

Histórica 051

31 de Julio de 2008

Texto y fotos: Octavio Estrada

EL "NEGRO" VIVAS: EL PRIMER GRAN ÍDOLO DEL MOTOCICLISMO VENEZOLANO

En una despejada mañana del 20 de julio de 1958 se cumplían los entrenamientos de la categoría 500cc en las amplias vías de la avenida Los Próceres de Caracas, ensayos correspondientes a la quinta válida del Campeonato Nacional de Motociclismo. Se trataba también de la primera carrera de la temporada que se iba a efectuar en la capital luego de visitar Valencia, Maracay, Maiquetía y Barquisimeto, lo que inmediatamente cautivó la atención de los aficionados y especialistas caraqueños.

Se anticipaba un fabuloso duelo entre figuras como Pedro José Betancourt, Ferruccio Dalle Fusine, Lambert Danzer, Andrea Ippolito - el padre del actual presidente de la Federación Internacional de Motociclismo, Vito Ippolito -, Eduardo Ruiz Gabaldón y Guillermo Maas, entre otros, pero el público tenía especial predilección por José Antonio Vivas, popularmente conocido como el "Negro", el más valiente, admirado, polémico y arriesgado centauro de su generación.

Desgraciadamente, durante los ensayos previos a la competencia, el "Negro" Vivas sufría una aparatosa caída, fue proyectado fuera de su máquina modelo BSA para ir a golpear contra uno de los objetos sólidos de bronce que delimitaban la calzada. De inmediato, se hizo evidente la gravedad del accidente: la pierna izquierda del centauro presentaba múltiples lesiones, fue trasladado de urgencia al hospital Periférico de Coche, donde, pese al esfuerzo de los galenos, se vieron obligados a tomar la terrible decisión de amputarle la extremidad. Sin embargo, en la madrugada del lunes, José Antonio Vivas dejaba de existir al sobrevenirle una complicación que no pudo superar.



A sus 26 años de edad, José Antonio Vivas era un verdadero ídolo entre la juventud venezolana durante la década del cincuenta, condición que incluso lo colocaba con sobrado merecimiento en esa elite de ser uno de los cinco deportistas más populares de su tiempo, codeándose junto a los mejores beisbolistas, boxeadores y representantes de la tauromaquia que entonces acaparaban los titulares de la prensa deportiva nacional.



De contextura delgada, amplia sonrisa e identificado - además de su piel morena - con un fino bigote, la pasión de Vivas por el motociclismo se impuso a la negativa de su madre que se oponía a la desmesurada afición de su único hijo varón hacia la velocidad. José Antonio, quien comenzó como repartidor de la empresa italiana Lambretta, fue pionero de las primeras pruebas de motociclismo que se realizaron en el país a partir de 1950 bajo el impulso de la recién fundada Federación Motociclista Venezolana, presidida por Jesús Reina Morales. José Antonio Vivas Ortiz, nacido en 1932 en la parroquia El Recreo - fruto de la unión de un trujillano y una guaireña - de inmediato supo ganarse el aprecio y respeto de sus adversarios, cautivados por su arrojado estilo y desenfadado comportamiento, rivales que en su mayoría provenían de Europa, los mismos que encontraron en Venezuela un país de infinitas posibilidades, nación

que cobijó a centenares de miles de inmigrantes que buscaban un futuro mejor tras las penurias y necesidades que dejó la II Guerra Mundial.

Ídolo Dentro y Fuera de Venezuela

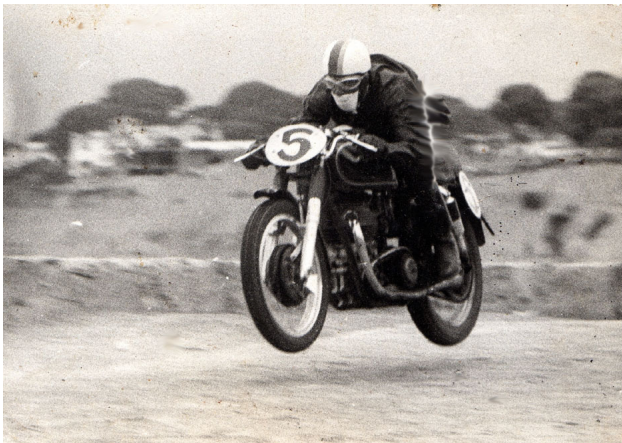
Los éxitos de José Antonio "El Negro" Vivas en tierras extranjeras quedaron enmarcados en la categoría de legendarios o antológicos, lo que acrecentó su renombrada fama que combinaba con una sencillez y humildad extrema. El número 5 siempre lo identificó, aunque, paradójicamente, el día de su accidente mortal llevaba la placa 66.

En 1953 viajó por primera vez a Lima, pero una falla mecánica en su máquina le impidió culminar la carrera, pero al año siguiente, Vivas encandiló a los peruanos y a los más renombrados especialistas de Suramérica, sobre todo tras rebajar nada menos que en 17 segundos el récord de la vuelta al trazado "La Herradura", ubicado en pleno litoral limeño. El rústico circuito de unos 6 kilómetros discurría sobre distintos tipos de superficie y de los 4'08" establecidos, el venezolano pulverizó sucesivamente las marcas hasta dejarlo en un estrepitoso 3'51", hecho que enloqueció a la afición. Unos días después, "El Águila Negra" - como lo bautizaron los cronistas del Pacífico - se impuso en el "Campo de Marte" y eso lo proyectó a unos niveles de popularidad insospechados.



En dos oportunidades Vivas se alzó con el título nacional en la máxima categoría 500cc y en otra ocasión el de 350cc, pero también su vehemencia desmedida muchas veces hacía estragos en la mecánica, lo que se tradujo en numerosos abandonos; en 1955 repitió las conquistas que ratificaron su condición de héroe en Lima, apoderándose de lo que entonces se conocía como Campeonato Suramericano, donde se enfrentaban los mejores exponentes de Argentina, Chile, Colombia, Ecuador, Uruguay, Venezuela y el anfitrión, Perú.

Amigo de figuras como el narrador deportivo y corredor de automovilismo Pancho Pepe Cróquer, José Antonio Vivas se residió junto a su familia en la urbanización Simón Rodríguez, próxima a la estación del teleférico de Caracas. El bloque número 5 compartió junto a su joven esposa que le brindó su mayor alegría: el nacimiento de Xiomara Josefina y José Antonio.



En la temporada 1956, "El Negro" Vivas estaba a punto de cumplir uno de sus máximos anhelos, como era viajar a Europa para enfrentarse a los mejores del planeta. La cita era en la Isla de Man, en el Reino Unido, el mítico escenario de más de 60 kilómetros de recorrido que albergaba el Tourist Trophy, primera válida del Campeonato Mundial de Motociclismo. Quiso la mala fortuna o el destino que a último momento Vivas tuviera que desistir del viaje al ser intervenido de emergencia por apendicitis, lo que canceló toda la operación que había promovido Julio César León, presidente de la FMV y representante de la casa británica AJS. Hubo que esperar hasta 1975, cuando otro jovencito caraqueño llamado Johnny Cecotto, estremecería los cimientos del motociclismo mundial al lograr un espectacular doblete en su debut en Paul Ricard, Francia.

La trayectoria deportiva de José Antonio Vivas también estuvo marcada por no pocas situaciones conflictivas que incluyeron varias suspensiones y sanciones, pero jamás por actos extradeportivos ni excesos de algún tipo fuera de las pistas, sino por exigir sus derechos como atleta, hecho que lo llevó a mantener agrias discusiones con los directivos de entonces. A finales de 1956, Vivas incluso llegó a anunciar su retirada del deporte, pero el llamado de la velocidad siempre pudo más que cualquier desilusión, porque como siempre lo afirmó en infinidad de entrevistas, el motociclismo era su vida.



A medio siglo de su desaparición, el legado de José Antonio "El Negro" Vivas permanece vigente, porque su estilo y valentía sirvieron de ejemplo a centenares de jóvenes que continuaron su legado, tradición y talento de los motociclistas venezolanos que dos décadas después quedarían reflejadas en las pistas de todo el planeta gracias a la irrupción de Johnny Cecotto y Carlos Lavado, los primeros y únicos campeones mundiales de motociclismo provenientes de América Latina.