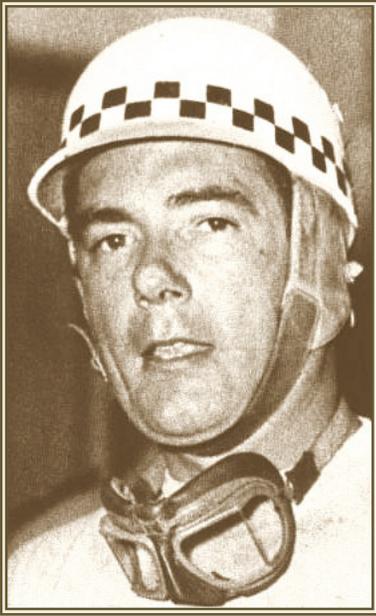


Medio Siglo del Último GP de Venezuela: la Palmarejo-Caracas ganado por Jean Behra en Ferrari

El gran piloto francés de Fórmula Uno Jean Behra tomó la partida a las 8 y 16 de la mañana del 23 de noviembre de 1958 en la población zuliana de Palmarejo, en la costa oriental del Lago de Maracaibo, y apenas superada la 1 de la tarde recibía la bandera a cuadros en el paseo Los Próceres, en Caracas, tras completar los 755 kilómetros de la ruta en 4 horas, 45 minutos, 58 segundos con 2/5, categórica victoria que alcanzó a los mandos de un Ferrari modelo 250 GT a un promedio cercano a los 160 kilómetros por hora.

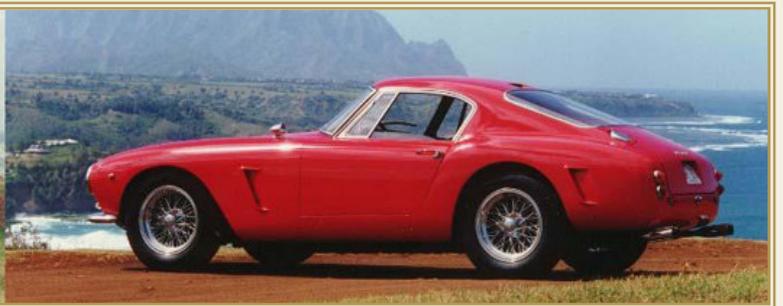


El as europeo enlazó el occidente del país con la capital a través de los caminos de Palmarejo a Agua Viva (endiablado trayecto de muchas curvas), luego entraron en Lara, cruzaron por la capital Barquisimeto, bajaron hasta San Felipe, epicentro de Yaracuy y siguieron hasta Carabobo, en la costera El Palito; emprendieron el ascenso hacia Valencia vía Las Trincheras y entonces tomaron la recién inaugurada autopista que llegaba hasta Tejerías, desde donde otra vez subirían por la Panamericana, tocaban fugazmente Los Teques hasta descender a Caracas y completar la ruta en Los Próceres.

Poco más de medio centenar de máquinas tomaron parte en la prueba, distribuidas en ocho divisiones de acuerdo a la cilindrada del motor y la ficha de homologación. Desde los poderosos autos Gran Turismo de más de 2600cc, como los Ferrari 250 GT y el Mercedes Benz 300SL - mejor conocido como "alas de gaviota" - a los fabricados norteamericanos Ford o Chevrolet inscritos en la clase Turismo Especial, hasta los pequeños DKW con motor de dos tiempos de 1000cc o el Fiat Abarth Zagato de 750cc.

A diez minutos del inaccesible Jean Behra finalizó el venezolano de origen español Julio Pola, volante que llevó con maestría un Ferrari 250 GT, teniendo como asistente al renombrado mecánico Félix Varona. Las historias que rodean el nombre Julio González-Pola quedarán enmarcadas en un halo mágico de misterio, porque aunque en su tierra natal lo ubican como hijo de un renombrado escultor asturiano, en Venezuela, su gran amigo Félix Varona insistía en que González-Pola tenía vinculación directa con la casa real y, para soportar su comentario, señalaba el asombroso

parecido del piloto con el rey Alfonso XIII... Noble o no, Julio Pola llegó a Venezuela a comienzos de los cincuenta, luego de haber participado en 1948 en el Gran Premio de Peña Rhin, en Pedralbes, Barcelona, sobre uno de los primeros Ferrari de la máxima categoría, equivalente a lo que a partir de 1950 se iba a conocer como la Fórmula Uno. En nuestro país, Pola se convirtió en un verdadero maestro para todos los que se incorporaban al automovilismo, con notables actuaciones en las distintas pruebas nacionales e internacionales donde siempre contó con el respaldo del maestro Varona.



El podio de aquella irrepitible prueba lo completó el italiano Gino Munaron, a bordo de otra Ferrari 250 GT Berlinetta que disponía de un motor 12 cilindros en V de 3 litros que erogaba unos 220 caballos de fuerza. Con un vehículo similar, Munaron, piloto oficial de la casa de Maranello, culminaría en el sexto lugar absoluto en las 24 Horas de Le Mans de 1959 junto al franco-venezolano Lino Fayen.

• 750 KILÓMETROS ACELERADOR A FONDO

El formato de la prueba era al estilo de los rallies del presente: cada participante partía a una hora determinada por sorteo con intervalos de un minuto entre uno y otro. Se emplearon las carreteras nacionales convenientemente cerradas a la circulación, lo que suponía una notable tarea de coordinación, logística y seguridad. Los organizadores tenían previsto puntos para completar el reabastecimiento, pero los participantes podían cargar combustible en cualquier estación que encontraran en la ruta, siempre y cuando lo reportaran a las autoridades de la justa.

La lista de corredores internacionales incluía al eventual triunfador, Jean Behra - especialista de F1 con 9 podios sin victorias, además de un rico palmarés en autos deportivos -, el germano Huschke von Hanstein, triple ganador del GP de Venezuela en las ediciones 55, 56 y 57 en la clase 1500cc, indefectiblemente en uno de los Porsche de fábrica, así como el sueco Joakim Bonnier, a los mandos de un escandinavo Volvo. Como no podía ser de otra manera, la representación italiana era la más numerosa, con una nutrida presencia no sólo de máquinas sino también de pilotos, los que podían dividirse en dos grupos: aquellos entusiastas residenciados en el país, y los que llegaron expresamente para la gran competencia. En el primer segmento estaban, entre otros, Ettore Chimeri, Maurizio Marcotulli, Ugo Tosa, Guido Lollobrigida, Pier Luigi Monteverdi y Azzurro Manzini, quienes participaron con licencia venezolana, mientras Gino Munaron y Miro Toselli lo hicieron con la europea.

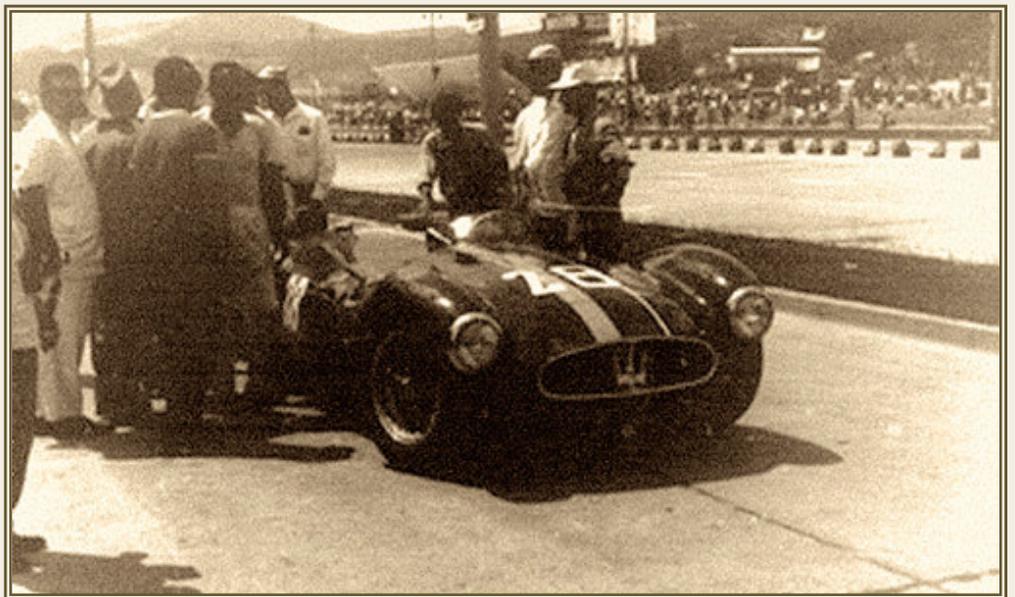
Las normas de la carrera permitían el reconocimiento del camino, aunque "debían respetarse todas las normas de circulación y tránsito terrestre", según indicaba el Reglamento Particular. En el primer sector de la ruta, conocida como las curvas de Agua Viva, el zuliano Ali Rashid firmó los parciales a los mandos de un Mercedes Benz 300 SL, aunque un fallo en su máquina le obligó a bajar el ritmo, conformándose con el noveno lugar en la clasificación general. El mejor de los venezolanos fue el ingeniero electromecánico Eleazar Morrison, natural de Maracaibo, quinto absoluto a sólo 6 segundos de su predecesor, el italiano Miro Toselli. El novato Morrison condujo de manera impecable un Mercedes Benz 300 SL, quebrando el monopolio ejercido por los Ferrari 250 GT que colocó 6 máquinas en los primeros 7 lugares. En la sexta plaza finalizó el ítalo-venezolano Ugo Tosa, quien tuvo como copiloto a Silvano Turco, quien constantemente le pedía al conductor que apretara el acelerador.

- LOS VENCEDORES EN LAS DEMÁS CATEGORÍAS

El barón alemán Huschke von Hanstein transformó en victoria todas y cada una de sus visitas a Venezuela, ahora en la clase GT hasta 1600cc. La del teutón fue la primera máquina que los caraqueños vieron llegar por la Panamericana, si bien en el cómputo final, se ubicó octavo en la general a 32 minutos de Jean Behra.

El volante de origen británico George "Giorgio" Carless dominó el camino en la modalidad Turismo hasta 1600cc al comando de un Alfa Romeo Giulietta, mientras Pierluigi Monteverdi se acreditó la división 2600cc en otro fabricado de la casa del trébol. Entre los autos de la Mecánica Nacional, denominados para la ocasión Turismo Especial, el criollo Manuel Ruiz fue el más rápido al volante de un Ford. La clase para los motores de menor cilindrada fue comandada por el alemán Willy Mitchel, quien llevó un DKW con motor de dos tiempos al primer lugar en la división Turismo Especial hasta 1000cc, seguido de Miki Otermin en un vehículo similar. Uno de los favoritos para luchar por el podio absoluto, el ex campeón nacional de motociclismo Maurizio Marcotulli, confrontó problemas con el arranque de su Ferrari 250 GT cuando se detuvo por última vez a echar gasolina en Tejerías, retraso que lo dejaría en el undécimo lugar en la general.

El nativo Jack Fernández se impuso en GT hasta 2600cc al comando de un AC Bristol, mientras los pequeños GT hasta 1000cc fueron dominados por Azzurro Manzini en un Fiat Abarth 750 GT Zagato. Manzini, entonces de 28 años de edad, recibió posteriormente un telegrama de la casa Abarth felicitándolo por la conquista. "Manejé sin copiloto e hice una sola parada para cargar gasolina en El Palito - relata Manzini - Recuerdo que cuando llegamos a Barquisimeto, la gente 'toreaba' los autos, era un muro de público impresionante y uno debía confiar en que se apartaran del camino...". Para entender un poco el espíritu romántico de entonces, basta apenas



recordar la jocosa anécdota que contaba el inolvidable maestro Félix Varona, quien en funciones de copiloto o acompañante, completó la ruta en el segundo lugar junto a su gran amigo, Julio (González) Pola, a los mandos de un Ferrari 250 GT similar al del vencedor Jean Behra. El mecánico de origen español cuenta que en las curvas de Las Trincheras, en el estado Carabobo, alcanzaron a Ettore Chimeri, pero éste realizaba extraños movimientos mientras tomaba las curvas.

"Alcanzamos a Chimeri a la altura de Las Trincheras - relataba Félix Varona - pero veíamos que se movían mucho dentro del carro y pensábamos que tenían algún problema. Nosotros habíamos salido 4 minutos después de ellos. Cuando terminó la carrera, les preguntamos qué les había ocurrido y Ettore nos dice: este negro (su acompañante), compró unas naranjas en el camino y se le cayeron y fueron a parar a la pedalera... no me dejaban manejar...".

En el grupo de criollos se encontraba el periodista Juan Vené, en un Alfa Romeo de 1300cc de la clase Gran Turismo identificado con el número 730. Gracias al resultado alcanzado en la Palmarejo-Caracas, Vené se titularía campeón nacional en su categoría. Meses antes, el reportero había entrevistado en la Sierra Maestra de Cuba al rebelde Fidel Castro...

- CULMINA UNA ERA EN EL AUTOMOVILISMO NACIONAL

Apenas había transcurrido una década desde el arribo de la Buenos Aires-Caracas y Venezuela tenía en el automovilismo deportivo a una de las disciplinas deportivas de mayor atracción, actividad que ocupaba los titulares de los principales diarios con crónicas que competían con las del béisbol, boxeo y tauromaquia, las favoritas de los aficionados y las redacciones. En el aspecto político, la caída del gobierno militar de Marcos Pérez Jiménez (ocurrida diez meses antes), dejó al automovilismo deportivo sin uno de sus principales aliados, siendo una de las razones por las que no se pudo mantener la fecha puntuable para el Campeonato Mundial.

Los organizadores de la competencia, el Touring y Automóvil Club de Venezuela (bajo los auspicios del Gobierno Nacional, como rezaba el programa oficial) entregaron al ganador una generosa copa y un premio en metálico de 15 mil bolívares, al segundo clasificado le correspondieron 10 mil, al tercero 6 mil y al décimo 750 bolívares. La prueba, denominada Gran Premio de Venezuela, estaba enmarcada como una manifestación deportiva internacional de velocidad en carretera abierta para automóviles de las categorías Turismo Especial y Gran Turismo, de acuerdo al Anexo J del Código Deportivo Internacional (C.D.I).

Las crónicas que ofrece la revista especializada Motor de Venezuela - la más calificada de su tiempo, dirigida por el insigne cronista de origen italiano Franco Barci - no fueron para nada condescendientes con la organización, al otorgarle una muy pobre calificación a un evento que por fortuna no registró accidentes.

Eran los tiempos en los que las carreras en carreteras abiertas comenzaban a extinguirse luego de la tragedia de la Mille Miglia italiana de 1957, en la que murieron una decena de espectadores, además del piloto español Alfonso Antonio Vicente Eduardo, Ángel Blas Francisco de Borja Cabeza de Vaca y Leighton Carvajal y Are, decimoséptimo Marqués de Portago y decimotercer conde de Mejorada, mejor conocido como Marqués de Portago, junto a su copiloto, el periodista norteamericano Edmund Nelson.



Doce meses antes de la Palmarejo-Caracas de 1958, el propio Jean Behra había participado en el III Gran Premio de Venezuela, disputado en el circuito semi permanente de Los Próceres de casi 10 kilómetros de longitud, pero en aquella ocasión debió abandonar tempranamente al registrarse un incendio durante el reaprovisionamiento de su Maserati 450S, hecho que provocó quemaduras en el piloto que no pudo continuar, por lo que su lugar fue ocupado por el británico Stirling Moss, quien abandonaría poco después debido a un accidente, en lo que fue conocido como el desastre de Maserati, escudería que perdería sus tres máquinas oficiales.

El ex motociclista Jean Behra, nacido en Grenoble en 1921, competiría en 1959 como piloto oficial de Ferrari de Fórmula Uno a los mandos de un Dino 246, llegó a imponerse en una carrera no puntuable en Aintree, Inglaterra, pero los malos resultados en la temporada oficial llevaron a mitad de la campaña a un tórrido divorcio con la casa de Maranello. Behra entonces pasó a conducir un Porsche RSK de la categoría sport, pero el 1 de agosto, en Avus, Alemania, perdió el control de su máquina sobre el asfalto mojado y fue a salirse en la parte superior de la curva peraltada, matándose en el acto.

Con la Palmarejo-Caracas de 1958 se cerró un capítulo imborrable en la historia del automovilismo nacional, al ser la última ocasión en la cual los mejores ases europeos compitieron en nuestro territorio.

- **CLASIFICACIÓN IV GP DE VENEZUELA (Palmarejo-Caracas, 755 kms, 23-11-58)**

1. - Jean Behra (Francia) Ferrari 250 GT en 4h.45'58"2/5 (1. GT+2.6)
2. - Julio Pola (Venezuela) Ferrari 250 GT en 4h.56'22" (2. GT+2.6)
3. - Gino Munaron (Italia) Ferrari 250 GT 4h.57'44" (3. GT+2.6)
4. - Miro Toselli (Italia) Ferrari 250 GT 5h.02'37"000 (4. GT+2.6)
5. - Eleazar Morrison (Venezuela) Mercedes-Benz 300SL 300 SL 5h.02'43"000 (5. GT+2.6)
6. - Ugo Tosa (Venezuela) Ferrari 250 GT 5h.04'25" (6. GT+2.6)
7. - Ettore Chimeri (Venezuela) Ferrari 250 GT 5h12'23" (7. GT+2.6)
8. - Huschke von Hanstein (Alemania) Porsche 356 Carrera 1500 5h17'51"500 (1. GT1.6)
9. - Ali Rashid (Venezuela) Mercedes-Benz 300SL (8. GT+2.6)

Vencedores en cada clase:

- GT+2600cc Jean Behra (Francia) Ferrari 250 GT en 4h.45'58"2/5
- GT hasta 1600cc Huschke von Hanstein (Alemania) Porsche 356 Carrera 1500 5h17'51"500
- GT hasta 2600cc Jack Fernández (Venezuela) A.C. Bristol 5h26'23"
- GT hasta 1000cc Azzurro Manzini (Venezuela) Fiat-Abarth 750 GT Zagato 6h03'11"
- Turismo hasta 2600cc Pier Luigi Monteverdi (Venezuela) Alfa Romeo 1900 5:56:51,000
- Turismo hasta 1600cc Giorgio Carles (Venezuela) Alfa Romeo Giulietta 5h48'06"
- Turismo Especial +2600cc Manuel Ruiz (Venezuela) Ford
- Turismo hasta 1000cc Willy Mitchell (Venezuela) DKW