

ALFONSO DE PORTAGO UNA VIDA EN LAS CARRERAS

Manel Baró i Fierro



“Si muero mañana, habré vivido 28 años maravillosos” (A. de Portago, 11.5.57)

Alfonso de Portago es un nombre que a la mayoría de los lectores les debe de resultar familiar; especialmente a aquellos de cierta edad que fueran ya adultos cuando murió (1957), porque fue una persona célebre en los años 50. Pero los que sin duda lo conocen son los aficionados al deporte del motor, ya que Portago tuvo el privilegio durante muchos años (desde 1956 hasta 2003) de ser el único español en haber conseguido un podio en la Fórmula 1 (segundo en Silverstone, 1956). Realmente sólo dos pilotos más desde 2003 han logrado lo que Alfonso de Portago en la competición automovilística más importante del mundo: Fernando Alonso y Pedro de la Rosa.

Lo que quizá no sea tan sabido es que Alfonso de Portago –Alfonso Cabeza de Vaca y Leighton, Carvajal y Ayre, XIII conde de la Mejorada, XVII marqués de Portago (1928-1957)– descendía de Manuel Cabeza de Vaca y Manso (1760-1834), VI conde de Catres, cuyo padre, Vicente Antonio Cabeza de Vaca Osorio y Medina Chacón, había nacido en Astorga y era señor de Valdemagaz¹. También eran naturales de Astorga bastantes de los antepasados de Vicente Cabeza de Vaca; y es esta vinculación con Astorga y con la Cepeda de algunos de los antepasados del famoso aristócrata lo que nos ha animado a publicar una pequeña biografía de Alfonso de Portago en su faceta de gran piloto. Y también a hablar en otro artículo de este número de ARGUTORIO del señorío de Valdemagaz, centrándonos principalmente en el último señor de Valdemagaz –el citado Manuel Cabeza de Vaca–, que fue el que vinculó este señorío con el marquesado de Portago al contraer matrimonio con Francisca Gómez de Terán y Negrete, V marquesa de Portago.

Pero la cuestión era decidir a quién se le podía pedir que nos escribiera esta pequeña biografía; y es

¹ El señorío de Valdemagaz incluía aproximadamente el actual término municipal de Magaz de Cepeda, en la comarca astorgana de la Cepeda.

entonces cuando pensamos en Fernando de la Hoz, un experto ovetense, director de la Feria Internacional del Vehículo Clásico Ciudad de Oviedo desde 1998 hasta 2017 y autor del libro Historia del automóvil en Asturias (1890-1965) (Oviedo, 2010), porque sabíamos que estaba muy interesado en la figura de Portago. Fernando aconsejó ponernos en contacto con Manel Baró i Fierro, que, según nos indicó, había escrito el libro Alfonso de Portago: Vivir para correr, correr para vivir (inédito).

Manel es un experto en la historia del automovilismo deportivo español, y autor del libro Pegaso Z-102: Los Purasangre de Barcelona (Benzina Ediciones), dedicado a los famosos automóviles deportivos españoles de los años 50, por lo que resultaba la persona idónea para tratar el tema. Una vez establecido el contacto con él, nos atendió amablemente y nos facilitó el texto que incluimos a continuación, que le sirvió de base para el libro sobre Portago citado más arriba, y en el que la parte más extensa es la que dedica a la prueba en la que el famoso piloto perdió la vida: la Mille Miglia de 1957.

A continuación, pues, incluimos el texto enviado por Manel Baró, al que agradecemos enormemente su autorización para reproducirlo.

El día 11 de octubre de 1928 vino al mundo en el elegante barrio londinense de Marylebone un varón cuyo padre, Antonio Cabeza de Vaca y Carvajal, marqués de Portago, era agregado en la embajada española ante Su Majestad George V, y su madre, Olga Leighton y Ayre, una acomodada señora de origen anglo-irlandés.

El primogénito fue bautizado con el espectacular nombre de Alfonso, Antonio, Vicente, Eduardo, Blas, Ángel y Francisco de Borja, aunque la familia pronto optó por el práctico *Fon*.

LOS CABEZA DE VACA

El frondoso árbol genealógico de los Cabeza de Vaca se remonta a la baja Edad Media y es pródigo en gobernantes civiles y militares, eclesiásticos, aventureros y diplomáticos.

Según la tradición popular, el curioso apelativo *Cabeza de Vaca* fue concedido por el rey Sancho VII el Fuerte de Navarra (s. XIII) a Martín Al-Hajahad, un pastor mozárabe que en julio de 1212 mostró a las huestes cristianas un recóndito paso al vasto altiplano cercano a la cima del Almuradiel, conocido como Las Navas de Tolosa, en la andaluza Sierra Morena, ocupado por el ejército almohade del califa Muhammad al-Nasir, en julio de 1212.

El ejército cristiano atacó por sorpresa al adversario dando lugar a uno de los episodios decisivos de la denominada Reconquista que culminó en 1492.

Según esa tradición, el pastor marcó el acceso al angosto pasaje con un cráneo de vaca devorado por los lobos, y el rey navarro, en reconocimiento a su decisiva aportación a la victoria, le concedió el privilegio de usar el apellido *Cabeza de Vaca* a él y sus descendientes por vía materna. Sin embargo, algunos historiadores discrepan de esta romántica versión.

Siglos más tarde, en 1528, coincidiendo con el apogeo del imperio español, Alvar Núñez Cabeza de Vaca, miembro destacado de la burguesía de Jerez, fue el tesorero de la maltrecha expedición real de Pánfilo de Narváez, quien, tras naufragar en la península de La Florida y acompañado de un puñado de hombres, inició un periplo de miles de kilómetros a pie, salvando el río Grande y Sierra Madre occidental, para entrar en México al cabo de ocho años.

Otra de las ramas de la dinastía en los siglos XV y XVI fue la de los Borja (*Borgia*), a la que pertenecieron San Francisco de Borja y Aragón, general de los jesuitas, el papa Calixto III y el polémico papa Alejandro VI (*Roderic de Borja*) y su numerosa prole.

VICENTE, ANTONIO, ALFONSO

El título de Marqués de Portago aparece en 1743, concedido por el monarca Felipe V de Borbón a don José Gómez de Terán.

Don Vicente, abuelo del pequeño Fon, fue diputado por Granada, gobernador civil de Sevilla, alcalde de Madrid en 1903 y ministro de Instrucción Pública en 1920, durante el reinado de Alfonso XIII, quien le otorgó el título de *Grande de España* para él y sus sucesores.

Su hijo Antonio, *Tony*, padre de Fon, fue un peculiar *dandy* que se movía con igual soltura en las mesas de juego, los campos de polo, en salones mundanos o en los platós de cinema. Un atildado y polifacético *sportman* muy popular entre el elemento femenino de su tiempo que gozó de una intensa *joie de vivre* que consumió buena parte de sus energías y del cuantioso patrimonio familiar recibido de sus conspicuos antepasados.

Pasaba el marqués por una delicada situación económica cuando tropezó en Biarritz con una joven

enfermera británica y pasaporte norteamericano que intentaba superar en la Europa de la *belle époque* la trágica desaparición su marido Frank Jay Mackey, veterano multimillonario fundador de la poderosa Household Finance Corp. de Chicago, quien, convencido de sufrir una dolencia incurable, una mañana se encerró en el cuarto de baño y se descerrajó un tiro en la sien.

Durante varios años, la joven y acaudalada viuda viajó y se vio asediada por numerosos pretendientes hasta que, según explicaba a sus amigos, tan pronto conoció a Tony en Biarritz, un elegante centro veraniego y termal del litoral vasco-francés, quiso que fuera “el padre de sus hijos”.

Contrajeron matrimonio en noviembre de 1927 en la iglesia de San Jerónimo el Real de Madrid, y celebraron el enlace con un multitudinario banquete en el Hotel Ritz, seguido de una larga luna de miel en París, Londres y Norteamérica, hasta volver a su elegante hogar londinense. Once meses después, nació su primer hijo al que pusieron de nombre Alfonso en honor al monarca español, quien, junto con su esposa Victoria-Eugenia, apadrinó el bautizo. Poco más tarde, el hogar se vio bendecido de nuevo con la llegada de María de la Soledad, *Sol*, futura marquesa de Moratalla.

Entretanto, España se acercaba paulatinamente a la catástrofe más cruenta de su historia reciente y cuando, en julio de 1936, estalló la Guerra Civil, los Cabeza de Vaca junto a otros significados aristócratas y monárquicos se exilaron a Biarritz y colaboraron activamente en favor de los militares sublevados. En 1938 Tony fue encarcelado brevemente por las autoridades francesas, y doña Olga optó por solicitar el divorcio, asegurándose la custodia de los hijos.



Alfonso de Portago a bordo de un bólido de carreras, con su sempiterno cigarrillo en la boca.

Terminada la contienda española, Tony reanudó con renovado vigor su actividad deportiva y cineasta iniciada en los años treinta, hasta que en la primavera de 1942 sufrió un fulminante infarto cardiaco, tras un enconado partido de polo. El joven Fon heredó el marquesado, una retahíla de títulos nobiliarios y una cuantiosa fortuna, y su madre, doña Olga, ante la inquietante tormenta bélica que amenazaba Europa,

optó por instalarse temporalmente con sus hijos en el lujoso Hotel Plaza de Nueva York, donde Fon conocería a Eddy Nelson, su futuro e inseparable compañero de aventuras.

Fon pisó fugazmente las aulas de Princeton, mucho más interesado por el deporte que por el estudio; de su padre heredó la elegancia natural y títulos nobiliarios, y de sus antepasados lejanos el gusto por el riesgo y la aventura. En 1945 era ya un hábil aviador, hablaba con soltura diversos idiomas y su vida transcurría amable entre París y Nueva York; no tardó en saltar a la popularidad cuando, apenas cumplidos los 17, pasó con una avioneta por debajo de un puente de Miami para ganar los 500 \$ de una apuesta y ver retirada su flamante licencia americana de piloto.

CABALLOS

Recuperada la paz a Europa, la familia se instaló de nuevo en “Le Pelican”, su espléndida mansión de Biarritz, y Fon no tardó en volver a su gran pasión infantil por la hípica. Formó una pequeña y selecta cuadra de carreras y a partir de 1949 se lanzó a la competición *amateur*... En cuatro temporadas ganó más de 80 carreras y un campeonato nacional en los hipódromos franceses; entre 1951 y 1953, consiguió más de cien trofeos y dos títulos mundiales como jinete *amateur* y participó en dos ediciones del legendario Grand National en el histórico circuito británico de Aintree, al que volvería años después a lomos de un rugiente *cavallino* rojo...

En 1949 se casó con Carrol McDaniel, una extrovertida modelo americana que conoció en París dos meses antes de la boda, y con la cual tuvo dos hijos, Andrea y Anthony, aunque el matrimonio no estaba hecho para un hombre habituado a vivir sin ataduras y pronto hizo aguas: siguió su vida salpicada de idilios fugaces con modelos y actrices de cine, muy aireados por la prensa popular de su tiempo. Sin embargo, lo que realmente le motivaba era flirtear con el peligro y ponerse a prueba traspasando nuevos límites. «Llega un momento –decía– en que el dinero cansa y las mujeres ya no te distraen. Entonces descubres que sólo hay una cosa por cual vale la pena vivir: el riesgo».

Un personaje de aspecto ausente e inconformista, cuya vida breve y espectacular trayectoria vital sería sin duda un excelente argumento cinematográfico y cuya trágica desaparición lo convirtieron en uno de los mitos de los años 50.

BOBSLEIGHS

Ávido siempre de nuevas sensaciones, en febrero de 1954 Fon descubre y queda fascinado por las carreras de “bobs” en la estación suiza de St. Moritz. Practica brevemente con unos amigos y decide financiar un equipo español para competir en los JJOO a celebrar a finales de enero de 1956 en la vecina estación invernal de Cortina d’Ampezzo.

Tras complejas gestiones con las autoridades deportivas españolas por parte de J. A. Samaranch, nuestro hombre consigue formar un equipo con sus primos Antonio y Vicente Sartorius, y sus amigos Gonzalo Taboada y Luis Muñoz, todos de Madrid, a los que se unen Enrique Martorell y Mercè-Varela, de Barcelona, para participar en las modalidades de 2 y 4 *bobsmen*, entrenados por Eddy Nelson.

En la modalidad de 2b el binomio Fon-Luis fue escalando puestos hasta conseguir la 4ª plaza... a tan sólo 14 centésimas de la medalla de bronce, y en la de 4b fueron novenos.

Durante el resto del año compitieron un buen número de pruebas obteniendo excelentes resultados, destacando el récord personal de Fon en el espectacular descenso de *Cresta Run* de St. Moritz.



El Ferrari 250 GT Berlinetta *Tour de France*. Esta denominación extraoficial la recibió por haber ganado esta carrera en 1956, pilotado por Alfonso de Portago.

AUTOMÓVILES

El automóvil entró relativamente tarde en su agitada vida. En 1953 su amigo inseparable, el bohemio polifacético Eddy “*gunner*” Nelson, le animó a participar en una de las muchas carreras de *midgets* que se celebraban entonces en diversas ciudades de Francia. Era el final del *boom* europeo de estos espectaculares y simpáticos *racers* que gozaron de gran popularidad en Estados Unidos en los años 50 y 60 y que también se mostraron fugazmente en Madrid y Barcelona; sin embargo, la primera referencia directa que encontramos sobre su actividad como piloto son unas declaraciones de Luigi Chinetti, vencedor en tres ediciones de las 24 Horas de Le Mans, importador de Ferrari en Norteamérica y creador de la famosa *Scuderia N.A.R.T.*

El otoño de 1953, con ocasión del Salón del Automóvil, Chinetti y Portago coincidieron en el bar de un hotel de París, y, según Luigi, Fon le compró un Ferrari, a condición de ser su copiloto en la cuarta edición de la Carrera Panamericana, programada para mediados de noviembre. La Carrera Panamericana se celebró por primera vez el año 1950 para conmemorar la apertura del tramo mexicano de una gran arte-

ría que había de comunicar el continente americano desde Alaska a la Tierra de Fuego. Se trataba de un antiguo y ambicioso proyecto impulsado por Estados Unidos para disponer de un acceso terrestre al canal de Panamá, y México fue el primer país en terminar su parte –3113 km– de la magna obra y creyó oportuno darle la debida repercusión mediática, con una manifestación deportiva única.

Ante el escaso interés que Enzo Ferrari mostraba por la prueba y consciente de la tremenda repercusión publicitaria que tenía en “su mercado”, Chinetti había participado privadamente con notable éxito en las dos ediciones anteriores de la prueba con los colores de la *Scuderia della Guastalla*: en 1951 se llevó a la victoria una berlina Ferrari formando equipo con Taruffi, y al año siguiente, en compañía del francés Lucas, quedó tercero. En la cuarta edición de 1953, la participación de Fon, a bordo de un potente Ferrari 340/375 MM privado, fue breve, quedando apeados en Puebla, final de la segunda etapa, con gran alivio de nuestro hombre, que ignoraba la técnica de la conducción deportiva, por lo cual no llegó a tomar el volante y –según confesó– pasó no poco miedo.

La fugaz y negativa experiencia en territorio azteca hirió sin duda el amor propio de Alfonso y suponía un reto a su capacidad de dominar las veloces monturas del *cavallino*, al igual que lo había hecho hasta entonces con todas las metas que se había propuesto. En diversas ocasiones declaró estar convencido de poseer las dotes necesarias para triunfar como piloto, a pesar de reconocer sus escasos conocimientos de la mecánica del automóvil, y deseaba suceder al maestro Fangio antes de cumplir los 30 años, «aunque para conseguirlo –bromeaba–, lo hubiera de envenenar, como solían hacer mis parientes lejanos, los Borgia».

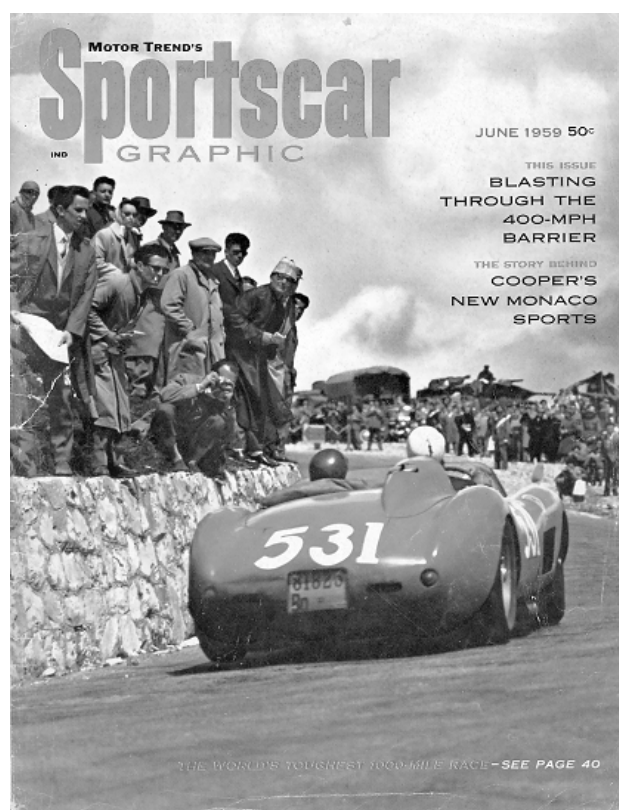
1954

La temporada se abrió a finales de enero, en pleno verano argentino, precisamente con la *Temporada*, término con el que se conocía un conjunto de carreras celebradas en un breve lapso de tiempo, por iniciativa del Automóvil Club de Argentina.

Fon se inscribió con su amigo americano de París Harry Schell, un personaje pintoresco típico de aquellos años, en que un *gentleman driver* con clase podía abrirse camino como piloto de élite.

El debut, a bordo de la *barchetta* Ferrari 250 MM Vignale de ocasión que adquirieron a L. Chinetti el mes anterior, resultó excelente, clasificándose en segundo lugar tras del Ferrari 375 MM oficial de Farina-Maglioli, y por delante del Aston-Martin de Peter Collins, aunque debido a su inexperiencia, la aportación de Fon fue anecdótica, limitándose a dar un par de vueltas. Con Harry se fue a la Florida para participar en las 12 Horas de Sebring, y se han publicado cosas tan peregrinas como que desmontaron el embrague sin tener idea de mecánica y les sobran más de 50 tornillos... Viendo claro que si quería ser alguien en el mundo de la competición debía empe-

zar desde abajo, decidió ponerse en manos de aquel gran mecánico y probador de Maserati que fue Guerino Bertocchi; durante 1954 aprendió los trucos básicos de la conducción rápida, el manejo del cambio manual y los rudimentos de la mecánica, permutando el potente Ferrari por un manejable Maserati 2 litros, con el que participó en tres pruebas francesas, obteniendo su primera victoria en una prueba regional en el circuito urbano de Metz y abandonando en Le Mans y Reims. Decepcionado de la fragilidad de *la marca del tridente*, lo cambió por un pequeño y ágil Osca MT4, que le sirvió para ir afinando su estilo de pilotaje en escenarios tan diversos como el macizo francés durante el Tour, o los toboganes de Nürburgring, hasta que consideró que estaba lo suficiente maduro para sacarle partido a un Ferrari, marca a la que sería fiel el resto de su vida.



El Ferrari número 531 de Portago disputando la Mille Miglia de 1957. Portada de la revista *Sportscar Graphic* (*Motor Trend's*), junio de 1959.

A finales de temporada adquiere el Ferrari 750 Monza de Froilán González, accidentado en el T. T., para participar de nuevo en la que habría de ser la última edición de la Carrera Mexicana. Tras una salida fulgurante, pasando en cabeza por el primer puesto de cronometraje, la flamante *barchetta* negra debe renunciar cerca de Tepantepec a tan sólo 200 km de la salida por rotura de pistón debida al bajo octanaje de la gasolina oficial. Una suerte similar a la sufrida poco después por el magnífico Pegaso de Palacios, víctima, a la postre, de un espectacular accidente cuando iba tercero.

Fon persiste y su triunfo en el Governor's Trophy, durante la célebre Speed Week de Nassau, frente a adversarios de talla, le devuelve la confianza que precisaba para entregarse por entero a su carrera de piloto.

La Semana de la Velocidad de Nassau fue una iniciativa privada de S. Crise y, en sus inicios, pretendía abrir la temporada turística de invierno que comenzaba a mitad de diciembre, llenando hoteles y restaurantes de pilotos, propietarios y visitantes procedentes de Europa y América, que disfrutaban de carreras un tanto informales, días llenos de color y noches interminables de fiesta tropical en un ambiente alegre y distendido, que desaparecerá durante la década posterior con la profesionalización progresiva de la competición de alto nivel. De todas formas, la mayoría de sus compañeros le tenían por un rico presuntuoso en busca de emociones fuertes. Lo cierto es que su considerable fortuna allanó el camino: «Sin dinero ciertamente, son precisos diez años más para llegar –confesaba–; y privarse de todo durante diez años para llegar, no está al alcance de cualquiera». No obstante, Fon abordó el reto con decisión; durante 1954, su primer año de actividad continuada, perdió más de 30 mil dólares y la mitad más la temporada siguiente, no recuperando la inversión hasta finales del 56.

1955

La gran catástrofe de Le Mans en 1955 originó una ola general de protestas contra las carreras de coches. Mercedes-Benz se retiró victoriosa de los circuitos y muchas pruebas desaparecieron del calendario; entre ellas, la histórica Penya Rhin y la inigualable Panamericana.

Fue un año aciago para Ferrari: las escasas ventas no pueden financiar el departamento de experiencias y ello se refleja en los resultados. Nuestro hombre, sin embargo, continúa su particular escalada hacia la cumbre: después de llamar repetidamente a la puerta de Vía Trento Trieste de Modena, aparece en Sebring, y Enzo Ferrari le vende uno de sus monoplazas 625 A de la temporada anterior, con el que compite en carreras menores y se rompe una pierna un día lluvioso del mes de mayo en Silverstone, reapareciendo cuatro meses más tarde como copiloto de Hawthorn, de quien tanto aprendería, en las 9 Horas de Goodwood, al volante de su nuevo 750 Monza. A finales de año, en Caracas, consigue un gran segundo puesto detrás de Fangio, cerrando la temporada con otra espléndida exhibición en Nassau, donde se lleva de nuevo el Governor's Trophy. En la Nassau Cup hará historia venciendo con la nueva *berlinetta* 250 GT Europa. Sería la primera de la larga serie de victorias conseguidas por una de las mejores máquinas fruto del genial binomio Ferrari-Pininfarina.

Durante el invierno de este año pasa unas semanas de vacaciones en las montañas de Saint Moritz, donde, como hemos visto, practica con éxito el *Cresta Run*.

1956

1956 será un año crucial para Ferrari y para nuestro hombre. Mercedes Benz se ha retirado, Italia, con Maserati

y Ferrari, necesita reverdecir laureles. Maserati recupera a Stirling Moss, y Fangio, tras largas y duras negociaciones del fiel Giambertone con *Il Commendatore*, firma por la Scuderia Ferrari que ha perdido a Ascari, su mejor piloto, Ascari, en Monza. El *chueco* tiene ya tres títulos mundiales en el bolsillo y, con la evolución de los D50 cedidos por Lancia el verano anterior conseguirá el cuarto. Ferrari dispone de un equipo formidable: Fangio, Collins, Musso, Castellotti, Gendenbien y... de Portago.

En efecto: Enzo Ferrari se ha percatado por fin de las dotes innatas de Fon, quien, en escasas carreras como piloto privado, ha mostrado un potencial indudable y una progresiva madurez. Es el tipo de piloto que gusta al Patrón, «un magnífico bruto», opina. Inteligente, audaz, con clase. «Un perfecto caballero a pesar de su aspecto rudo y rebelde».

Después de una aparición como piloto reserva en Sebring, llega el debut oficial en el infierno verde de Nürburgring con el biplaza 860 Monza, la evolución final del motor 4 cilindros creado por Lampredi, terminando tercero... compartiendo el nuevo 12 cilindros de P. Hill.



Pilotos de Ferrari en 1956, acompañados de Stirling Moss (sexto desde la izquierda). De izquierda a derecha: Mike Hawthorn, fallecido en enero de 1959; Juan Manuel Fangio; Alfonso de Portago, muerto en la Mille Miglia de 1957; Eugenio Castellotti, en el circuito de Módena, en marzo de 1957; Peter Collins, en el G. P. de Alemania, en agosto de 1958; y Olivier Gendenbien. Encontrar la muerte en el asfalto era algo habitual para los pilotos de la década de los 50.

Dos semanas antes, su participación en Le Mans formando equipo con el gran Duncan Hamilton, a bordo de la elegante *barchetta* 625 LM, el último diseño de la Carrozzeria Touring para la casa de Maranello, termina prematuramente en las eses del Tertre Rouge, tratando de evitar los dos Jaguar D-Type oficiales de P. Frère y J. Fairman cruzados en la calzada a causa de la fina lluvia, y, al igual que en su primera visita al histórico circuito de La Sarthe en el 54, compartiendo su Maserati con el argentino C. Tomasi, ha de renunciar.

Por fin, el rapidísimo circuito de Reims-Gueux será el escenario de su debut como piloto oficial de Ferrari en Fórmula 1: el G. P. de Francia. Una cita con indudables puntos de interés, como la presencia de los nuevos y rápidos Vanwall o la esperada reaparición de Bugatti. La *Scuderia*

del *Cavallino* domina la prueba: Fangio bate el récord de la vuelta a 205 kph, Portago ha de retirarse en la vuelta 17 y Collins resulta vencedor, dedicando el triunfo a la memoria de Dino Ferrari, hijo del fundador, fallecido el día anterior.

Dos semanas más tarde, en Silverstone, en el G. P. de Gran Bretaña, Fon obtendrá su mejor resultado en F1, en una actuación un tanto rocambolesca, habitual en aquella época en la que el piloto mejor situado de un equipo podía reclamar el coche de un compañero si el suyo fallaba, y tratar de obtener puntos de cara al Mundial de pilotos. Cuando va en cuarta posición, Fon cede su coche a Collins, que llegará el segundo, y en consecuencia se reparten los 6 puntos obtenidos. Mientras tanto, toma el coche ligeramente accidentado de Castellotti y cruza la meta en décima posición ¡empujándolo! Su valiente actitud en esa prueba le granjea la simpatía del público y el respeto de sus colegas, que le considerarán en adelante como uno de los suyos.

En el G. P. de Alemania, debe ceder de nuevo su coche a Collins para que consiga puntuar –no lo consigue–, y en el G. P. de Europa, en Monza, debe retirarse con problemas de suspensión y neumáticos.

En las pruebas de Gran Turismo tiene más suerte: con su nueva *berlinetta* 250 GT privada vence en el G. P. de Roma, la Copa del Salón de París y, sobre todo, en el Tour de France Automobile, por delante de Olivier Gendebien y Stirling Moss. Ese triunfo fue sin duda, la victoria más importante de su corta carrera como piloto y dio nombre a la exitosa serie 250 TdF, una de las más emblemáticas de la emblemática marca del *cavallino* rampante.

A bordo de su *barchetta* Ferrari 860 Monza, número 13, su número mascota, volvería a brillar en las Bahamas, y cierra la temporada en el circuito urbano de los Próceros en Caracas, que por su ambiente y trazado surrealista P. Hill calificó de *daliniano*.

Ferrari obtiene de nuevo el título mundial de constructores con clara ventaja sobre Maserati y Jaguar.

1957

En 1957 Fon es ya un mito popular. Su indumentaria informal, su aspecto descuidado y melancólico despierta el instinto maternal en las féminas y la admiración en los jóvenes, que ven en él al arquetipo del héroe romántico y temerario a imitar, tan popular en los circuitos como en la prensa rosa.

La temporada se abre con la ya tradicional cita de Buenos Aires, con el G. P. de Argentina de F1, en el que Fon, con el Ferrari 801, la ulterior evolución del D50, que comparte con José Froilán González, termina quinto y obtiene 1 punto. Será su última actuación en F1. En los 1000 Km queda tercero, con Von Trips, Castellotti y Collins, en la última participación oficial de la *barchetta* 290 MM.

La Habana fue el exótico y evocativo escenario de la que sería sin duda su más brillante exhibición de pilotaje. Al volante de la *barchetta* 857 domina la prueba, pasando y repasando a un Fangio en plena forma, hasta que una estúpida avería en el tubo de

alimentación lo relega al tercer puesto. «Alfonso es sin duda el vencedor moral...», declara el *Maestro* argentino, de nuevo vencedor, ante los micrófonos. Decididamente, los aires cálidos del Trópico parecían ser propicios al temperamento ardiente de nuestro hombre...

En Sebring aparecen los nuevos 315 S confiados a Collins-Trintignant y Portago-Musso para oponerse a los potentes Maserati 450 S de Fangio y Moss, pero terminan 6º y 7º, plagados de problemas de frenos y neumáticos. La carrera será una exhibición de Maserati, *La otra casa de Maranello*, que no dará tregua a la *Scuderia del Cavallino* durante toda la temporada, hasta que el desastroso desenlace del G. P. de Venezuela será su canto del cisne como protagonista del Campeonato Mundial de Constructores, aunque Fangio, a sus 46 años, conseguiría su último título de Fórmula 1 para Maserati al volante del bellissimo 250 F.



Linda Christian besa a Portago en uno de los controles de la Mille Miglia.

La americana Linda Christian (1923-2011) era la actriz de *En Armas* (1944), *Vacaciones en México* (1946), *Capitán de Castilla* (1947) o la compañera de Johnny Weissmuller en *Tarzán* (1948), sin olvidar que fue la primera chica Bond en *Casino Royale* (1954). Para los amantes del mundo del corazón era la esposa de Tyrone Power y madre de Romina, la mujer de Albano. Pero para los aficionados a la historia del automovilismo fue la protagonista del último beso de Alfonso de Portago.

(Tomado de Internet: <https://www.elnortedecastilla.es/v/20110919/cultura/linda-christian-ultimo-beso-20110919.html>)

Además de Linda Christian, otras tres mujeres americanas fueron muy importantes en su vida: su madre, Olga Leighton; su esposa, la modelo de alta costura Carrol McDaniel; y la famosa top model Dorian Leigh Parker.

Disputar la Copa USA en Montlhéry, con su fiel 250 GT, frente al Lotus XI, arquetipo de la nueva generación de automóviles, es para Portago un mero divertimento en espera de la primavera y, con ella, la Gran Cita: la XXIV edición de la Mille Miglia.

La Mille Miglia... Una prueba legendaria y tremendamente popular. En ella tenía cabida todo el

mundo, desde el mero aficionado con un diminuto Isetta hasta el campeón del mundo con un prototipo de 400 CV. El bucle Brescia-Roma-Brescia se hacía de un tirón. Unos 1600 km en total que inspiraron a sus creadores, en 1927, su afortunada denominación.

La tradicional climatología adversa se aliaba a menudo con la accidentada orografía de la península transalpina. Los pasos de La Raticosa o La Futa forjaron la leyenda de los Nuvolari, Villorosi, Marzotto, Bracco, Moss o Castellotti, en ediciones particularmente duras. El conocimiento del largo y accidentado trazado era fundamental para conseguir un buen puesto, por ello los participantes extranjeros raramente consiguieron sobresalir.



Recorrido de la Mille Miglia en los años 50.

Tres días antes de la prueba, cuando la frágil salud de L. Musso no le impide participar y C. Perdica se niega a ocupar la plaza de su amigo Castellotti, recientemente desaparecido en Módena, Enzo Ferrari llama al polifacético campeón belga Olivier Gendebien y a Portago y, dando una nueva muestra de su conocida astucia, les dice: «Marqués: Vd. conducirá el coche más potente de la carrera, el nuevo 335 S, aunque me sorprenderá que vaya más rápido que Olivier con su berlinetta GT...». En una entrevista publicada hace unos años, Gendebien opina que esas palabras fueron la causa primera del trágico accidente del español.

El destino gusta de piruetas inexplicables: a nuestro hombre le complació sin duda que se le confiara uno de los coches punteros, aunque no le seducía la perspectiva de acometer la dura prueba con un vehículo poco rodado, expuesto a las inclemencias del tiempo, en un escenario que apenas conocía, enfren-

tado a rivales mucho más curtidos y bajo la presión de saberse observado por el Patrón. Hubiese preferido su fiel y fiable *berlinetta* GT que tan buen rendimiento le dio en la Vuelta a Francia, a la espectacular *barchetta* de Maranello que, curiosa paradoja, ¡deseaba conducir el gran piloto belga!

Según Gendebien, el soporte del amortiguador delantero izquierdo (sic) del 335 S de Portago cedió entre Cremona y Mantua, de modo que el neumático rozaba con la carrocería, y en el control de Mantua, creyendo ir tercero, emparejado de tiempo con el belga, no permitió a la asistencia entretenerse en cambiar la rueda afectada. Hubiese quedado relegado en cuarto lugar —en realidad ya iba cuarto!— y, si bien era un gran resultado para Fon, su amor propio se negaba a aceptar el vaticinio del Patrón... Había de mejorar el tiempo de Olivier... Nunca sabremos si lo hubiese conseguido. Lo cierto es que Gendebien, reciente aún su primer gran triunfo para la *Scuderia* en la Vuelta a Sicilia, y tal vez espoleado también por la habilidad verbal de Enzo, declaró haber hecho la mejor carrera de su vida, cubriendo este último tramo, precisamente entre Mantua y Brescia, a la media récord histórica de ¡199 kph!, más rápido incluso, que el formidable Stirling Moss, al volante del Mercedes Benz 300 SLR, en su memorable cabalgada de 1955.



El Ferrari 335 S número 531 de Nelson y Portago después del accidente de la Mille Miglia de 1957.

Fon va al límite. La bestia cansada devora los últimos 30 kilómetros que la separan de la pancarta de Brescia. ... La expectación va en aumento.

Deja atrás Marmirolo, Góito... Se aproxima otra pequeña población: Guidizzolo. Doble embrague, acelerador, tercera... *derrapage* controlado. El aullido de los neumáticos ahoga el griterío de la multitud. Las doce gargantas Weber aspiran, ávidas, el oxígeno vital y los 400 caballos emiten un rugido largo, poderoso, un *crescendo* agudo y lastimero que se toma ronco y profundo cuando Alfonso acaricia con firmeza la palanca bruñida por el sudor para entrar la directa a más de 6000 vueltas. El musculoso cuerpo de aluminio y acero salta hacia delante y se zambulle a 220 kph en la estrecha y larga

línea recta que conduce a Guidizzolo, entre dos apretadas hileras de público que enmudece seducido por el espectáculo irreal...

De pronto, la bella bestia da un coletazo seco. Durante unos segundos interminables, el piloto lucha tenazmente para recuperar el dominio de la montura que gira bruscamente a su izquierda, arranca de cuajo uno de los pétreos mojones laterales del camino y, tras embestir a cinco espectadores situados al borde la calzada, emprende un vuelo rasante, atraviesa el asfalto en su carrera errática, siega la vida de otros siete espectadores, incluidos cinco niños, y se precipita, exánime, en el arroyuelo del margen derecho. Los cuerpos de Fon y su fiel Edmund Nelson yacen rotos, lejos del amasijo mecánico caliente y semidesnudo que muestra aún el número 531 en su piel roja hecha jirones.

El sol se esconde lentamente tras las verdes colinas lombardas. Es el 12 de mayo. Son las 16 h 04'. En esos momentos, sus compañeros Taruffi y Von Trips cruzan victoriosos la meta de Brescia.

(Texto del autor, tomado del libro inédito *Alfonso de Portago: Vivir para correr, correr para vivir.*)

POLÉMICA

El accidente desató, como ocurre en esos casos, una apasionada polémica entre los defensores y detractores de las carreras, tanto en Italia como en el exterior, muy sensibilizados por la gran tragedia de Le Mans dos años antes, y la reciente desaparición de figuras emblemáticas como Ascari y Castellotti. Se cuestionó la ética del *Commendatore*, la fiabilidad de las máquinas y la madurez del impetuoso Portago.

Precintaron los coches análogos de Taruffi y Von Trips, 1º y 2º de la general, y se abrió una larga y compleja investigación judicial que falló a favor de la fábrica de Maranello... ¡cuatro años más tarde! La sentencia se basó en el testimonio de las partes implicadas y de expertos independientes, aunque el debate giró en torno a la idoneidad de los neumáticos utilizados.

La causa del accidente no quedó nunca clara: Enzo Ferrari, en sus peculiares memorias, afirma que el neumático resultó dañado al golpear uno de los pequeños reflectores conocidos como *ojos de gato*, que marcaban la divisoria de la calzada en algunas curvas cerradas como la conocida *Volta Mantovana*, cercana al lugar del accidente: el consiguiente y acelerado deterioro de la banda de rodadura sometida al durísimo esfuerzo de la carrera, causó, según él, el posterior reventón. En igual o parecidos términos se expresan otros actores. También se apuntó a la dirección o la transmisión: hay que recordar que el otro 335 S de Peter Collins rompió la transmisión cerca de Cremona, cuando iba en cabeza... La versión de Olivier Gendebien es tan verosímil como la de Enzo Ferrari: la diferencia estriba en que, en el supuesto de considerarse la rotura de un elemento de la suspensión

debido a la fatiga del material causada por un diseño inadecuado o una construcción imperfecta, se hubiese cuestionado la fiabilidad del vehículo y la sentencia pudiera haber sido adversa en mayor o menor grado a la poderosa imagen de Ferrari, abanderada de la industria italiana...

Años más tarde, vecinos y testimonios oculares de las poblaciones próximas al lugar del accidente sugirieron un deterioro progresivo de la carrocería como posible causa primera de un siniestro que en su día fue portada en todos los medios del mundo, y que dictó el final de las pruebas más legendarias de la historia del automóvil.



Alfonso de Portago con Gary Cooper, en febrero de 1957.

En tiempos recientes, entusiastas del mundo entero se dan cita en Brescia cada mes de mayo, a bordo de sus espectaculares vehículos clásicos, para celebrar en olor de multitudes una nostálgica prueba turística en recuerdo de aquellos héroes de su lejana juventud.

La legendaria Mille Miglia pasó a la historia. Enzo Ferrari, en señal de protesta por la actitud de la Justicia hacia su persona, echó mano de uno de sus habituales y calculados golpes de efecto, y anunció su decisión de no correr en territorio italiano hasta que terminase la encuesta judicial, aunque el 18 de agosto, con ocasión del G. P. de Pescara, confió uno de sus monoplazas a L. Musso, que trataba de consolidar su segundo puesto en la pugna por el título mundial de pilotos.

CONCLUSIÓN

Con la perspectiva que da el tiempo, la resolución de la sentencia, exonerando a Ferrari, se adivina tan hábil como acomodaticia, puesto que sitúa el episodio en el terreno fácil y simplista del fatalismo: el neumático de competición es un diseño experimental, en este caso, de un fabricante belga de limitada difusión, como era entonces Englebert que equipaba la *Scuderia*, y la competición, el único banco de pruebas capaz de verificar su idoneidad, siendo el riesgo de accidente el costo indeseable, aunque conocido y aceptado, del Progreso...

Meses antes, el hormigón de Sebring, en la cálida Florida, ya había castigado severamente la suspensión y los neumáticos de los 315 S en su primera salida y los relegó a puestos impropios de su potencial. Recordemos también que el calor inusual experimentado durante las Mille Miglia de 1955 creó también graves problemas con los neumáticos a diversos equipos: las gomas acusaron muy pronto el esfuerzo generado por la combinación de temperatura y velocidad en muchos de los potentes coches *sport*, causando el abandono del 30% de los vehículos de más de 2 litros.



Edmund Nelson y Alfonso de Portago recibiendo el premio a su victoria en el Tour de France de 1956.

Los neumáticos Englebert eran más duros que los Pirelli, lo que los hacía ventajosos en trazados de firme seco y suave, aunque soportaban mal las irregularidades castigando las suspensiones: a la cuarta vuelta del G. P. de Italia del '56, Castellotti y Musso, enzarzados en una estéril lucha fratricida, hubieron de cambiar los neumáticos posteriores, deshechos en los peraltes de la pista de alta velocidad. Pocas vueltas después, Castellotti rozó la tragedia cuando sufrió un espeluznante *testacoda* debido al reventón súbito de un neumático, y el propio Fon abandonó por la misma causa. Ese día, el Maserati de Stirling Moss, calzado con Pirelli, a pesar de quedarse sin gasolina, infligió una severa derrota a la *Scuderia*, y, en el memorable G. P. de Alemania de 1957, Fangio sabía que debía detenerse a cambiar los Pirelli de su monoplaza Maserati 250F, como así fue, mientras que los Englebert

de Ferrari aguantarían toda la carrera; ello obligó al veterano y sereno piloto argentino a hacer, según dijo, «cosas que no había hecho nunca y que nunca más volvería a hacer», para recuperar el tiempo perdido en *boxes* y hacerse con la victoria. Fue la gesta más grande de su vida deportiva y su entrada en la leyenda antes de proclamarse Campeón del Mundo por quinta y última vez.



Portago con su Ferrari 250 GT en la subida al Mont Ventoux. Tour de France de 1956

Alfonso de Portago fue sin duda un hombre valeroso, cuyas extraordinarias condiciones físicas innatas sobrepasaron posiblemente su capacidad analítica para valorar las situaciones de riesgo, y ello, unido a su escaso interés por la mecánica, determinó en alguna medida su trágico final. Si hubiese sido un piloto de nuestros días, arropado por drásticas medidas de control y seguridad, posiblemente hubiese llegado a ser Campeón del Mundo, pero en los años cincuenta, como muchos otros bravos pilotos de su tiempo, su sueño terminó en la cuneta.

Con la Tragedia de Guidizzolo, una etapa, quizás la más brillante y cruenta de la competición del motor de alto nivel, acaba simbólicamente en un humilde riachuelo. Se cierra una época memorable donde el genio individual se diluirá en el abigarrado magma de un espectacular negocio mediático de escaso interés para el seguidor atento y decididamente soporífero para el espectador ocasional.