

IN THE HEART OF SALÒ

19 GIUGNO 2021

IN THE HEART OF SALÒ PILLOLE DA SALÒ

È la rubrica dell'*Infopoint di Salò*

per scoprire e valorizzare la nostra città in collaborazione con la *biblioteca di Salò*, il portale *Visit Salò Garda*, la *Comunità del Garda* e *Welfare Network* per la diffusione.

Riceverete quindi delle pillole sulla storia - e non solo - su Salò dalla *newsletter web* dell'Infopoint, in formato *cartaceo* presso la biblioteca, come *aggiornamenti* sui profili social del portale Visit Salò, sul sito della Comunità del Garda o anche sulla testata Welfare Network.

Sabato 19 giugno passa a Salò per la prima volta "*la corsa più bella al mondo*", le Mille Miglia: per questo eccovi una breve newsletter sulla storia delle corse automobilistiche a Brescia e sul Circuito del Garda.

Come sempre, **riscoprite il territorio che vi circonda, *non come turisti, ma come ospiti*** (cit. *Davide Rampello*).



19 GIUGNO 2021



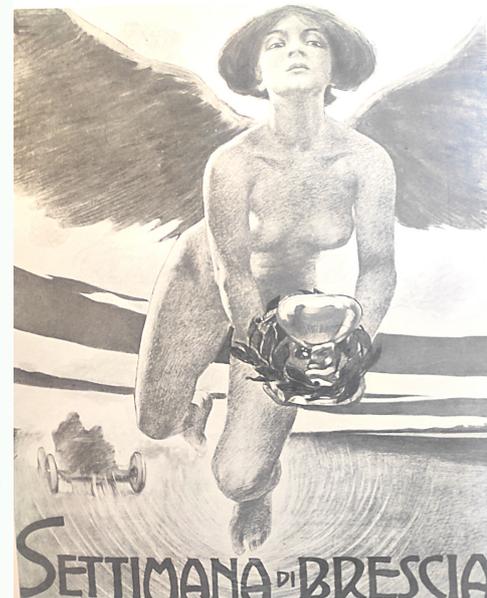
IN THE HEART OF SALÒ

PASSAGGIO STORICO DELLE MILLE MIGLIA



Sabato 19 giugno 2021 a Salò arrivano le Mille Miglia! Per la prima volta, la corsa di auto storiche più famosa e più bella al mondo transiterà dalla nostra Città dalle Zette fin sul lungolago Zanardelli ed è stata voluta fortemente dall'Amministrazione Comunale, dagli Albergatori e dai Commercianti di Salò. Per questo motivo abbiamo pensato di dedicare l'odierna newsletter sulla storia delle corse automobilistiche bresciane e non solo. Ad esempio, sapevate che la prima corsa automobilistica Parigi-Rouen è stata disputata nel 1894? Pensate che il Conte De Dion vinse la gara con un'automobile a vapore da lui stesso costruita alla media di soli 18 km all'ora! Mentre la prima corsa automobilistica in Italia fu la Torino-Asti disputata nel 1895 ed è stata

vinta da Simone Federmann alla media di 15,50 km all'ora. Questa corsa con cui ebbe inizio la storia dell'automobilismo sportivo in Italia, venne organizzata da un Comitato cittadino presieduto dall'ingegner Sacheri: da questo momento vennero organizzate così altrettante corse nazionali con i rispettivi comitati, fatti di appassionati sportivi, che diedero il là al celebre Club Automobilisti Italiani, fondato a Milano. Nella primavera del 1899 un comitato di appassionati veronesi in occasione della tradizionale Fiera dei Cavalli organizzò ben due corse a Verona, una delle quali fu una corsa automobilistica sul percorso Verona - Brescia - Mantova di ben 161 km: questa diede il vero inizio alle corse automobilistiche sul territorio bresciano. **Immaginatevi però l'epoca in cui si disputavano... Con automobili aperte e telai rudimentali molto rigidi, senza ammortizzatori, con cambi difficili da usare e sterzi pesanti:** non doveva essere una passeggiata anche perché le strade avevano un fondo ineguale e irregolare spesso in terra battuta o ghiaia e i piloti sedevano in alto, senza nessuna protezione contro sassi, polvere, vento o pioggia, anche se indossavano dei grossi occhiali e degli abiti assai goffi e pesanti. Le uniche persone che erano entusiaste di vedere passare questa corsa automobilistica erano i tanti appassionati sportivi, con le numerose signore e signorine eleganti radunate davanti alla Casa Mancabelli a Brescia e sul viale del Passeggio - attuale viale Venezia - dove sotto alcune tende erano stati anche allestiti i posti di controllo orario e una stazione di rifornimento. **Ma la prima vera corsa automobilistica bresciana è quella del settembre 1899,** dove il comitato organizzatore fece passare le automobili **nella mattina dell'11 settembre dalle Città di Brescia, Cremona, Mantova e Verona per terminare a Brescia:** un percorso lungo ben 223 km con 7000 lire di premi in palio che rappresentava il momento più importante delle feste automobilistiche organizzato dal comitato cittadino per quella settimana. **L'interesse e l'entusiasmo suscitato in città portarono a un vero incremento di queste corse automobilistiche e motociclistiche:** dal 1899 in avanti si disputarono così diverse gare come il **Circuito di Brescia** e la **Coppa Florio**, dove era erano presenti anche **gli illustri compositori Umberto Giordano,**



PASSAGGIO STORICO DELLE MILLE MIGLIA

Pietro Mascagni e Giacomo Puccini e i poeti Pascoli e d'Annunzio. Proprio quest'ultimo, in una lettera a Giovanni Agnelli, definì il sesso dell'automobile che all'epoca stava dividendo gli intellettuali: nel 1926 il Poeta-Vate aveva ricevuto in dono da poco dall'Agnelli una meravigliosa **Fiat 509 Cabriolet**. Come segno di ringraziamento d'Annunzio inviò una lettera, dove spiegò perché **L'Automobile è femmina**: «Mio caro Senatore, in questo momento ritorno dal mio campo di Desenzano, con la Sua macchina che mi sembra risolvere la questione del sesso già dibattuta. **L'Automobile è femminile. Questa ha la grazia, la snellezza, la vivacità d'una se-**



Photo by Fondazione Il Vittoriale
Tazio Nuvolari ospite di d'Annunzio

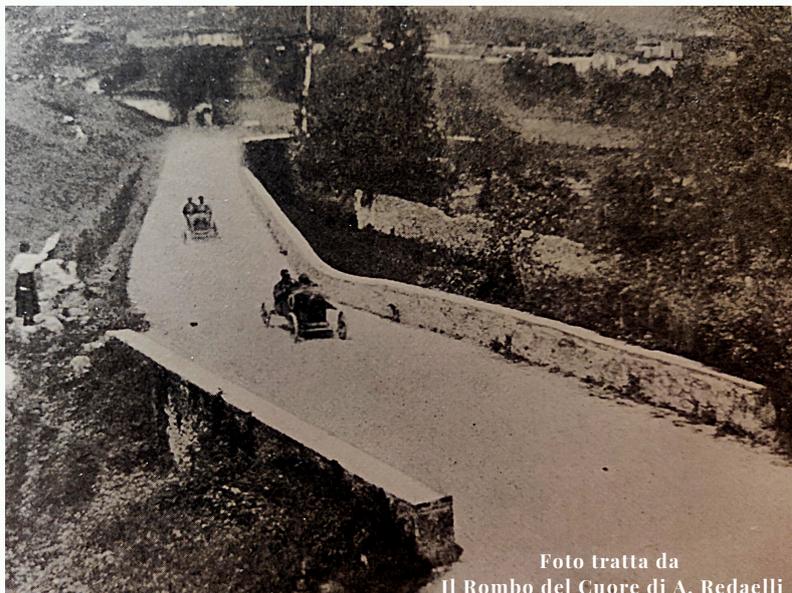
-duttrice; ha, inoltre, una virtù ignota alle donne: la perfetta obbedienza. Ma, per contro, delle donne ha la disinvolta levità nel superare ogni scabrezza. Inclinata progreditur. Le sono riconoscentissimo di questo dono elegante e preciso. Ogni particolare è curato col più sicuro gusto, secondo la tradizione del vero artiere italiano.» Questa frase coniata dal Poeta pescarese è rimasta impressa a tutte le persone appassionate e a proposito della sua passione, **dal settembre 2017 alla Fondazione Il Vittoriale degli Italiani a Gardone Riviera potrete ammirare nel Museo L'Automobile è femmina la famosa Fiat Tipo 4**, con la quale d'Annunzio entrò a Fiume e da cui non si separò più, **insieme all'Isotta Fraschini Tipo 8B**, ultima automobile del Vate. Tornando alle corse automobilistiche, nel novembre del 1920 l'**Unione Sportiva Ravelli di Brescia** lanciò per la prima volta la proposta di una grande manifestazione automobilistica internazionale: il ragionier **Arturo Mercanti** dell'ACI di Milano si rese disponibile a dar manforte e durante il Congresso dell'*Association Internationale des Automobiles Club Reconnus* (AIACR) a Bruxelles propose l'inserimento di una corsa automobilistica da disputare l'anno successivo a Brescia dal titolo "**Gran Premio d'Italia**". Si incominciarono i preparativi per la Settimana d'Oro dal 4 all'11 settembre 1921: il 4 settembre era proprio il turno del Gran Premio d'Italia e il richiamo di pubblico fu di così ampio respiro che già alle 4 di mattina una fiumana di gente si riversava a Brescia. Addirittura ebbe un'eco impressionante che anche **il Re d'Italia Vittorio Emaunele III e l'allora Presidente di Consiglio Ivanoe Bonomi** presero parte al Gran Premio, salutati dalla Marcia reale e dagli applausi della folla concitante. Peccato però per la folla presente, ma il primo GP d'Italia - valido anche per la Coppa Florio - **fu vinto dal pilota francese Jules Goux sulla macchina francese Ballot**. La



Foto tratta da
Il Rombo del Cuore di A. Redaelli

settimana si concluse ma la voglia di corse automobilistiche continuò a tal punto che anche da noi, sul Garda, si disputò un nuovo Circuito, di cui **tra l'altro proprio quest'anno ricorre il centenario. Il Cav. Nando Benvenuti, presidente della Stazione climatica di Gardone Riviera ideò la corsa de "Il Circuito del Garda" per dare impulso al turismo sul lago**. Il percorso molto suggestivo di 12,236 km si snodava lungo la riva occidentale del Garda proprio a Salò, tra il centro, Campoverde, Cunettone e i Tormini. **Fu così che domenica 22 maggio 1921 venne disputata la prima edizione,**

PASSAGGIO STORICO DELLE MILLE MIGLIA

Foto tratta da
Il Rombo del Cuore di A. Redaelli

patrocinata dall'ACI di Milano. Il circuito era suddiviso in base alla cilindrata del motore e furono entrambi definiti *un evento storico*: nella classe 1500 cc ci fu una lotta accesa e appassionante tra Bartolomeo Costantini ed Eugenio Silvani, entrambi su Bugatti: quest'ultimo si impose con 2 ore 47 minuti e 5 secondi alla media di 70,302 km/h. La classe 2000 cc, seppur meno accesa, nella quale vinse Corrado Lotti davanti al Tazio Nuvolari, è assai importante in quanto partecipò l'unica donna in gara che si classificò terza: si trattava della **Baronessa Maria Antonietta Avanzo** che aveva al suo fianco il meccanico Basso, autista di d'Annunzio! Dalla 2^a

edizione, spostata a novembre, venne organizzata da diversi comitati tutti coordinati dall'Ente Sportivo Bresciano, l'organismo creato dall'Unione Sportiva Ravelli per creare coesione al mondo sportivo locale. **Il servizio sanitario del Circuito era coordinato dal Dr. Antonio Duse** - *il parchetto a lui dedicato alla Conca d'Oro vedrà quest'oggi il passaggio delle Mille Miglia* - che contava ben tre posti di soccorso ben attrezzati sull'intero percorso. Un cronista della quarta edizione del 1924 ci racconta che **«il percorso del circuito del Garda non è dei più semplici e facili, con le sue molte e difficili curve, con le sue quasi blande ma forti salite, con le sue discese paurose e gli abitati pericolosi da attraversare. Qui occorrono saldi muscoli nei guidatori e più saldi organi nelle macchine, poiché il percorso è dei più probanti per il valore dei guidatori e per la resistenza delle macchine.»** Nel 1925 l'Automobile Club di Brescia prese la direzione e il coordinamento del Circuito del Garda, che venne disputato domenica 18 ottobre con lo stesso percorso. **Il 1926 è l'anno dell'inesorabile declino del Circuito, in quanto seppur ben organizzato parteciparono solo 14 macchine:** la lotta di quell'anno vide il **Conte Aymo Maggi duellare con Alfieri Maserati**, il quale diede da filo da torcere al conte bresciano. Purtroppo per lui, però, nonostante avesse imposto il record sul giro secco di 8 minuti e 13 secondi, la sua macchina rallentò per problemi meccanici e si ritirò, lasciando al Maggi la seconda vittoria di fila con sole 4 vetture all'arrivo! L'edizione del 1927 venne vinta invece dal mantovano Tazio Nuvolari, in quanto Maggi si dovette ritirare: il pittoresco Circuito del Garda uscì così di scena, schiacciato dalla presenza delle Mille Miglia, che passeranno proprio oggi per la prima volta sul territorio. Dopo la Seconda Guerra Mondiale che fece calare il sipario anche sulle Mille Miglia, nel 1947 l'ACI di Brescia riportò in vita la corsa più bella al mondo e nel '48 riapparve anche il Circuito del Garda per tre edizioni, che videro vincere Giuseppe Farina, Luigi Villoresi e Alberto Ascari. **Il Circuito del Garda si interruppe per una decina di anni per poi riprendere nel 1961 fino al 1966, anno in cui l'ACI Brescia decise di interromperlo definitivamente.** Chissà se in futuro tornerà anche il Circuito del Garda sulle nostre strade, **nel frattempo godiamoci la giornata odierna con il passaggio delle Mille Miglia**, dalle Zette alle Antiche Rive fino sul lungolago. Se fate video o fotografie, mandatecele pure, che le conserveremo! A presto.

Foto tratta da
Il Rombo del Cuore di A. RedaelliBIBLIOGRAFIA
IL ROMBO DEL CUORE DI ALBERTO REDAELLI