transmontana

circuito uma semana depois da Boavista, tentando assim seduzir alguns dos pilotos participantes na prova da Cidade Invicta a comparecerem na competição transmontana. A operação teve um êxito notável pois a equipa italiana acabaria por comparecer em peso com esta medida, tendo anuído a participar no IX Circuito de Vila Real os pilotos Carini, Bonetto, Romano, Palvarini e Bracco. Os convites terão sido formulados no próprio fim de semana da prova portuense. No final da prova, em entrevista aos jornalistas portugueses, Bonetto revelaria que teria sido convidado a participar em Vila Real, manifestando o seu interesse, mas certamente através de informações de pilotos portugueses, desde logo manifestou alguma inquietação em participar

com o pesado Alfa Romeo no exigente traçado transmontano:¹⁵ “Vou pedir amanhã de manhã um outro [carro] para Itália, mais pequeno e mais veloz – um «Cisitalia-Abarth».” Mas essa declaração não passou de uma intenção sem qualquer possibilidade de êxito, tendo em conta o tempo reduzido para atingir esse objetivo: acertar o preço do aluguer do automóvel e programar toda a logística para que ele chegasse a tempo de participar. O piloto italiano resignou-se assim à ideia de voltar a correr com o seu *Alfa Romeo 412*, sabendo de antemão que o elevado peso do veículo lhe retiraria competitividade, num traçado que privilegiava a baixa inércia dos automóveis. A verdade é que essa teórica inadaptação do automóvel de Bonetto acabaria

¹⁵ *O Volante* (Lisboa), 25 de junho, 1950, II.



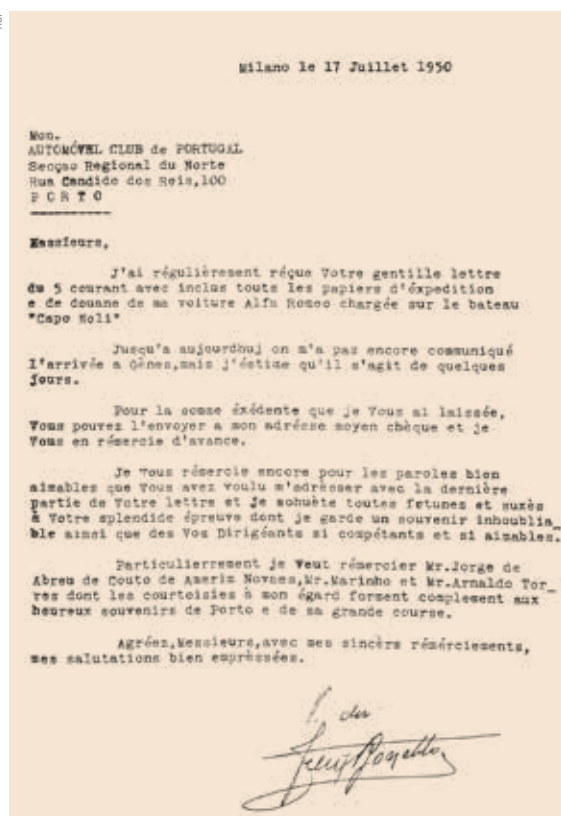


ACP

ACP



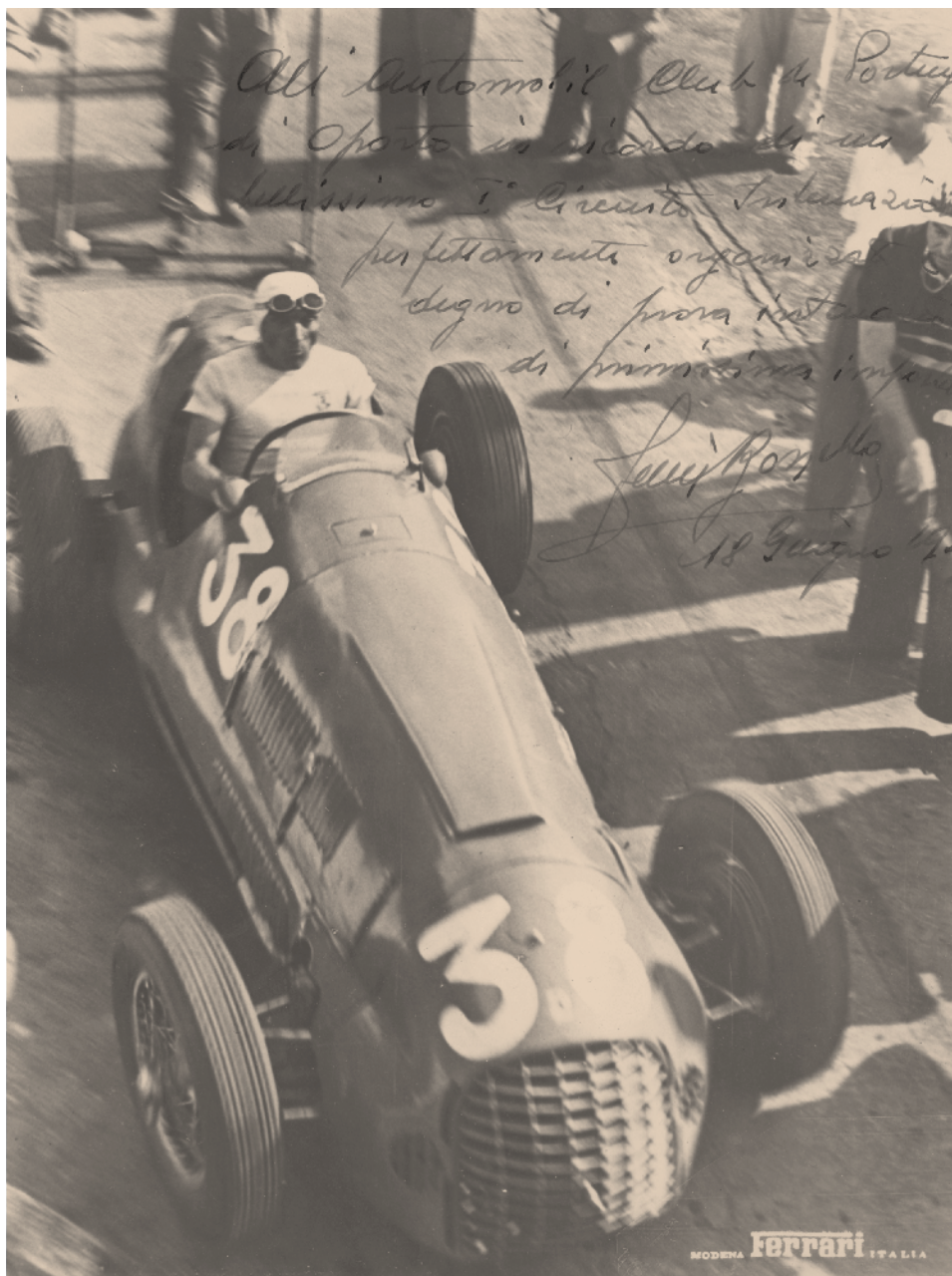
Fases da luta de alguns dos automóveis presentes, tendo como cenário a atmosfera inconfundível de Vila Real



Dois documentos históricos referentes à presença de Felice Bonetto em Portugal, em junho de 1950: uma foto autógrafo dedicada ao Automóvel Club de Portugal, e uma carta escrita já de Itália com alguns detalhes da logística de expedição do Alfa Romeo 412

por não se revelar, por uma razão simples: o motor ficou desafinado depois do esforço da Boavista e não foi possível repará-lo em condições para o circuito, circunstância que foi notada pela imprensa especializada.¹⁶

Alinharam à partida treze corredores. O número foi, de certo modo, fatídico, se lembrarmos a percentagem de desistências. Sem mencionarmos Palvarini, que repetiu a mesma proeza da prova anterior, arrumando o carro logo nas primeiras voltas sem satisfações (atitude inexplicável, diga-se de passagem...) anotemos o caso de Bonetto e Bracco, também ausentes prematuramente. O «Alfa» do vencedor do Circuito do Porto, em más condições e o «Ferrari» do seu compatriota, avariado, ditaram a inutilização tão lamentada dos dois



corredores ainda que Bonetto não estivesse habilitado a repetir a exibição feliz de oito dias antes, dada a impropriedade do seu pesado carro, para um percurso onde a manobra era particularmente exigente.

Bonetto faria apenas três voltas, sem qualquer brilho, encostando depois à box, aparentemente com o motor gripado. O piloto não terá querido reparar o *Alfa Romeo* em Portugal e expediu-o por navio para o porto de Génova, conforme carta que aqui publicamos, datada de 17 de julho. Terminava assim a sua primeira presença em Portugal com uma tal energia que Felice Bonetto regressaria ao país nos três anos seguintes, confirmando a sua extrema popularidade graças à uma bonomia e a uma simpatia inextinguíveis, que acabaram por cativar os aficionados portugueses.

¹⁶ Revista do ACP (Lisboa), julho-agosto, 1950, 31-32.