

Hace 60 Años el Automovilismo Deportivo Llegó a Venezuela

La Buenos Aires-Caracas marcó un hito y fue considerada la epopeya automovilística más importante de su tiempo y, posiblemente, de la historia del deporte a motor. Significó, también, el origen de las carreras de carros en Venezuela. Luego de casi 10 mil kilómetros de caminos recorridos desde Buenos Aires a Caracas, un 8 de noviembre de 1948 entraban a la capital venezolana los héroes del volante que durante casi tres semanas acapararon la imaginación del público a través de las crónicas de prensa y las transmisiones de radio en el hemisferio sur de nuestro continente.



Las historias y leyendas que se generaron en el primer y único Gran Premio de América del Sur han servido para que todavía hoy, seis décadas después, sigan rememorándose relatos y anécdotas, entre las que sobresalen la victoria del argentino Domingo "Toscanito" Marimón y su acompañante Pedro Duhalde al aprovechar la descalificación de su compatriota Oscar Alfredo Gálvez, quien por ayudar a su hermano Juan en la decimacuarta y última etapa, fundió el motor de su máquina, por lo que tuvo que ser remolcado desde Tejerías hasta llegar a la meta ubicada en la avenida San Martín del oeste caraqueño (si bien entonces, lo que en la actualidad conocemos como el este estaba prácticamente deshabitado), donde una impresionante multitud aguardaba a los 44 sobrevivientes de los 138 que arrancaron. En total 9,575.81 kilómetros recorridos a una media de 80.726 kph. Hablamos de una Venezuela que estaba gobernada por el

novelista y político Rómulo Gallegos, el primer presidente del siglo XX electo por la vía del voto popular, aunque su mandato que había comenzado en febrero de 1948, culminaría abruptamente dos semanas después del arribo de la citada competencia automovilística, cuando el 24 de noviembre su ministro de la defensa, Carlos Delgado Chalbaud, encabezó un golpe de estado junto a otros militares, entre ellos, Marcos Pérez Jiménez.

De vuelta con la Buenos Aires-Caracas, para Venezuela la trascendencia de la maratón mecánica de 1948 radicó en el hecho de haber sido la primera carrera de autos oficialmente registrada en nuestro país. Pero si nos ajustamos a la rigurosidad estadística, fue el domingo 7 de noviembre cuando los primeros coches ingresaron a territorio nacional al completar la penúltima etapa, la número 13, disputada entre la fronteriza población colombiana de Cúcuta y Valera, estado Trujillo, tortuosa ruta andina de 489 kilómetros que tuvo como vencedor a Oscar Gálvez en un Ford con un tiempo de 8 horas, 24 minutos y 51 segundos, a un promedio de 57.5 kph.

En realidad, este bautizo debió haberse producido en 1941, año en el que estuvo pautado el I Gran Premio de América del Sur, tiempos en los que expresamente se fundó el Touring y Automóvil Club de Venezuela para que sirviera de ente rector vinculado con las demás organizaciones internacionales, pero el conflicto bélico entre Perú y Ecuador obligó a cancelar la prueba, seguido de los oscuros años de recesión producto de la II Guerra Mundial.



Y aunque resulte difícil entender el por qué una nación pujante como Venezuela fuera una de las últimas del continente en iniciarse en las pruebas de velocidad

cuando en algunos medios impresos de mediados de los años 20 ya se hablaba de organizar una primera carrera en el país, la explosión de adrenalina que despertó la llegada de los ases argentinos y sus poderosas máquinas permitió un crecimiento deportivo asombroso, impulsado por el entusiasmo del criollo que se amalgamó de manera perfecta con la experiencia de miles de inmigrantes provenientes de Europa, los que se fusionaron para llevar al automovilismo deportivo a niveles insospechados.

Otro hecho que debe recordarse del I GP de América del Sur fue la participación de dos equipos venezolanos de los tres originalmente inscritos. Luego de acumular 157 horas, 42 minutos y 8 segundos, recibía la bandera a cuadros el ítalo-venezolano Rafael Staccioli y su copiloto Zappacosta, quienes cruzaron la meta tras cubrir las 14 etapas pactadas en el puesto 38, a 39°04'51.8" del primer lugar.



A partir de 1949 en el país comenzaría una verdadera fiebre y pronto daría inicio a grandes carreras de ruta como el Gran Premio Rafael Urdaneta que unió Maracaibo con Caracas, la Vuelta a Aragua, la Vuelta a la Laguna en Valencia, la escalada por la carretera vieja La Guaira-Caracas conocida como la subida de Pedro García así como la de El Junquito, mientras a nivel internacional, los **"drivers"** (así se les conocía) venezolanos dominaron en la Gran Colombiana que unió Quito-Bogotá-Caracas, además de participar asiduamente en La Carrera Panamericana realizada en México entre 1950 y 1954.



Los nombres de pioneros como Ramón López, Attilio Cagnasso, Marcelo "Tarzán" Hernández, Marcelo Barráez, Ali Rashid, Ángel Landino Morán, Magín Pastor Suárez, Joao Rezende Dos Santos o del popular narrador deportivo Francisco José Cróquer, mejor conocido como Pancho Pepe, entre muchos otros, capturaron la imaginación de los fanáticos al nuevo deporte del vértigo y la gasolina, mientras marcas norteamericanas como

Studebaker, Oldsmobile, Buick, Ford, Mercury, Chevrolet o Hudson dominaron en ese génesis llanero antes del arribo de los primeros fabricados europeos.

Un dato político que no debe pasar desapercibido en la cronología de los albores de las competencias en Venezuela: el coronel Marcos Pérez Jiménez, sucesor en el poder de Chalbaud (asesinado en 1950), era un verdadero amante de los vehículos potentes y la velocidad y bajo su mandato se crearon las condiciones ideales para el desarrollo del deporte a motor, hecho que como lo fomentara en Argentina Juan Domingo Perón, supuso grandes beneficios de imagen como nación de vanguardia y desarrollo que entonces buscó proyectar.



Pasaría poco más de un lustro, exactamente en 1955, para que Venezuela disfrutase de una prueba internacional de autos deportivos, evento disputado en las inmediaciones de la flamante avenida de Los Precursores - que luego cedió el nombre a Los Próceres - que atrajo a lo más selecto del automovilismo deportivo mundial, con el argentino Juan Manuel Fangio a la cabeza, entonces triple campeón de Fórmula 1, quien, por azares del destino, estuvo a punto a punto de perder la vida en aquella Buenos Aires-Caracas de 1948 al sufrir un violento despiste al norte del Perú, accidente en el que se mató su compañero Daniel Urrutia.

1° Gran Premio de América del Sur, Buenos Aires-Caracas, 1948

Lugar	#	Piloto	Copiloto	Auto	Tiempo
1	12	Domingo Marimón	Pedro Duhalde	Chevrolet	118h37'16.2"
2	14	Eusebio Marcilla	Miguel Salem	Chevrolet	118h49'59"
3	9	Juan Gálvez	Desiderio Avila	Ford	119h07'59.8"
4	131	Salvador Ataguile	P. M. Gutiérrez	Ford	122h21'45"
5	70	Daimo Bojanich	H. H. Piassalle	Ford	122h30'58"
6	41	Manuel Merino	Remo Gamalero	Ford	123h58'47"
7	17	Víctor García	Hilario Martínez	Ford	124h02'00.4"
8	19	Ricardo López	R. J. Fernández	Ford	124h14'58"
9	103	Guido A. Maineri	E. Giovanini	Ford	125h00'32"
10	15	Tadeo Taddia	C. Cosimano	Chevrolet	126h01'03"
11	117	Juan Maechini	Hernando Gallo	Ford	126h56'11"
12	79	M. Vinardell Molinero	Enrique Bernabé	Ford	127h32'06"
13	46	Eduardo G. Orcola	Guido Aggazani	Chevrolet	127h59'20"
14	64	Darío D. Ramonda	E. P. Suárez	Chevrolet	129h20'53"
15	45	Mercurio Giuliano	José R. Pereira	Ford	129h24'14"
16	86	Ernesto Baronio	Dionisio Castelo	Ford	133h29'49"
17	115	José Lorenzetti	Juan A. Hermida	Ford	133h45'12"
18	16	Fernando Nery	D. J. Renaud	Chevrolet	134h04'59"
19	114	Américo Berta	E. Biederbost	Chevrolet	134h05'42"
20	109	José Manuel López	A. I. Talavera	Chevrolet	135h26'35"
21	21	Angel L. Pascuali	E. Callegari	Ford	135h35'54"
22	38	Carlos Lagorio	M. Bonacorsi	Chevrolet	137h23'01"
23	28	Miguel Beltrame	V. Rodríguez	Ford	138h35'24"
24	63	Oreste Casaroli	Florián Ujhelyi	Chevrolet	138h51'24"
25	34	Luis F. González	A. Panatt i	Ford	139h01'42"
26	91	Alberto Provera	Pablo Arata	Chevrolet	142h03'18"
27	141	Guillermo Mareghini	Semperana	Chevrolet	142h07'59.6"
28	119	Bartolomé Ortiz	Julio C. Castellani	Ford	142h31'11"
29	33	Eduardo Della Magiora	A. Etchegoyen	Ford	148h31'36"
30	29	Vicente Tirabasso	A. Matías	Ford	149h19'11"
31	129	René Nelly Pfister	René G. Barbani	Chevrolet	151h05'32"
32	57	Guillermo D. Martín	Carlos Jacobs	Chevrolet	152h05'19"
33	76	Alberto Fouillioux	A. M. Fernández	Ford	152h42'19"
34	43	Román Balta A.	Román Balta B.	Chevrolet	154h04'51"
35	78	Rafael Leizan	F. J. Leizan	Chevrolet	155h05'07"
36	72	Herminio Magaracci	José Racchumi	Ford	155h36'01"
37	71	Luis Santos	Pascual S. Bosio	Ford	155h50'06"
38	125	Rafael Staccioli	D. Zappacosta	Ford	157h42'08"
39	58	Hermo Orihuela	Alberto Orihuela	Ford	158h07'59"
40	27	Jordán Senes	Humberto Senes	Ford	161h38'22"
41	98	Domingo Sanguinetti	Donato Panza	Chevrolet	165h54'00"
42	104	Eugenio Bría	Pedro Collazos	Ford	166h04'26"
43	77	José Leoncio Rodríguez	M. C. Ortiz	Ford	172h23'20"
44	60	Américo Giménez	Luis M. Tollerutti	Ford	175h40'20"