



UNIVERSIDAD CATÓLICA ANDRÉS BELLO
FACULTAD DE HUMANIDADES Y EDUCACIÓN
ESCUELA DE COMUNICACIÓN SOCIAL
MENCIÓN ARTES AUDIOVISUALES
TRABAJO DE GRADO

**PASIÓN POR LA VELOCIDAD: DOCUMENTAL
RADIOFÓNICO SOBRE EL CAMPEONATO NACIONAL
DE AUTOMOVILISMO VENEZOLANO DESDE
1992 HASTA 2012**

Tesista:

María Gabriela Manzo Jiménez

Tutor:

Carlota Fuenmayor

Caracas, abril 2013

Con todo mi amor:

A mis padres, hermanas y abuela Olga desde el cielo

Todo este trabajo es para y por ustedes: mi verdadero equipo de producción los amo.

AGRADECIMIENTOS

- ♣ A Diosito que desde allá arriba me ha bendecido tanto.
- ♣ A mi angelita de la guarda más grande: Abuela Olga.
- ♣ A mis padres Yelixza Jiménez y Gustavo Manzo por darme la vida y tanto amor. A mis hermanas María Carolina Manzo y Gusmary Manzo por ser mi apoyo y cómplices siempre y a mi sobrina María Sophia Quevedo por sacarme las mejores sonrisas en los mejores y peores momentos.
- ♣ A mi familia materna, tías y primos que tanto apoyo me han dado siempre.
- ♣ A mis abuelos, Bertha Torrealba y Germán Manzo.
- ♣ A las amigas y amigos incondicionales que me regaló la Universidad: Yaymar Méndez, Minena Pérez, Stefania Potenza, María Gabriela Síbulo, Mary Matos, Mariann García.
- ♣ A Juan Carlos Carreño por demostrarme una y otra vez de qué soy capaz, no ponerme límites jamás, tenerme paciencia y enseñarme tanto.
- ♣ A mis “profes” Emigdio Suárez, Adriana Arias, Roberto Rodríguez, Carlos Eduardo Ramírez.
- ♣ Al señor Rubén Darío Rincón por su disposición y ayuda siempre.
- ♣ A todos los pilotos y periodistas que me ayudaron y enseñaron tanto: Daniel La Riva, Rómulo Pisani, Xavier González, Enrique Soto, José Goncalves, Antonio Fernández, Max Lefeld y Octavio Estrada.
- ♣ A mi segunda mamá, mi inspiración de mujer y periodista deportiva, además de la encargada de demostrarme que dedicarme al periodismo deportivo no era ninguna locura Carlota Fuenmayor.
- ♣ Al lugar que se convirtió en mi casa durante más de cinco años: Universidad Católica Andrés Bello.
- ♣ A toda la gente que disfruta del automovilismo y que fueron mi apoyo e inspiración para seguir adelante.

A todos ustedes: ¡Gracias totales!
Gabriela

RESUMEN

Tesista: María Gabriela Manzo Jiménez.

Expediente: 134597

Título: Documental radiofónico sobre el Campeonato Nacional de Automovilismo Venezolano desde 1992 hasta 2012

Desde el año 1.948 en Venezuela se llevan a cabo carreras automovilísticas, y no han sido pocos los triunfos y logros obtenidos por pilotos venezolanos dentro y fuera de nuestras fronteras. La disciplina de los motores exige condiciones mínimas para llevarse a cabo tanto por los practicantes como por la estructura que rodea a una competencia; Venezuela es un país privilegiado al tener cuatro autódromos en los que se corren válidas nacionales e internacionales. De todo este contexto se genera la presente investigación, un trabajo del que resulta un documental radiofónico en el que usted encontrará una reseña de pilotos y periodistas que estuvieron involucrados en el campeonato nacional de automovilismo durante los años comprendidos entre 1.992 y 2.012.

Palabras claves: automovilismo nacional, carreras, pilotos.

Abstract:

Since 1948 Venezuela carries out racing, and there have been few successes and achievements of Venezuelan pilots inside and outside our borders. Discipline engine requires minimum conditions occur as by practitioners like structure surrounding a competition; Venezuela is privileged to have four racetracks in which national and international are valid. In this context generates all this research, a job which is a radio documentary in which you will find an overview of drivers and journalists who were involved with the national motorsports championships in the years between 1992 and 2012.

Key words: national motorsport, racing, drivers.

ÍNDICE

DEDICATORIA	ii
AGRADECIMIENTOS	iii
RESUMEN	iv
ÍNDICE	v
INTRODUCCIÓN	8
MARCO TEÓRICO	12
CAPÍTULO I: AUTOMOVILISMO NACIONAL	11
1.1 Breve aproximación a la historia del automovilismo	11
1.2 Inicios del automovilismo como competencia en Venezuela	12
1.3 Creación del Campeonato Nacional de Automovilismo en Venezuela	15
1.4 Últimos 20 años del Campeonato Nacional de Velocidad	16
1.5 Autódromos Nacionales	22
1.6 Autódromo de Turagua	23
1.7 Autódromo Internacional de San Carlos	26
1.8 Autódromo Internacional de Puerto Ordaz	29
1.9 Reglamento de válidas	31
1.10 Categorías del Campeonato Nacional de Velocidad	34
1.11 Pilotos destacados de los últimos 20 años	35

CAPÍTULO II: EL DOCUMENTAL RADIOFÓNICO	38
2.1 El Documental radiofónico	38
2.2 Características	40
2.3 Tipos de documentales radiofónicos	41
MARCO METODOLÓGICO	42
1. Formulación del problema	42
2. Objetivos	45
a. Objetivo general	45
b. Objetivos específicos	45
3. Justificación y factibilidad	46
4. Tipo de investigación y diseño	49
5. Diseño de la investigación	50
6. La realización	51
7. Idea	51
8. Sinopsis	51
9. Tratamiento	51
10. Guión técnico	55
11. Desglose de necesidades	65
12. Plan de grabación	66
13. Ficha técnica	70
14. Presupuestos avalados	71

15. Análisis de costos	73
CONCLUSIONES GENERALES	74
FUENTES DE INFORMACIÓN Y BIBLIOGRAFÍA	75
ANEXOS	78
A. Entrevista personal, Rómulo Pisani	81
B. Entrevista personal, Octavio Estrada	86
C. Entrevista personal, Antonio Ferrnandez	96
D. Entrevista personal, Max Lefeld	99
E. Entrevista personal, Xavier González	103
F. Entrevista personal, Daniel La Riva	106
G. Entrevista personal, José Goncalves	111
H. Cuestionario básico aplicado	115
I. Permiso para uso de canción	116

INTRODUCCIÓN

1948, desde ese año se corren carreras automovilísticas en Venezuela la inaugural fue la recordada Buenos Aires – Caracas, desde ese entonces hasta la actualidad el automovilismo venezolano ha pasado por incontables escenarios marcados por la política, la publicidad, los intereses personales y por sobre todo, la velocidad. Muchos han sido los protagonistas dentro y fuera de la pista durante todos estos años, pero algo tienen en común: las carreras.

Este trabajo de investigación estuvo determinado en gran medida por la falta de autores y de personas encargadas de llevar un registro de lo ocurrido en el campeonato nacional desde sus inicios. Igualmente formó parte de la continuación de un trabajo especial de tesis realizado por Alba Paulí y llamado “fiebre de velocidad: la historia del automovilismo nacional” dicho trabajo fue publicado en el año 1.992 en la Universidad Católica Andrés Bello, debido a ello este trabajo cubre los años a partir de 1.992 hasta el 2.012 para abarcar dos décadas del automovilismo deportivo venezolano.

La metodología para la búsqueda de información se dividió en dos partes, primero se utilizaron fuentes secundarias de investigación y documentación para recolectar los datos necesarios y básicos; luego se usaron fuentes primarias, entrevistas personales, participantes y conocedores del campeonato nacional de automovilismo.

El automovilismo en Venezuela siempre ha estado ligado al acontecer cotidiano de los venezolanos de una u otra forma, inclusive como lo relata el historiador venezolano Julián Afonso (2012), ya está ligado a otros niveles diferentes solo al ámbito mecánico.

Tan arraigado está el automóvil a nuestra historia que el habla popular se inspira no pocas veces en el argot automotor para describir situaciones cotidianas y sus protagonistas. Así, si estás cansado, estás “espichao”, cual caucho; si tienes problemas estás “pasando aceite”, y si algún caballero exhibe tendencias “raras” entonces “bota las velocidades” (...) o el conocido “dale chola” para apurar a alguien (p. 76).

Desde 1.948 cuando se llevó a cabo la primera carrera deportiva en nuestro país, las competencias han perdurado ininterrumpidamente con el pasar de los años. A pesar de no ser un deporte masificado como el béisbol o el fútbol, el automovilismo por muchos años ha sido un “pasatiempo” practicado en principio por “locos” y ahora como lo comentó el experimentado piloto José Goncalves: “para ser piloto no hay que ser loco, hay que ser inteligente”.

Con la llegada en el año 2.011 a la categoría Fórmula 1 del piloto venezolano Pastor Maldonado se evidenció un crecimiento en la presencia de pilotos venezolanos en pistas extranjeras; pero eso no marcó una diferencia entre lo que sucedía antes ni lo que vendría después en lo relacionado al campeonato nacional de automovilismo.

En el año 2.012 fueron aproximadamente según cifras del periodista venezolano Octavio Estrada 53 pilotos venezolanos los que participaron

fuera de nuestras fronteras y en todo el mundo: mientras que aproximadamente 45 participaron en al menos una carrera del campeonato nacional; por ello resultó importante destacar el acontecer de un deporte en el que cada vez participan más atletas y la competencia se hace más cerrada.

Esta investigación se planteó averiguar el acontecer de los últimos 20 años del campeonato nacional de automovilismo a través de los argumentos de personas involucradas en él a lo largo de esas dos décadas. Se incluyeron acontecimientos como un lamentable accidente en el Autódromo Internacional de San Carlos que marcó un antes y un después en el funcionamiento del campeonato así como el fin de competencias llamadas “mono marca”, la inclusión de nuevos entes que regularizan el funcionamiento de las válidas, entre otros.

Con todo lo anteriormente expuesto surgió este Trabajo de Grado, con la intención de recopilar por medio de un documental radiofónico lo más importante de la historia del campeonato nacional de automovilismo en estos 20 años y vislumbrar lo que sucederá a partir de la temporada 2.013.

MARCO TEÓRICO

CAPÍTULO I: AUTOMOVILISMO NACIONAL

1.1 Breve aproximación a la historia del Automovilismo

En las últimas décadas el automovilismo mundial ha tenido un importante auge en todas sus categorías, desde los más pequeños que ven en los kartings la forma más recomendable y emocionante de iniciarse en el mundo de los motores, como de los más grandes expertos en Fórmula 1, IndyCar, NASCAR, Rally, Turismo, y así infinidad de competencias con las que cada quien se identifica y poco a poco comienza a informarse; algunos sólo llegan hasta allí, otros deciden hacerse pilotos y convertir a los monoplazas en sus máquinas de trabajo.

El automovilismo deportivo es una disciplina que depende de un vehículo automotor que es manejado por una sola persona (a excepción del Rally que es una categoría en la que el piloto va asistido por un copiloto o asistente que le da las instrucciones y a la vez tiene el mapa de la ruta a recorrer, esto debido a que la competencia no se lleva a cabo en circuitos sino atravesando largas distancias en ciudades) y que tiene como finalidad completar recorridos o una determinada cantidad de vueltas en el menor tiempo posible o en el primer lugar. Las competencias deportivas en las que se emplea un automóvil son llevadas a cabo en un circuito cerrado (es decir un espacio determinado para ello), callejero, urbano o semi-urbano el cual es recorrido una acordada cantidad de veces previamente establecidas.

El automovilismo es una disciplina deportiva que cuenta con muchos seguidores a nivel mundial ya que en todos los países de una forma u otra se realiza. Una de las categorías que cuenta con mayor reconocimiento a nivel internacional es la Fórmula 1, es denominada por comentaristas y pilotos como la categoría “reina” del automovilismo ya que en ella se presentan las mayores novedades técnicas, reguladas por un reglamento técnico. Su inicio se remonta al año 1950 cuando se corrió el primer Gran Premio en Silverstone, Inglaterra, y los principales equipos que competían eran Alfa Romeo, Ferrari, Maserati y Mercedes Benz.

Después de la F1 la categoría con más seguidores es la NASCAR (sus siglas significan National Association for Stock Car Auto Racing, y en castellano: Asociación Nacional de Carreras de Automóviles de Serie), fue creada en 1948 pero su primera temporada como campeonato fue en 1949. Su influencia en el público norteamericano se debe en gran parte a que no sólo se transmite por televisión, sino que los organizadores se encargan de ofrecer al público asistente y televidente todo un espectáculo antes de las válidas, además es una categoría que posee fuertes normas de seguridad. De cada carrera se desprende una logística diseñada exclusivamente a la comodidad y disfrute de los presentes ya que se llevan a cabo espectáculos musicales, presentaciones en vivo y entretenimiento para los niños, todo ello añadido a la carrera.

1.2 Inicios del automovilismo como competencia en Venezuela

“Desde la llegada del automóvil a Venezuela, la pasión por los vehículos no cesaba de crecer” Paulí, A (1.992). En Venezuela el automovilismo como competencia y como disciplina deportiva no representa un hecho nuevo. El día 4 de noviembre de 1948 es considerado el punto de

partida del automovilismo nacional, ya que en esa fecha culminó el recorrido en la ciudad de Caracas de la carrera llamada “Buenos Aires- Caracas” esta carrera significó el comienzo de lo que años más tarde tendría más forma, estructura y se convertiría en la pasión de muchos venezolanos. Igualmente es destacable el hecho de que esta carrera no sólo tuvo relevancia dentro de las fronteras de Venezuela, sino que por el contrario, sirvió para que el resto de los países de América Latina lo tomaran como un incentivo y comenzaran a organizar sus propias carreras.

Este hito, instauró no solo en Venezuela si no en buena parte de América Latina, la pasión por la velocidad y los motores, y si bien aún faltaba tiempo en Venezuela para que se construyeran los circuitos de carreras nacionales y se formara una verdadera afición, esta fecha quedó marcada para la historia con las hazañas de pilotos venezolanos en ese recorrido de más de 14.000 kms. (<http://www.velocidadven.com.ve/> Julio 2012, para.2).

Un hecho relevante además de la distancia recorrida, fue que en la avenida San Martín estuviesen presentes unas doscientas mil personas presenciando el cierre de la carrera.

Este hecho no era aislado de la realidad mundial, y es que unos pocos años antes, en mayo de 1950 se llevó a cabo la primera válida del Campeonato Mundial de la Fórmula 1.

En 1955 se llevó a cabo otra carrera importante en el país y fue el Grand Prix de Venezuela, en ella participó y ganó el quíntuple campeón de la Fórmula 1, Juan Manuel Fangio. Fue organizada por el Touring Automóvil Club de Venezuela (TACV, es un club de automóvil que nació en 1943 con la intención de apoyar al club de automóvil de Argentina en la realización de la carrera Buenos Aires – Caracas).

Pero sin duda alguna, el hito más importante en toda la historia del automovilismo nacional ha sido otro noviembre: el 6 de Noviembre de 1955, con la inauguración del Paseo Los Próceres, y la realización del Grand Prix de Venezuela, prueba internacional válida para el Campeonato Mundial de Autos Sport en donde junta a los pilotos nacionales participaron el gran Juan Fangio (que ganó esa primera carrera), Stirling Moss, Harry Schell, Jean Behra (<http://www.velocidadven.com.ve> Julio 2012, para.4).

El trazado en el que se llevó a cabo ésta carrera partía desde monumento de Los Próceres en la ciudad de Caracas.

"El Grand Prix de Venezuela para autos en categoría Sports, la última carrera de la temporada mundial, se efectuó el 3 de Noviembre de 1957, en un circuito de 9.93 Km. (6.17 millas) que incluía parte de la Avenida Los Próceres, y parte de las Autopista del Valle entre el Distribuidor de la Panamericana y el Distribuidor de La Bandera" (Foro web, Caribe70, 2009, para. 4.)

Aunque para ese momento estaban lejos de formar algo similar a lo que hoy se conoce como el Campeonato Nacional de Velocidad este hecho significó el reconocimiento y la identificación de los venezolanos con el deporte de la velocidad. Esto sucedió en el año 1948, y es descrito de la siguiente manera en la página web oficial del Campeonato Nacional de Automovilismo.

Más tarde con la aparición del circuito de La Trinidad, en lo que aún era el proyecto para la futura Ciudad Satélite, el circuito de Lagunillas y la Vuelta a Aragua, nacerá oficialmente nuestro automovilismo nacional con nuestra primera categoría deportiva válida para un Campeonato Nacional: la Fórmula Mecánica Nacional. (<http://www.velocidadven.com.ve> Julio 2012, para.3).

El 30 de noviembre de 1958 fue la primera vez en la que se usaron esas vías ubicadas en el municipio Baruta de la ciudad de Caracas. En un artículo publicado en la revista *Desafío de la Historia*, el historiador Julián Alfonso (2012) destaca la importancia que tuvieron para Venezuela estos dos hechos mencionados:

Los eventos deportivos más importantes realizados en nuestro país fueron los Grand Prix válidos para el mundial de autos sport entre 1955 y 1957 y la etapa final de la clásica Buenos Aires – Caracas en 1948, que albergó 200 mil personas a lo largo de la avenida San Martín” (p. 76).

1.3 Creación del Campeonato Nacional de Automovilismo en Venezuela

El campeonato nacional no tiene una fecha determinada de creación, ya que “es difícil precisar cuál fue la primera competencia automovilística disputada en Venezuela” (Pauli, 1992, p. 88).

El país aún a finales de los 40, no contaba con ningún ente que organizara competencias automovilísticas, y por lo tanto estas no se celebraban. Muchos entusiastas aficionados dirigidos por Attilio Cagnasso y los hermanos Staccioli, emprendieron casi recién finalizada la Buenos Aires - Caracas la organización de una competencia venezolana y le propusieron el proyecto al doctor Acuña, Presidente del Touring y Automóvil Club de Venezuela (Pauli, 1992, p. 200).

Para este evento hicieron una preselección de participantes, buscando contar solo con los de más alto nivel. El 23 de marzo se llevó a cabo la arrancada de la carrera, en Caracas, con destino a Maracaibo y luego de regreso a la ciudad capital. El Gran Premio se llamó “Rafael Urdaneta”; y estuvo lleno de emoción y momentos de tristeza, ya que uno de sus

principales promotores, Attilio Cagnasso sufrió un accidente y perdió la vida al igual que su copiloto quien era su esposa.

1.4 Últimos 20 años del Campeonato Nacional de Velocidad

En los últimos 20 años del campeonato nacional de automovilismo de nuestro país son muchos los hechos que acontecieron y que por ende han conllevado modificaciones en el funcionar de las válidas.

En los años noventa las válidas del campeonato nacional eran transmitidas por televisión nacional en señal abierta, eran narradas y comentadas por Vicente D'Alessandro y Tury Agüero en Venezolana de Televisión.

Como parte de las negociaciones que se hacían en esa época para otorgar el permiso correspondiente a las televisoras para transmitir la Fórmula 1, también se les exigía que transmitiesen en vivo todas las válidas del año del campeonato nacional.

Daniel La Riva indicó que aunque no lo ha podido confirmar, era Leopoldo Barboza el gerente que otorgaba los derechos de transmisión de la Fórmula 1. (D.L Riva, comunicación personal, Abril 29, 2012).

Esas transmisiones que se hacían por televisión eran similares a las que llegan por señal internacional actualmente. Con periodistas en pista, móviles del canal en el mismo autódromo, entrevistas a los pilotos y público presente. Cabe destacar que en esa época llegaron a haber hasta cinco mil personas en el autódromo Internacional de Puerto Ordaz en una válida y

doce mil en el Autódromo “Pancho Pepe Croquer” de la ciudad de Santa Cruz de Aragua, en el estado Aragua. (D.L Riva, comunicación personal, Abril 29, 2012).

Mira las carreras nacionales dejaron de transmitirse porque no eran rentables para las televisoras que llevaban esas transmisiones, en los últimos años que recuerde creo que fue Televen ¿verdad? y el canal 8 también, pero es todo un asunto, hoy en día se podría transmitir en vivo y directo siempre y cuando existiese el patrocinante o el dinero para soportar esa transmisión. (Octavio Estrada, comunicación personal diciembre 2012).

Por otro lado existía un inmenso apoyo por parte de patrocinantes hacia las escuderías y pilotos. La tabacalera Malboro prestaba apoyo económico al campeonato, inclusive, por esos años noventa llegó a tener un presupuesto de quinientos mil dólares para destinarlos al patrocinio. (D.L Riva, comunicación personal, Abril 2012).

Yo tengo una foto en Turagua por ahí de hace 20 años y Malboro estaba por todos lados, pero está prohibida la propaganda de cigarros en Venezuela desde hace tiempo, desde hace como 10 ó 15 años. Eso está requequé prohibido, ni cigarros ni licor y polar era otra de las que metía plata pero con cerveza ahora ya no, entonces ni cerveza ni licor ni cigarros ya lo que quedan son las compañías que tienen que ver intrínsecamente con los vehículos, yo diría, aceites, en general: Castrol, Incaoil, que se yo PDVSA pero ninguna está funcionando. (Rómulo Pisani, comunicación personal, febrero 2012).

Esto ocurría en el momento en que comenzó a correrse en Venezuela la categoría “GT de las Américas”. GT es la denominación que se utiliza para llamar a los “(...) automóviles deportivos de cuatro plazas o 2+2, peso total

relativamente alto, motor delantero central de gran potencia y distancia entre ejes grande” (Foro: significado de las siglas GT, 2008, para.2).

En un material publicitario de Marlboro, Antonio Soprano, presidente de la Comisión Nacional de Velocidad declaraba y daba a conocer algunas de las mejoras que eran incluidas en el campeonato en los primeros años de la década de los noventa:

Para 1993, este deporte ofrece un espectáculo mayor, pues se han incorporado nuevas categorías, y la amplitud de marcas que ha ingresado al país permite tener autos más actualizados, brindando al público la oportunidad de ver sus autos favoritos en manos de pilotos profesionales dentro de un circuito. (Nikyp, Material promocional GT de Las Américas y Ferrari Challenge, 2010).

Existían empresas que tenían beneficios por tener relaciones con el gobierno nacional, por ello tenían facilidades para adquirir divisas, esto derivaba en una mayor capacidad para comprar repuestos y a la vez se producía una mayor inversión por parte de esos equipos.

En 1993 se incorporaron nuevas categorías GT, GTU y fórmula 2000. Francisco González Yanez (empresario deportivo) “desde la temporada 1992 se viene haciendo un trabajo serio y la gente va tomando conciencia de eso” (Nikyp, Material promocional GT de Las Américas y Ferrari Challenge, 2010).

Es destacable el hecho de que el automovilismo nacional como disciplina deportiva no volvería a tener, al menos hasta estos días, el auge que tuvo en los años 90 y parte de los primeros años de la década de los dos mil, esto se debe a varios factores, uno de ellos es el fin de las transmisiones

televisivas, las carreras dejaron de transmitirse en vivo y por ello la gran masa de público dejó de saber qué pasaba con las válidas.

Otro factor fue la disminución, casi extinción de patrocinantes dispuestos a invertir en el negocio, indiscutiblemente al dejar de ser un deporte transmitido por televisión abierta, la penetración disminuía drásticamente, dejó de ser un negocio rentable para inversionistas.

Llegaron a tener algunas fechas 14 válidas al año, transmisión en vivo y directo de las 14 válidas por televisión, un promedio de entre 80 y 100 autos en pista en competencia y bueno cuando te hablo de transmisión en vivo y directo era con todo lo que puede conllevar en cuanto a patrocinantes, movimiento de público la parte de publicidad era un automovilismo bastante profesional que se mantuvo, en el año 97, 98 cuando estaba el Ferrari Challenge, también se llegó a correr con Porsche, estaban las mono marcas Pálio, Neón, que fueron uno de los campeonatos más importante y el promedio era como de 100 autos. (Octavio Estrada, comunicación personal, diciembre 2012).

Así mismo, llegó un momento en el que por los factores antes descritos, dejaron de realizarse las competencias por “copas” ella significó una desmotivación por parte de los pilotos hacia lo que podían lograr ganando alguna válida.

Actualmente el gobierno nacional a través de Petróleos de Venezuela (PDVSA) y el Ministerio del Poder Popular para el Deporte (MINDEPORTE) financian entre los dos a aproximadamente 36 pilotos en el extranjero; entre ellos los más destacables son: Pastor Maldonado quien participa en la Formula 1, Rodolfo González, Jhonny Ceccoto y Giancarlo Serenelli en la categoría antecesora de la Fórmula 1, la GP2 series y Ernesto Viso en la IndyCar; y Nelson Canache, Enzo Potolicchio, Jorge Goncalvez.

Es importante destacar en este apartado que aunque el gobierno nacional financie determinados asuntos, existe otra cantidad de gastos que deben ser cubiertos por los pilotos. Actualmente las bragas y cascos de los pilotos están vencidos, ya que tienen una inmensa cantidad de años corriendo con las mismas, y existen nuevos reglamentos y condiciones para mejorar la seguridad en pista, con los que esas bragas ya no cumplen. Con esto están exponiendo sus vidas, lo ideal sería que como en otros lugares del mundo, cada piloto gestione y se responsabilice por su indumentaria, porque esta esté al día con el reglamento y pueda correr con toda la seguridad posible.

Nosotros no hemos visto patrocinio por parte del estado en el automovilismo en ningún solo instante (...) en cambio afuera del país si, (...) el que va a correr afuera ya de por si debe tener plata pues, debe tener poder adquisitivo con ellos si le han dado ves, pero a los que están en el país no, hemos sido olvidados pues. (José Goncalves, comunicación personal, noviembre 2012).

Igualmente el reglamento, aunque tiene recientes modificaciones, está arcaico en el sentido de permitir a los pilotos acceder más fácil y cómodamente a repuestos y equipos necesarios para ofrecer un buen espectáculo al público. Bien es sabido que la crisis económica no solo afecta a los países europeos, en Venezuela también y el reglamento no se ajusta a ello. El reglamento actual no tiene la prioridad de que exista uniformidad entre los vehículos, al contrario, eleva las exigencias relacionadas a los repuestos; tampoco es tomada en cuenta la dificultad para la adquisición de dólares, ya que la mayoría de los repuestos que se necesitan con mayor frecuencia se encuentran a mejores precios en el extranjero, pero la compra se hace sumamente difícil por el control cambiario que existe en Venezuela. (O. Estrada, comunicación personal, diciembre, 2012).

El parque automotor del Campeonato está obsoleto, el automóvil más nuevo de los que compiten es del año 2005, y sólo hay dos monoplazas de ese año, el resto son de la década de los noventa en su gran mayoría.

Entre todo este conflicto destaca la labor que viene realizando desde hace varios años el piloto Rómulo Pisani, quien decidió por su cuenta organizar la premiación de las válidas y la logística de los eventos.

Por otro lado, no fue sino hasta el año pasado (2011) cuando se establecieron las autoridades deportivas para las válidas, con ello se establece formalmente quien es el ente regente en las carreras, de igual manera a esta figura se le ve sólo como quien está velando por hacer cumplir el reglamento, y al contrario es un trabajo como cualquiera de los demás y por ende debe ser remunerado, actualmente lamentablemente no lo es.

Actualmente existe Lideauto, es la liga deportiva de automovilismo y fue creada con el objetivo de “reestructurar las bases de esta disciplina y convertirse en el ente que rija los destinos de la velocidad en circuitos durante las próximas temporadas.” (Creada oficialmente la liga de automovilismo de Venezuela 2007).

Rómulo Pisani indicó que Lideauto es el ente rector del automovilismo en las pistas de Venezuela, y que agrupa a todos los clubes de automovilismo para dictar todas las pautas, es la autoridad máxima.

Por su parte, en foros y en las propias válidas se ha comentado entre los organizadores la idea de hacer un campeonato monomarcas, es decir, que sea una sola distribuidora la que se encargue de dar a los pilotos los vehículos, esto generaría una fuerte inversión por parte de la marca, y sería necesario que los alquilarán a los pilotos a precios razonables, ya que su

inversión no debería estar en el alquiler del monoplaza sino en la publicidad que se venda con ellos.

La finalidad de este campeonato era involucrar directamente a las ensambladoras y a las grandes firmas del país para que con sus autos –y la reputación de sus marcas-, en juego, se interesarán más por el automovilismo deportivo nacional. Las ensambladoras habían mostrado interés en participar desde mucho antes, pero lo disperso del automovilismo y la falta de autódromos, los detuvieron por mucho tiempo (Paulí, 1992).

Esto se implanto en el campeonato automovilístico de Colombia y ayudó a reimpulsar el deporte a motor de ese país. En Colombia también existe una diferencia en la forma de llevar el puntaje en las carreras, ya que son válidos los puntos que consigue el vehículo como tal, no quien lo conduzca, ello facilita la alternancia de pilotos y la división equitativa de costos. (O. Estrada, comunicación personal, diciembre, 2012).

Las competencias mono marcas no han sido vistas con buenos ojos por todos los pilotos, ya que los intereses económicos que se manejaron detrás de ellas, según José Goncalves “esas copas hicieron daño (...) los que la hicieron empezaron a sacarle tanto dinero al que tenía ganas de correr que no hay uno que este, todos se (...) si mi memoria no me falla, no hay ningún piloto ahorita corriendo defendiendo el automovilismo”.

1.5 Autódromos nacionales

En Venezuela existen cuatro autódromos que cumplen con las condiciones para correr carreras de carros; están ubicados en los estados Aragua, Cojedes, Bolívar y Zulia en ellos se llevan a cabo las dieciséis válidas dobles que forman todo el calendario del Campeonato Nacional. A

diferencia de países como Estados Unidos en los que ser propietario de un autódromo implica invertir para ganar, en Venezuela poseer uno es sinónimo de abandonarlo y no mantenerlo al día con las exigencias de un Campeonato Nacional. Actualmente el circuito que cuenta con las mejores condiciones es el Internacional “Simón Bolívar” ubicado en Puerto Ordaz, en él invirtieron los pilotos y realizaron una remodelación en el año 2012.

“A inicios de los setenta Venezuela comenzaba a vivir una época bastante holgada en el terreno económico. Además, la zozobra política había desaparecido consolidándose el sistema democrático. Era por tanto, una buena época para construir un autódromo permanente” (Pauli Alba, 1992).

No en todos estos circuitos se llevan a cabo la misma cantidad de carreras, esto debido a que por logística es más factible el traslado de equipos, mecánicos, pilotos, directivos y público en general a dos de los cuatro autódromos. En los autódromos de Puerto Ordaz y Maracaibo por lo general se realiza una válida respectivamente en todo el campeonato anual, ya que son los dos circuitos más lejanos a la capital del país y de que además existen contratiempos como constantes revisiones por parte de organismos del estado a los trailers (platabandas adaptadas para el traslado de los carros de carrera) en los cuales las escuderías movilizan por carretera a los monoplazas.

1.6 Autódromo Internacional de Turagua

El Autódromo Internacional de Turagua conocido también como Pancho Pepe Croquer de Turagua está ubicado en Santa Cruz Estado Aragua, a 45 minutos de Caracas, vía Maracay, Santa Cruz, Turmero. Es el

más conocido y en el que se realizan la mayoría de las carreras (5 de 8 válidas). Tiene una longitud de 2.280 metros. Fue “Inaugurado en 1972, el trazado aragüeño recibió el nombre de Dagoberto González, ministro de Infraestructura del entonces primer gobierno de Rafael Caldera. (Proyecto Turagua. Julio 2012).

Pista larga: 3,200 Kms. de longitud. (Actualmente no está en uso)
Pista corta: 2.280 Kms. de longitud.
Ancho de la Pista: 12 Mts.
9 Curvas Planas
2 Rectas de 675 y 525 metros cada una.
Pits de 160 Mts. de longitud con capacidad para 150 carros.
Velocidad máxima: 210 Km/h (GT de las Américas).
(AUTO NOTA. Octubre 2012).

Existen registros en los que se evidencia una diferencia entre los años de inauguración, y ello debido a que Turagua existía, pero aún no se corría en él.

Muchos son los que piensan que el autódromo de Turagua nació luego de San Carlos. Pero eso es falso. En 1.968, existían en los terrenos aragüeños, 1850 metros de tierra que fuero asfaltados posteriormente en los que se disputaban algunas competencias regionales. Cuando en 1.972 se abrió ese trazado, fue repavimentado y se le llamó “Autódromo Dagoberto González” (Paulí, 1992).

Actualmente el autódromo está en completo abandono, dada a la desidia con la que es manejado por sus dueños. Las tribunas populares, en las que por lo general se sienta el público están construidas de metal y madera, hoy por hoy el metal está oxidado y la madera podrida por el sol y la lluvia; esto sin contar que al menos tiene 20 años sin hacerse mantenimiento.

En el resto del mundo los circuitos son administrados por inversionistas con altísimo poder adquisitivo y debido a eso lo gerencian como un negocio similar a cualquier otro, en el que es necesario invertir en algo rentable para que la inversión se devuelva y así mantenerse. En Venezuela lamentablemente no es así, al contrario, las personas que tienen bajo su poder los autódromos no tienen la capacidad de verlo como un negocio, y como ha venido sucediendo en los últimos años, estos caen en un profundo abandono y en un círculo vicioso de perversión.

El público que actualmente asiste al autódromo de Turagua es casi nulo, atrás quedaron esas épocas en las que hasta 12.000 personas estuvieron presentes; esto también forma parte de un círculo vicioso en el que no se ofrece un buen espectáculo, no se invierte para lograrlo y como resultado se obtiene la baja asistencia, prácticamente nula a las válidas.

Además de ello, los actuales dueños de los circuitos y pilotos no tienen establecido claramente quien debe pagar qué, es así como los pilotos esperan que sean los gerentes quienes asuman determinados gastos y viceversa.

Turagua por ser el circuito que está más cerca de la capital de Venezuela es el más visitado por los aficionados, en su gran mayoría provenientes de la ciudad de Los Teques en el Estado Miranda, ello como consecuencia de que uno de los pilotos con más experiencia en el campeonato José Goncalves, es de ese mencionado sector, y lleva una especie de “barra” a los circuitos (con trompetas, bombos y demás).

A este circuito, paradójicamente, asiste más público los días viernes cuando se llevan a cabo los “piques”, en comparación a los domingos cuando se corren las válidas. Los piques son carreras de corta distancia, en los que

se recorre solamente una recta y compiten dos vehículos, arrancan al mismo momento y el primero en llegar a la meta gana una determinada cantidad de dinero inmediatamente. Este tipo de competencias requiere de una disciplina menor al campeonato nacional, ya que no se exige una participación mínima sino cuando el piloto lo desee.

1.7 Autódromo Internacional de San Carlos

Existe otro circuito muy importante para el desenvolvimiento del automovilismo nacional, el autódromo Internacional de San Carlos. Se llega a él tomando la ruta Valencia-Acarigua, en la vía del Parque Carabobo, existen aproximadamente 260km de distancia entre Caracas y San Carlos.

Fue el primero en ser inaugurado en 1970. Es una pista rápida, y con mayores dificultades técnicas que Turagua, esto lo convierte en el único a nivel nacional que cumple con los estándares internacionales. También ha sido sede de cuatro mundiales de motociclismo ente 1976 y 1979.

En 1.973, San Carlos comenzó a poseer carácter internacional. A principios de ese año el Touring y Automóvil Club, invitó a un grupo de pilotos extranjeros de diferentes Fórmulas a participar en una carrera que estuvo luego, plagada de inconvenientes pero que finalmente se corrió. (Paulí, 1992).

Este circuito es en el que actualmente se realizan las competencias más importantes con participación internacional, es catalogado como el más rápido de toda América Latina. En ese escenario se llevaron a cabo famosas

carreras automovilísticas y de moto velocidad, y actualmente en él también se lleva a cabo la categoría EasyKart.

La inauguración se llevó a cabo el 28 de septiembre de 1970, tiene una recta principal de 710 metros y ha sido sede de cuatro mundiales de motociclismo.

Area total: 60 hectáreas.
Temperaturas: 32-37 grados centígrados.
460 metros sobre el nivel del mar.
Restaurante de Carne: "La Churuata".
Torre de Prensa.
Tribuna para 5.000 personas.
Parque Infantil.
Salón VIP.
Alquiler de Go Karts.
(Auto Nota. Octubre 2012)

Apenas cuatro años después de la inauguración San Carlos comenzó a confrontar problemas que se agudizarían años después. "La mayoría de sus accionistas decidieron vender sus partes. Fernando Baíz ex piloto, perteneciente a la junta Directiva del Autódromo compró las acciones y pasó a ser dueño absoluto del mismo" (Paulí, 1992).

En este escenario se produjo el accidente más fuerte y lamentable de los últimos 20 años de automovilismo nacional. Sucedió el 21 de mayo del año 2001 cuando se disputaba la segunda válida de Ferrari Challenge y el monoplaza de Francois Guerin entró a la recta principal derrapando y sin ningún control sobre el carro. Lo que provocó que entrara descontrolado a la zona de pits e impactara contra la zona donde estaban estacionados otros vehículos.

Fueron muchos los factores que provocaron esta tragedia, uno de ellos fue una inspección que no se realizó antes de la carrera, que certificaría las condiciones de seguridad del autódromo, y que si se hubiese realizado, muy probablemente no hubiesen llevado a cabo la carrera, asó lo indicó el piloto José Goncalves quien tiene más de 40 años participando como piloto activo del campeonato:

Si la comisión hubiera estado ahí en ese momento y lo digo con hincapié si la comisión estuviera rigiendo esa carrea que hubo ahí no hubiera pasado ese accidente, porque la comisión estaba atenta a la carrera, la comisión no hubiera arrancado nunca con un carro en la pista o un carro en el medio del pit que estuviera accidentado (José Goncalves, comunicación personal, enero 2012).

De igual forma en el lugar dónde impactó el vehículo de Francois Guerin estaba un depósito de gasolina el cual hizo que gran parte de la zona de pits explotara, un niño muriera y varias personas resultaran heridas.

Una falla dramática que tenía San Carlos, a San Carlos se le había pedido que reparara eso en la entrada a los pits tenía que estar en una zona de baja velocidad y si estaba en una zona de alta velocidad como es la recta principal debía tener un muro en "S" de concreto armado que baje la velocidad de los carros, ese muro en curva no existía, tu nos veías entrar en San Carlos a los pits en 200 y en esa carrera ese carro corrió en la curva de los bombillos, entro a la recta principal a doscientos se le atravesó un carro y ese carro, se coleó y entro a doscientos kilómetros por hora a los pits (Rómulo Pisani, comunicación personal, febrero, 2012).

Otro de los factores que detonó la tragedia fue que los extintores de 5 kilos que deberían existir en cada pit no estaban, y el incendio fue mermado con los extintores propios de cada piloto, lo que ralentizaba las labores de

rescate efectivas. Igualmente el hecho de que en el carro de asistencia médica no estuviese el médico.

En 1.996, a solicitud del Sr. Maurizio Baíz, viene a Venezuela el Sr John Corsmith, delegado de la F.I.A (Federación Internacional de Automovilismo) para la inspección de los circuitos en Venezuela y resto del mundo. El informe arroja innumerables fallas en la seguridad y pasa a hacer las referidas observaciones a corto, mediano, y largo plazo, siendo muy claro al señalar que allí no se podrían efectuar carreras para la categoría Ferrari Challenge. (A Schilling. 2012. La larga historia de los problemas de San Carlos. Para.3).

Este autódromo permaneció varios años sin ser utilizado ya que “la estructura aunque invadida por la maleza sigue estando allí. Pero las filtraciones de agua, el resquebrajamiento del asfalto y el hundimiento del curvón lo hacen inutilizable” (Paulí, 1992). Estas características no son muy distantes de las condiciones actuales.

1.8 Autódromo Internacional de Puerto Ordaz

Este circuito está ubicado entre Ciudad Guayana y Ciudad Bolívar, tiene una recta principal de 479 metros y es de características rápido.

Tiene sus detalles, como la maleza en los lados y la estación de los vehículos que necesita restaurarse un poco, pero el circuito en si no presenta fallas urgentes (...), creo que está en condiciones para la competencia y está en particular logró los objetivos, que era volver a captar la atención de los guyaneses (Nueva prensa. 2012, para.2).

Las válidas que son llevadas a cabo en este circuito no cuentan con la masiva asistencia de público como a veces sucede en los otros autódromos. Inclusive no todos los pilotos viajan a esa carrera ya que los gastos que se generan son muchas veces superiores a las ganancias. Es por ello que en este circuito solamente se corren dos válidas en todo el año, es decir, un solo fin de semana.

Algunos pilotos deciden no viajar aparte de los gastos, porque las instituciones de seguridad nacional imponen algunas trabas adicionales cuando los tráileres pasan por sus alcabalas, e inclusive exigen el pago de algún monto para permitir el paso hacia el circuito.

La mayoría de los pilotos y ayudantes que participan en el Campeonato Nacional viven en las zonas de Los Teques, Maracay y Valencia, por lo que trasladarse hacia el Estado Bolívar implica una logística diferente, no pueden ir y regresar el mismo día sino que se deben quedar en algún hotel y ello acarrea gastos mayores; a diferencia de los pilotos que son nativos de la zona oriental del país que si se trasladan en cada válida a la zona central para disputar carreras en Turagua.

Como parte de las consideraciones que se tienen actualmente en cuenta para futuros reglamentos está la de exigir que todos los pilotos corran en todos los circuitos, al menos como condición para ganar el campeonato de su categoría.

1.9 Reglamento de válidas

Las válidas que se efectúan para cumplir con el Campeonato Nacional están regidas por lineamientos que son establecidos en reuniones de pilotos tanto por ellos mismos, como por directivos y autoridades. En el reglamento quedan establecidos algunos aspectos que delimitan el funcionar durante el fin de semana en el que haya válida nacional, uno de ellos es el Reglamento Nacional de Velocidad.

Las válidas que se llevan a cabo son dobles, es decir, el domingo en el que haya carrera se competirá dos veces por categoría.

Al momento en el que un piloto paga la inscripción para participar en el certamen, se compromete a cumplir el reglamento, en el está definida la cantidad de vueltas que se darán por categoría en cada manga así como la estructura de las rondas de “prácticas libres” (es un período de tiempo que se establece los jueves y viernes antes de cada carrera, en el que los vehículos salen a la pista durante una hora aproximadamente y configuran todos los elementos para tenerlos listos al momento de la clasificación y carrera). Mientras que la ronda de clasificación en la que los pilotos se organizan de acuerdo a quien haya realizado el tiempo más bajo al darle una vuelta al circuito, se realiza los días sábados y tiene un tiempo de 20 minutos desde que el director de carrera de la orden de inicio.

Existe una condición especial para la segunda válida, ya que en el reglamento se estipula que los vehículos deben salir a pista en el orden inverso a como quedaron en la primera carrera, el piloto que haya ganado la primera válida saldrá en la última casilla, el segundo de penúltimo y así sucesivamente.

En la primera válida los monoplazas se organizan de acuerdo a como clasificaron el día anterior, mientras que para la segunda salen primero los de la categoría Súper Turismo C, seguidos de la Súper Turismo B y por último los Turismo.

La entrega de trofeos que se hace al terminar la jornada se realiza en base a los resultados extraoficiales que se obtengan a través de los chips (dispositivos electrónicos con los que se lleva el registro y control de los tiempos por vuelta de cada carro) instalados en cada vehículo; puede ocurrir que algún piloto solicite la revisión de otro monoplaza, en caso de que se encuentre algún elemento alterado o fuera de la normativa se podrá descalificar al piloto, mientras que por el contrario si no se le encuentra alterado ningún mecanismo, quien haya solicitado la revisión deberá pagar una indemnización al piloto al que se le realizo la inspección.

Los vehículos que van a competir se deben someter a revisiones antes y después de cada carrera para que los comisarios se aseguren de que cumplen con todas las normas técnicas y de seguridad; además los pilotos deben presentar una serie de documentos para completar la inscripción a cada válida: cédula de identidad, licencia de tránsito, certificado médico, certificado de vacuna antitetánica, electrocardiograma y nota neurológica, certificado del grupo sanguíneo y análisis de orina. Los tres primeros automóviles que lleguen al finalizar la válida pasarán a un espacio llamado “parque cerrado” en el que los comisarios revisan minuciosamente las condiciones técnicas, incluyendo las levas, niveles de aceite, revoluciones por minuto del motor, etc.

En el reglamento se establece que cada piloto debe tener un suplente o sustituto en caso de enfermedad o ausencia, pero debe notificarlo con

antelación a las autoridades oficiales antes del evento, ya que una vez iniciada la competencia no se podrá sustituir a un piloto por otro.

En competencia si un automóvil se detiene por algún desperfecto está prohibido que abra el capot (parte delantera donde se ubica el motor) para realizar ningún tipo de reparación.

Cada fin de semana se llevan a cabo al menos dos reuniones de pilotos, los sábados y domingos respectivamente, la asistencia es obligatoria y en ella se aclaran asuntos relacionados al circuito, a las condiciones de pista, a alguna anomalía o cambio efectuado.

Está estipulado que la zona de pits no sea abierta al público en general, eso es algo con lo que no se cumple actualmente ya que quien lo desee puede ingresar. De la misma manera se exige que cada piloto y su equipo estén identificados con credenciales a través de las cuales sean reconocidos, pero tampoco se cumple. Por medidas de seguridad está prohibido el ingreso de bebidas alcohólicas, la presencia de niños, y fumar en esa zona. Por su parte los pilotos no deben exceder los 10km/h en esa área y tienen prohibido circular en sentido contrario.

El reglamento estipula que en esa zona de pits es obligatorio tener extintores tipo "ABC" eso implica extintores que puedan apagar fuego en ropas de vestir, madera, caucho, gasolina, aceites, pintura, herramientas y aparatos eléctricos. Igualmente es obligatorio que cada piloto tenga un casco y botas de competencia, braga anti flama, guantes de cuero sin perforaciones.

1.10 Categorías del Campeonato Nacional de Velocidad

En el Campeonato de Automovilismo Nacional Venezolano se establecen tres categorías diferentes de competición, según el modelo y marca del vehículo, se incluirá en alguna de ellas. Todas las categorías son denominadas como “turismo” ello quiere decir que son autos de venta comercial, modificados para cumplir con ciertos requisitos y ser incluidos en competiciones de carreras automovilísticas.

Todos los vehículos deben cumplir con especificaciones como doble tracción (trasera o delantera), por medidas de seguridad deben tener internamente una luz roja para momentos en los que llueva, para que cuando la visibilidad disminuya, con la luz sea más fácil visualizar la ubicación de cada carro, deben tener unos ganchos en la parte delantera y trasera para poder movilizarlos de un lado a otro en caso de que estén accidentados.

Las tres categorías mencionadas son: Turismo, Súper Turismo clase “B”, y Súper Turismo clase “C”.

La clase “B” la conforman los siguientes vehículos:

Chevrolet: Corsa, Aveo, Chevette.
Ford: Fiesta, Ka, Festiva, Escort.
Hyundai: Getz, Accent.
Fiat: Palio, Uno, Siena, Premio.
Volkswagen: Gol, Polo, Fox.
Renault: Clio, 5, 11.
Honda: Fit
Toyota: Yaris, Starlet.

Por su parte la categoría “C” está conformada por los vehículos:

Chevrolet: Astra, Optra
Ford: Focus, Fiesta
Honda: Civic.
Hyundai: Elantra
Mazda: 3.
Renault: Megane, 19.
Volkswagen: Golf, Bora.
Toyota: Corolla, Célida

Los vehículos que compiten en la categoría Turismo tienen pocas modificaciones en comparación a las demás, los pilotos los adaptan a los requisitos con los que deben cumplir, más no son alterados en aspectos como el motor. Algunas de las consideraciones a las que deben adaptarse son incluir un recolector de desechos para aceite en el capot y una jaula interna antivuelco; por lo general el sistema de inyección es original de fábrica y el motor es de 1.600cc.

La categoría Turismo B tiene motores ligeramente alterados, a pesar de que son 1.600cc está permitido que se sobrepasen. Poseen un sistema mejorado de inyección y carburadores y les rebajan las cámaras al motor.

Por su parte la categoría Súper Turismo C es la superior en todos los aspectos, los motores están sumamente modificados para lograr una mayor potencia, utilizan cauchos con mayor agarre, tienen mejoras técnicas, son más livianos con lo que consiguen mayor velocidad.

1.11 Pilotos destacados de los últimos 20 años

En estos 20 años son muchos los pilotos que se han destacado por competir en el campeonato nacional y en varias ocasiones quedar

campeones o sub-campeones, con todo lo explicado anteriormente se entiende que completar un campeonato es una labor que requiere de fuertes inversiones económicas, y la intensidad de lograrlo.

- Romulo Pisani: piloto caraqueño, con más de 11 años compitiendo en el Campeonato Nacional. En una entrevista realizada en el año 2011, Pisani comentó lo siguiente en relación al actual estado del Campeonato Nacional y sus últimos años:

La verdad es que estamos en franca recuperación en el aspecto organizativo. Ya contamos con Lideauto que es nuestro ente directivo y supervisor, ya tenemos formados más de 10 clubes de automovilismo a nivel nacional y muchos otros formándose, hemos tenido excelente comunicación con las autoridades del IND y finalmente estamos buscando el apoyo de los medios para alcanzar una mejor difusión de los eventos. Finalmente creo que el balance es bastante positivo y muy optimista de cara al futuro de nuestro automovilismo. (www.velocidadven.com.ve 2012, para.9).

- Alex Popow: Ganó varios campeonatos nacionales en diferentes categorías. En 1996 obtuvo el primer lugar del Campeonato Oriental de Automovilismo en la categoría 2000cc. En 1997 volvió a quedar campeón. En 1997 y 1998 fue el máximo ganador de la Copa Palio, luego pasó a la Copa Mustang y las ganó en 2000 y 2002. La primera vez que probó en el exterior fue en Colombia, en las “6 horas de Bogotá” y quedó en segundo lugar. Alex es uno de los deportistas más exitosos y representativos del Estado Anzoátegui, por ello ha ganado en varias ocasiones el premio a mejor atleta del año mención automovilismo.
- Samuel Goncalves: El 2008, año en el que Samuel inicia su carrera en el Automovilismo Nacional logrando el título de Novato del año. En el 2011, tuvo éxito en las carreras. Logró el título de Subcampeón, con una racha de apenas un punto del Campeón Nacional de Automovilismo

2011. Esta temporada, en las dos primeras válidas se llevó el primer lugar, empezando el año con buen pie.

- Pastor Maldonado: representa a Venezuela en la Fórmula 1 desde el año 2011, fue campeón en GP2. Es el primer y único venezolano que ha ganado una carrera de Fórmula 1, lo hizo en el Gran Premio de España de 2012.
- Ernesto Viso: Desde 2008 compite en la serie estadounidense IndyCar Series, fue campeón 9 veces en el karting venezolano, y también participó en la GP2. Fue piloto probador de la Fórmula 1.
- José Goncalves: es el piloto activo más longevo de la presente temporada. Su presencia en pista se remonta hasta hace 42 años años, ha sido campeón en 14 oportunidades y regularmente se adjudica el primer lugar en las válidas dobles de su categoría. Es nativo de Los Teques y ha sido el pionero en su núcleo familiar en incorporarse en el Campeonato.
- Enzo Potolicchio: fue el piloto del año en 1998, y con 44 años representa a Venezuela en las pistas internacionales. Ganó la competencia llamada “24 horas de Le Mans” en 2012, así como las 12 horas de Sebring. Tiene una larga trayectoria y participó en el campeonato nacional en la década de los 90.

CAPÍTULO II: EL DOCUMENTAL RADIOFÓNICO

2.1 El Documental radiofónico

El documental es una producción que recoge aspectos de la realidad a través de un medio audiovisual, esto según Maximiliano Maza Pérez y Cristina Cervantes (1997). El documental radiofónico es una producción audiovisual en la que se plasman elementos de la realidad, sin ser modificados ni interpretados. No posee ficción de ningún tipo ya que su base es la realidad en sí misma.

Maximiliano Maza Pérez y Cristina Cervantes plantean:

A diferencia de los productos del periodismo audiovisual o de los productos audiovisuales informativos híbridos, el documental no presenta contenidos que posean un valor noticioso o de actualidad (...) Si el producto audiovisual posee un grado considerable de valor noticioso, el producto audiovisual entra dentro del rango de cobertura del reportaje (1997, p. 295).

El documental radiofónico es realizable con cualquier tema, ya que presenta la información de una forma amplia y completa “es posible realizar documentales sobre cualquier tópico que podamos imaginar, por muy polémico o aparentemente intrascendente que se catalogue” (Villamizar, 2005, pp. 105- 106).

El objetivo del documental radiofónico será presentar los hechos y la información obtenida de la forma más desarrollada posible, para darle a los oyentes “una noción más o menos completa sobre todos los hechos, circunstancias, antecedentes y contexto que rodea un problema de importancia” (Cabello, 1986, p. 72).

Según Ramos (2009) el documental radiofónico es una forma radial creativa, y con el que se puede recrear un acontecimiento histórico, así como ilustrar condiciones sociales que existan, exponer la biografía de una persona, y convidar diferentes opiniones sobre un tema.

Se trata un tema único, utilizando una, varias o todas las técnicas radiofónicas, con el énfasis puesto en los acontecimientos reales y la gente real que, en lo posible, nos cuente sus propias experiencias reales. El documental es una forma de comunicación pública que va más allá de la mera presentación de los hechos compilados. Pero para esto debe haber un propósito social en la utilización de la tecnología, a fin de hacer posible el impacto comunicativo. Este valioso formato enuncia cosas, hechos, con un propósito definido. Su meta es iniciar un proceso que culmine en una acción pública destinada a influir, persuadir, modificar juicios, percepciones y valoraciones (Ramos, sp.).

Existen varias formas de obtener la información para realizar un documental radiofónico, Kaplún (1978) plantea los que existen, para este trabajo de investigación se utilizó la entrevista, descrita por el autor de la siguiente manera:

Es uno de los formatos más utilizados en la radio, al punto que existen programas dedicados únicamente a esta modalidad periodística. Además es un procedimiento habitual para la búsqueda y ampliación de la información. Como instrumento de investigación periodística cumple el papel fundamental de dar a conocer directamente las ideas de que aquellos que son significativamente importantes.

2.2 Características

Aunque no hay un lineamiento universal acerca de cuáles son las características del documental radiofónico, este si debe cumplir con algunas pautas generales “el objetivo del documental es satisfacer una necesidad informativa ampliada, profundizando en las causas y consecuencias, explicando detalles, analizando, relacionando, contextualizando. Pero también debe agregarse una concepción estética, generando emociones y apelando a la sensibilidad del oyente. (Ramos, p 42).

Ramos (2009) plantea, “el documental forma al oyente, ya que le muestra determinados aspectos de un acontecer que no eran de su conocimiento. Contiene las tres formas de expresión periodísticas: la información pura, la interpretación y la opinión. No está regido por la urgencia ni la instantaneidad”.

Según Muñoz y Gil (1994) el objetivo del documental radiofónico es:

Se trata de recoger el valor documental y testimonial de la palabra -mediante el montaje de entrevistas realizadas en el ambiente natural de los protagonistas- y reforzar ese valor

con el añadido de textos de animación e ingredientes propios del reportaje, como música y breves ilustraciones sonoras (p. 142).

Existen dos formas de realizar el documental radiofónico según Cabello (1986), una es la estrella con picos basada en partir desde el centro del tema, recorrer cada uno de los aspectos y luego vuelve al centro, esta acción se puede repetir varias veces; la otra es llamada espiral y consiste en bordear el tema con pausa hasta aproximarse al centro de él.

2.3 Tipos de documentales radiofónicos

Ramos (2009) plantea tres tipos de periodismo radiofónico según el cual derivan los tipos de documentales radiofónicos realizables: informativo, interpretativo y de opinión. El informativo está relacionado directamente a la noticia, expone solamente informaciones que dan con un hecho determinado; para comunicar el hecho se describe de la forma más objetiva posible. El interpretativo tiene base en el análisis metódico de la realidad, busca lo más relevante de una información a través del análisis, crítica y contextualización. Y por último el de opinión evalúa los hechos y desprende juicios valorativos sustentados en datos analizados sistemáticamente y con argumentos; el autor indica que el formato más adecuado para la opinión seria y comprometida en radio, es el documental.

Cabello (1986) por su parte identifica a los documentales radiofónicos en tres tipos diferentes: en vivo, diferidos o de mesa. Los llamados en vivo son piezas realizadas de manera simultánea al acontecimiento. Los documentales diferidos son realizados por el departamento informativo de la emisora.

MARCO METODOLÓGICO

FORMULACIÓN DEL PROBLEMA

Este trabajo fue llevado a cabo bajo la modalidad de documental radiofónico, esta modalidad fue seleccionada porque permite desarrollar un eje temático en el que se narren los hechos de forma viva. Así mismo el documental radiofónico es capaz de compilar impresiones de los protagonistas y testigos, también entrevistas de opinión, todo condensado en un mismo trabajo audiovisual de forma homogénea. Por las características propias del documental radiofónico, en las que los comentarios ofrecidos por los protagonistas son reproducidos tal cual fueron emitidos, bajo una estructura elaborada.

La idea de esta investigación nace de la necesidad de impulsar y conocer los orígenes del Campeonato nacional de automovilismo en Venezuela y analizar el estado actual en el que se encuentra.

Actualmente son muchos los pilotos venezolanos que representan a Venezuela en el extranjero, desde las categorías como el karting, hasta la máxima categoría, la Fórmula 1; a todos estos pilotos se las da una cobertura extensa en prensa escrita, televisión y radio por la importancia que tienen y la repercusión de sus logros en nuestro país.

Con toda esta participación en el extranjero, surge la necesidad de preguntarnos ¿por qué tenemos un retraso tan marcado con respecto al

automovilismo en otros países latinoamericanos?, ¿Cuándo se inició Venezuela en la competencia de la máxima categoría?

¿Qué hace falta en nuestro país para impulsar el deporte a motor? ¿Por qué aun teniendo la infraestructura, la voluntad y las ganas, el automovilismo nacional no es cubierto por medios de comunicación tanto como el internacional? ¿Por qué si en algún momento llegó a correr en estas tierras un quíntuple campeón de Fórmula 1 como lo fue Juan Manuel Fangio, se abandonaron los proyectos de traer la fórmula 1 a Venezuela?

El tema afecta a toda la fanaticada que sigue fiel un deporte del que poco se ve en la televisión venezolana y con presencia casi nula en medios impresos. Inquieta igualmente a medios de comunicación, a empresas privadas, televidentes, patrocinantes, entre otros.

No existen estudios que traten de dar con alguna razón de por qué el actual estado de deterioro del automovilismo nacional, especialmente en un país en el que el automovilismo internacional en general es muy seguido carrera a carrera.

Este trabajo consistió en identificar por qué existe una diferencia tan evidenciada en Venezuela entre la cantidad de seguidores que tiene el

automovilismo internacional, en relación al número de personas que asisten a los autódromos y que siguen la temporada de automovilismo nacional.

Han sido muchos los cambios que año tras año se han producido en el campeonato nacional y por los cuales ha ido cambiando su estructura y el seguimiento que se le da, por ello en esta investigación fue importante dar con estos por qué e identificarlos para establecer conclusiones.

¿Cómo realizar un documental radiofónico en el que se describa cómo han sido los últimos 20 años del campeonato de automovilismo nacional, desde 1992 hasta el año 2012?

OBJETIVOS

Objetivo general

Realizar un documental radiofónico sobre el campeonato nacional de automovilismo venezolano desde 1992 hasta 2012

Objetivos específicos

a. Investigar y describir los años comprendidos entre 1992 y 2012 del campeonato de automovilismo nacional, considerando las modificaciones que se realizaron.

b. Consultar la opinión de los pilotos venezolanos, y los periodistas respecto a los últimos 20 años del automovilismo nacional.

c. Investigar y describir los hechos ocurridos durante la competencia Ferrari Challenge en el autódromo Internacional de San Carlos.

d. Investigar y describir el funcionamiento de la Liga de Automovilismo venezolano.

JUSTIFICACIÓN Y FACTIBILIDAD

Esta investigación nació con el objetivo de dar a conocer el Campeonato Nacional de Automovilismo, desde lo que han sido sus últimos 20 años. Una de sus principales fortalezas es que no hay otro trabajo de investigación que relate el acontecer del periodo de tiempo antes mencionado, ni en la misma modalidad.

Así mismo fue también un aporte al deporte nacional ya que el automovilismo nacional no tiene una difusión en medios similar a otros deportes. Este trabajo de investigación les interesó tanto a pilotos, periodistas especializados en automovilismo, y estudiantes con algún interés por el deporte a motor.

La mayor debilidad del trabajo de investigación fue la escasa información a la que se pudo tener acceso más allá de los relatos de los propios pilotos y periodistas.

No hay trabajos anteriores que hablen de este tema, y dada la poca cobertura que tiene a nivel nacional en todos los medios de comunicación se hace difícil hacer del conocimiento público y masificarlo como deporte nacional.

Fue factible porque el acceso tanto a los autódromos como a los pilotos fue sencillo, sólo se necesitó tener ingresar a la pista para comenzar a tener contacto con las personas que necesitaban ser entrevistadas.

La forma de representar este trabajo de investigación fue a través de un documental radiofónico, ya que permitió conocer de primera mano la realidad.

El tiempo durante el que se recopilaron los audios que dieron la estructura de este documental radiofónico fueron los meses comprendidos entre marzo de 2012 y diciembre del mismo año, tiempo en el que se llevó a cabo la temporada 2012 del campeonato nacional de automovilismo.

Fue llevado a cabo en dos de los tres circuitos activos: Internacional “Pancho Pepe Croquer” (Turagua, Estado Aragua), e Internacional “San Carlos” (San Carlos, Estado Cojedes), esto debido a que de las 16 válidas llevadas a cabo, sólo un par se disputa en Puerto Ordaz y aunque muchas veces es incluido en el calendario, en Maracaibo no se han llevado a cabo válidas oficialmente; esto también se debió a que la mayoría de los pilotos que participan en el Campeonato y que relataron sus experiencias para este Trabajo Especial viven en las zonas centrales del país (Valencia, Maracay, Los Teques y Caracas), y fue más fácil contactarlos cerca del distrito Capital, sin necesidad de trasladarse hasta el Estado Bolívar.

El Campeonato Nacional está compuesto de varias categorías, pero en general se divide en dos grandes: los Fórmula Ford y los GT; para este trabajo se consideró sólo a los GT ya que los Fórmula Ford no tienen calendario oficial ni están inscritos oficialmente como campeonato en el órgano que rige las carreras: Lideauto.

Se consideraron los años a partir de 1992 y hasta 2012 ya que existe una Tesis de Grado que le dio cobertura al campeonato nacional y al automovilismo mundial y fue presentada en el año 1992, a partir de allí estos veinte años quedaron sin investigación por lo que se decidió abarcarlos todos; el año de culminación de la investigación fue decidido para darle cobertura a todo el campeonato 2012.

TIPO DE INVESTIGACIÓN Y DISEÑO

Linares, A (2009) en su Trabajo de Grado: Leones del Caracas: cuatro décadas de glorias... y algunos años más. Documental radiofónico, apunta que tomando en cuenta la clasificación hecha por la Universidad Católica Andrés Bello, acerca de los tipos de investigación, es exploratoria cuando se encuentra orientada a:

A proporcionar elementos adicionales que clarifiquen áreas sobre las que existe un bajo nivel de conocimiento o en las cuales la información disponible esté sumamente dispersa. No generan conclusiones terminantes sino aproximaciones y permiten reconocer tendencias, corrientes o inclinaciones en una determinada situación (p.65).

En tal sentido, el presente estudio es del tipo exploratorio, dado que mediante el mismo se hace un reconocimiento de lo que han sido los últimos veinte años del campeonato nacional de automovilismo del que se tiene poca información, y se intentan establecer aproximaciones y no conclusiones determinantes.

DISEÑO DE LA INVESTIGACIÓN

Basado en lo especificado por Kerlinger (2002) esta investigación cumple con los parámetros para ser considerada de tipo no experimental.

La investigación no experimental es la búsqueda empírica y sistemática en la que el científico no posee control directo de las variables (...), debido a que sus manifestaciones ya han ocurrido o a que son inherentemente no manipulables. Se hacen inferencias sobre las relaciones entre las variables, sin intervención directa, de la variación concomitante de las variables (...) (p. 504)

Tomando en cuenta lo antes especificado, el diseño del presente trabajo es no experimental debido a que no se manipulan variables y toda la información obtenida para su realización es a través de entrevistas y búsqueda de fuentes bibliográficas, tratando siempre en la medida de lo posible de mantenerse apegado a la objetividad de la investigación.

LA REALIZACIÓN

IDEA

Realizar un documental radiofónico que recoja y describa el acontecer del campeonato nacional de automovilismo, a través de pilotos y periodistas que han participado o trabajado con el campeonato durante los años comprendidos entre 1.992 y 2.012.

SINOPSIS

Este documental radiofónico recoge mediante relatos y opiniones el acontecer del automovilismo nacional durante los últimos 20 años de su ejecución. En él son plasmados los momentos más destacados según los propios entrevistados e igualmente se comenta el contexto general en el que es desarrollado el campeonato nacional de automovilismo en la actualidad.

TRATAMIENTO

En el documental radiofónico sobre el Campeonato Nacional de Automovilismo Venezolano desde 1992 hasta 2012 se hace un recorrido a través de la narración de personajes involucrados con el desarrollo del campeonato durante los mencionados años.

La estructura narrativa empleada para desarrollar el contenido de la presente pieza fue la de “estrella con picos invertidos” propuesta por Julio Cabello en su obra *La radio: su lenguaje, géneros y formatos*. Según Cabello en este modelo “el tema (...) parte del problema mismo, del centro de la estrella, recorre un aspecto de éste y retorna a ese centro, hasta recorrer todos los bordes” (1986, p. 75).

Por ello en esta pieza, el tema central: campeonato de automovilismo nacional es tocado de manera continua desde el inicio hasta el final del documental, a través de la narración se lleva al oyente desde el centro del tema hacia los extremos o derivaciones de este, y luego se retoma al centro. De esta manera queda asegurada la reiteración que se traduce en retención del mensaje por parte de la audiencia.

Los momentos tomados en cuenta para la realización del documental radiofónico surgieron a través de las entrevistas realizadas y la importancia que los pilotos y periodistas le dieron a tales acontecimientos. Dadas las respuestas al cuestionario realizado, se determinaron los momentos más resaltantes de los 20 años considerados en la investigación y se incluyeron en la producción de la pieza.

El grupo de entrevistados fue el siguiente:

- Romulo Jesús Pisani Guerra, nacido en Caracas el 23 de junio de 1960. Ingeniero mecánico y piloto del campeonato nacional desde el año 1.999. es uno de los promotores en los últimos años de la realización de las

válidas a través de Lideauto (liga de automovilismo de Venezuela).
Campeón de la categoría súper turismo “C” del año 2.011

- Octavio Estrada, comunicador social egresado de la Universidad Católica Andrés Bello. Cubre como fuente principal el automovilismo y la participación de pilotos venezolanos en el extranjero; desde el año 1989 trabaja en los medios.
- Antonio Fernández Rodríguez, es piloto desde año 1.976 y pertenece al GT Racing club Vargas. Fue sub-campeón en el año 2012 de la categoría turismo.
- Max Lefeld, campeón nacional de motonáutica, dedicado a documentar la actuación de los pilotos venezolanos. Conductor desde hace 20 años del programa de televisión Máxima Velocidad.
- Xavier Edgardo González, TSU en tecnología automotriz y miembro fundador de la escudería CPA (club de pilotos aficionados) participante del campeonato nacional de automovilismo desde 2008.
- Daniel Alberto La Riva, piloto desde el año 2.005. en el año 2.009 logró el tercer lugar en la categoría turismo. Representante de Venezuela en el campeonato de automovilismo Colombiano en el año 2.011 y 2.012.

- José Goncalves, piloto activo con más años disputando el campeonato nacional (42 hasta la temporada 2012). Campeón súper turismo B 2012; posee 14 títulos nacionales y 6 regionales.

En cuanto a la locución fue realizada por la autora debido a que el resto de las voces fueron de hombres y por ende agudas; la voz femenina generó un contraste diferente para atraer al oyente y generar cambios en el ritmo de la pieza, sin dejar de lado la formalidad y serenidad requerida en un documental de este tipo.

La musicalización de la pieza comienza y finaliza con una canción del género “ska” que da una intención de emoción y expectativa, la autoría pertenece a Gian Piero Gigante, a quien se le pidió permiso para utilizarla y estuvo de acuerdo (ver en anexos). Los archivos de audio para separar los contenidos dentro de la pieza fueron recogidos durante la temporada 2012 del campeonato nacional en el autódromo de Turagua y están conformados por el sonido que se produce con la aceleración al momento del arranque de la segunda válida, en la que hay aproximadamente 25 carros en pista.

La entrevista realizada al piloto Daniel La Riva fue grabada a través de un chat vía web por encontrarse este en el exterior del país, por lo que el producto no tiene la misma calidad del resto de los entrevistados en la pieza. Todos los archivos de audio fueron mejorados a través del software “pro tools” para obtener mejores resultados a nivel de calidad.

GUIÓN TÉCNICO

1. CONTROL	DISCO #1, TRACK 1, CORTINA DE PRESENTACIÓN, PP 15' queda de fondo
2. NARRADOR	¿Cuándo comenzó la pasión por correr a toda velocidad en un automóvil y sentir la adrenalina recorrer las venas? El automovilismo venezolano no es una moda ni una disciplina recién creada. Desde el año 1948 se realizan carreras deportivas en nuestro país y especialmente desde 1992 hasta el año 2012 fueron muchos los acontecimientos y hechos relevantes que ocurrieron en nuestro campeonato nacional. Comenzar por lo más importante implica conocer a los protagonistas, a quienes estuvieron en pista construyendo la historia del campeonato nacional de automovilismo
3. CONTROL	DISCO #1, TRACK 2, AUDIO DE JOSÉ GONCALVES PRESENTACIÓN

4. CONTROL	DISCO #1, TRACK 3, AUDIO DE ROMULO PISANI PRESENTACIÓN
5. CONTROL	DISCO #1, TRACK 4, AUDIO DE DANIEL LA RIVA PRESENTACIÓN
6. CONTROL	DISCO #1, TRACK 5, AUDIO DE ANTONIO FERNÁNDEZ PRESENTACIÓN
7. CONTROL	DISCO #1, TRACK 6, AUDIO DE XAVIER PRESENTACIÓN
8. NARRADOR	Pero en esta historia no solo fueron importantes quienes estuvieron en pista sino quienes nos hicieron llegar a través de su trabajo, todos los relatos y anécdotas, comunicadores sociales dedicados a cubrir el automovilismo nacional
9. CONTROL	DISCO #1, TRACK 7, AUDIO DE OCTAVIO ESTRADA PRESENTACIÓN
10. CONTROL	DISCO #1, TRACK 8, AUDIO DE MAX LEFELD PRESENTACIÓN
11. NARRADOR	Existen aspectos que en estos 20 años del campeonato se han modificado, algunos de ellos son las transmisiones televisivas en vivo

	desde la pista, el apoyo masivo de patrocinantes, la existencia de un ente que regulara el funcionamiento de las válidas, y la asistencia de público. Romulo Pisani comenta al respecto
12.CONTROL	DISCO #2, TRACK 9, AUDIO RÓMULO PISANI
13.NARRADOR	El periodista Octavio Estrada relata cómo se vivían los años 90 en el campeonato y qué aspectos se destacaban
14.CONTROL	DISCO #2, TRACK 10, OCTAVIO ESTRADA
15.NARRADOR	Por su parte José Goncalves destaca el cambio que se produjo cuando cesaron las transmisiones en vivo y los efectos que ello trajo en el campeonato
16.CONTROL	DISCO #2, TRACK 11, AUDIO JOSÉ GONCALVES
17.NARRADOR	Mientras que para el periodista Octavio Estrada el fin de las transmisiones se debió a problemas económicos relacionados con la situación del país

18.CONTROL	DISCO #2, TRACK 12, AUDIO OCTAVIO ESTRADA
19.NARRADOR	Para Rómulo Pisani la falta de transmisiones televisivas está implícitamente ligada a la disminución de patrocinantes que se ofrezcan para financiar a los pilotos
20.CONTROL	DISCO #2, TRACK 13, AUDIO RÓMULO PISANI
21.NARRADOR	Para el piloto oriental Daniel La Riva al ser el automovilismo un deporte no elitesco, y eso traducirse en pocos recursos, la inexistencia de transmisiones televisivas es simplemente otro problema
22.CONTROL	DISCO #2, TRACK 14, AUDIO DANIEL LA RIVA
23.NARRADOR	Otro elemento que se modificó en los últimos 20 años del Campeonato fue el fin de las competencias llamadas mono marca. Rómulo Pisani relata cuál era el funcionar de esa categoría
24.CONTROL	DISCO #2, TRACK 15, AUDIO RÓMULO PISANI

25.NARRADOR	Para Daniel La Riva ese campeonato mono marcas se mantuvo a pesar de serias dificultades que para la época aquejaban al país
26.CONTROL	DISCO #2, TRACK 16, AUDIO DANIEL LA RIVA
27.NARRADOR	Para José Goncalves esas copas mono marcas afectaron la esencia del automovilismo, ya que el fin era netamente económico y no deportivo
28.CONTROL	DISCO #2, TRACK 17, AUDIO JOSÉ GONCALVES
29.NARRADOR	En ese mismo sentido Antonio Fernández agrega que a ese campeonato no tenían acceso todos los pilotos por igual
30.CONTROL	DISCO #2, TRACK 18, AUDIO ANTONIO FERNÁNDEZ
31.NARRADOR	Para Max Lefeld fue lamentable el fin de las mono marcas ya que resaltaban aspectos que hoy en día no existen en el campeonato nacional
32.CONTROL	DISCO #2, TRACK 19, AUDIO MAX

	LEFELD
33.NARRADOR	Existe un acontecimiento lamentable que marcó un antes y un después en el campeonato. Fue un accidente ocurrido el 21 mayo del año 2000 cuando un vehículo de la categoría Ferrari Challenge impactó contra otro vehículo estacionado en los pits del autódromo de San Carlos en el estado Cojedes y explotó, hiriendo a varias personas y con un saldo de 3 fallecidos. Rómulo Pisani relata lo sucedido ese fin de semana
34.CONTROL	DISCO #3, TRACK 20, AUDIO RÓMULO PISANI
35.NARRADOR	Las consecuencias de ese accidente tienen repercusiones aún en la actualidad, 12 años después. Octavio Estrada afirma que el problema estuvo desde antes de arrancar la carrera
36.CONTROL	TRACK 21, DISCO #3, AUDIO OCTAVIO ESTRADA
37.NARRADOR	Max Lefeld asegura que las fallas a nivel de seguridad fueron críticas y en gran medida trajeron como

	consecuencia el accidente
38.CONTROL	DISCO #3, TRACK 22, AUDIO MAX LEFELD
39.NARRADOR	Daniel La Riva asegura que la pérdida de la institucionalidad fue otro de los factores que detonaron el trágico accidente
40.CONTROL	DISCO #3, TRACK 23, AUDIO DANIEL LA RIVA
41.NARRADOR	Para esa época existían problemas relacionados a la institucionalidad del campeonato, existía la Comisión Nacional de velocidad pero para precisamente esa carrera fueron destituidos sus integrantes y la válida no contaba con el aval para realizarse. José Goncalves indica que ello fue clave en los hechos de ese fin de semana
42.CONTROL	DISCO #3, TRACK 24, AUDIO JOSÉ GONCALVES
43.NARRADOR	Para el piloto Antonio Fernández lo ocurrido en San Carlos tuvo una cuota de responsabilidad para los dueños del autódromo quienes decidieron arrancar la carrera sin la

	autorización de la comisión nacional de velocidad
44.CONTROL	DISCO #3, TRACK 24, AUDIO ANTONIO FERNÁNDEZ
45.NARRADOR	La otra cara del campeonato de automovilismo nacional y relacionado directamente al acontecer de los años comprendidos entre 1992 y 2012 es la relacionada a los órganos que rigen el funcionar de las carreras, quienes otorgan licencias, establecen calendarios para cada año, entre otros. Actualmente existe LIDEAUTO, la liga deportiva de automovilismo. Antonio Fernández explica cuáles son las funciones de Lideauto
46.CONTROL	DISCO #3, TRACK 25, AUDIO ANTONIO FERNÁNDEZ
47.NARRADOR	Rómulo Pisani es uno de los pilotos que ha estado relacionado desde su creación con Lideauto y señala qué es
48.CONTROL	DISCO #3, TRACK 25, AUDIO RÓMULO PISANI

49.CONTROL	Para el periodista Octavio Estrada Lideauto no es más que otra de las organizaciones que se ha creado para sustituir a otra existente y sólo ha dado como resultado el deterioro del automovilismo nacional
50.CONTROL	DISCO #3, TRACK 26, AUDIO OCTAVIO ESTRADA
51.NARRADOR	José Goncalves opina en la misma línea, e indica que Lideauto no tiene el mismo peso que en algún momento llegó a tener la comisión nacional de velocidad
52.CONTROL	DISCO #3, TRACK 28, AUDIO JOSÉ GONCALVES
53.NARRADOR	Al automovilismo deportivo de Venezuela aún le quedan muchos años de historia por escribirse, y como lo dijo el piloto brasileño Ayrton Senna “pueden ser encontrados aspectos positivos hasta en las situaciones negativas y es posible utilizar todo eso como experiencia para el futuro, sea como piloto, sea como hombre” Cada uno de los protagonistas de esta historia se despide dejando un

	mensaje de reflexión
54.CONTROL	DISCO #4, TRACK 1 AUDIO ROMULO PISANI
55.CONTROL	DISCO #4, TRACK 2, AUDIO OCTAVIO ESTRADA
56.CONTROL	DISCO #4, TRACK 3, AUDIO ANTONIO FERNÁNDEZ
57.CONTROL	DISCO #4, TRACK 4, AUDIO MAX LEFELD
58.CONTROL	DISCO #4, TRACK 5, AUDIO XAVIER GONZÁLEZ
59.CONTROL	DISCO #4, TRACK 6, AUDIO DANIEL LA RIVA
60.CONTROL	DISCO #4, TRACK 7, AUDIO JOSÉ GONCALVES
61.CONTROL	DISCO #1, TRACK 1, CORTINA DE PRESENTACIÓN, PP 10' queda de fondo

DESGLOSE DE NECESIDADES

PRE- PRODUCCIÓN	PRODUCCIÓN	POST- PRODUCCIÓN
Computadora con señal de internet	Grabadora de audio RCA	Computadora con Final Cut, Adobe Audition y Sony Vegas Pro
Teléfono	Cable USB	Editor
Material de oficina	Micrófono	Diseño de CD
Digitalización del material	Material de oficina	Impresión de CD
Libros, revistas y periódicos deportivos	Laptop	Musicalización
	2 Pilas triple A para la grabadora	CDs vírgenes
	Estudio de grabación	Diseño del CD
		Audífonos

PLAN DE GRABACIÓN

La estructura del producto de este trabajo especial de grado estará organizada en tres partes, utilizando la clásica división de trabajos de producción: pre-producción, producción y post-producción.

Pre-producción

La pre-producción de este documental radiofónico comenzó en Octubre del año 2011 con la búsqueda de materiales similares realizados anteriormente, tanto de tesis como de revistas y periódicos que incluían el automovilismo nacional desde sus inicios, arqueo de fuentes, análisis de información, contactos con los pilotos y periodistas que participaron en el campeonato Nacional a lo largo de los años que van desde 1992 hasta el 2012; en esta etapa igualmente se construyó el plan de rodaje y la preparación de los elementos con los que sería necesario contar en la grabación.

Producción

En este apartado se llevó a cabo la grabación de las entrevistas y relatos de los pilotos y periodistas, así como la grabación de la aceleración de algunos de los carros que fueron usados para musicalizar, y la selección de la música.

Post-Producción

En la parte final del proceso de producción se realizó el pietaje del material recopilado, la revisión del contenido editado, la musicalización de las piezas sonoras, el análisis de gastos y las conclusiones.

Lugar de grabación: Casa de tesista

Pauta de grabación: 2 de febrero de 2013

Hora: 10am a 2pm

Actividad	Hora	Recursos
Presentación	10:00 a 10:30am	Laptop, grabador de audio y audífonos
Prueba de micrófonos y sonido	11:30 a 12m	Grabador de audio, micrófono y audífonos
Grabación de entrevista a Daniel La Riva	12:00 a 2:00pm	Grabador de audio, micrófono de balita y audífonos

Lugar de grabación: Oficina de Rómulo Pisani, Caracas.

Pauta de grabación: 4 de Marzo de 2013

Hora: 1pm a 4pm.

Actividad	Hora	Recursos
Presentación	1:00 a 1:30pm	
Prueba de micrófonos y sonido	1:30 a 2:00pm	Grabador de audio, micrófono y audífonos
Grabación de entrevista a Rómulo Pisani	2:00 a 3:00pm	Grabador de audio, micrófono de balita y audífonos

Lugar de grabación: Taller de trabajo del Sr José Goncalves

Pauta de grabación: 5 de Febrero de 2013

Hora: 10am a 2pm

Actividad	Hora	Recursos
Presentación	10:00 a 10:30am	
Prueba de micrófonos y sonido	11:30 a 12m	Grabador de audio, micrófono y audífonos
Grabación de entrevista a José Goncalves	12:00 a 2:00pm	Grabador de audio, micrófono de balita y audífonos

Lugar de grabación: Taller mecánico

Pauta de grabación: 15 de febrero de 2013

Hora: 1pm a 4pm.

Actividad	Hora	Recursos
Presentación	1:00 a 1:30pm	
Prueba de micrófonos y sonido	1:30 a 2:00pm	Grabador de audio, micrófono y audífonos
Grabación de entrevista a Xavier González	2:00 a 3:00pm	Grabador de audio, micrófono de balita y audífonos

Lugar de grabación: Taller mecánico LuisFer, La Guaira

Pauta de grabación: 16 de febrero de 2013

Hora: 1pm a 4pm

Actividad	Hora	Recursos
Presentación	1:00 a 1:30pm	
Prueba de micrófonos y sonido	1:30 a 2:00pm	Grabador de audio, micrófono y audífonos
Grabación de entrevista a Antonio Fernández	2:00 a 3:00pm	Grabador de audio , micrófono de balita y audífonos

Lugar de grabación: Estudio de grabación de Jimpirrocker's

Pauta de grabación: 17 de febrero de 2013

Hora: 10am a 2pm

Actividad	Hora	Recursos
Presentación	10:00 a 10:30am	
Prueba de micrófonos y sonido	11:30 a 12m	Grabador de audio, micrófono y audífonos
Grabación de entrevista a Octavio Estrada	12:00 a 2:00pm	Grabador de audio, micrófono de balita y audífonos

Lugar de grabación: Oficina de trabajo de Max Lefeld

Pauta de grabación: 19 de febrero de 2013

Hora: 10am a 2pm

Actividad	Hora	Recursos
Presentación	10:00 a 10:30am	
Prueba de micrófonos y sonido	11:30 a 12m	Grabador de audio, micrófono y audífonos
Grabación de entrevista a Max Lefeld	12:00 a 2:00pm	Grabador de audio, micrófono de balita y audífonos

FICHA TÉCNICA

Dirección: María Gabriela Manzo.

Producción General: María Gabriela Manzo.

Musicalización: María Gabriela Manzo

Edición: María Gabriela Manzo.

Diseño de CD: María Gabriela Manzo.

Narración: María Gabriela Manzo.

Voces: Rómulo Pisani, Antonio Fernández, Daniel La Riva, José Goncalves, Xavier González, Max Lefeld, Octavio Estrada.

Sonidos: Recopilados por María Gabriela Manzo durante la temporada 2012.

Música: Canción: Pole Position. Música y Letra: Gian Piero Gigante. Grupo: Skabiosis

JIMPIRROCKER'

PARADISE ROCK MUSIC

PRESUPUESTO GENERAL

Proveedor: Jimpirrocker's

Rif: J - 29993818-1

Ciente: Maria Gabriela Manzo J.

C.I: 19.764.620

Fecha: 18 marzo 2012

Presupuesto: 00312699



Por concepto de:

Tres (03) horas de grabación en estudio 600.00

Dos (02) horas de mezcla en estudio 600.00

JIMPIRROCKER'S

PARADISE ROCK MUSIC STUDIO

Sub total: 1.200

IVA 129%: 144

Total: 1.344.00

Tiempo de entrega: Una (01) semana

Forma de pago: A la entrega del producto

ALQUILER

SONIDO

Calle Guaicaipuro, número 133, local 133, Los Teques, Estado Miranda

(0412) 6310968

Tel: 0412.6310968 // 0212.3646709

BACKLINE

ILUMINACION

JIMPIRROCKER'

PARADISE ROCK MUSIC



**Corporación la Mesa Redonda
Medieval C.A.
J-29574037-9**

Centro Empresarial El Coliseo.
Piso 1, Local 18
En el distribuidor de Rosaleda
San Antonio de los Altos, Edo. Miranda
Telf_ (0414)269 35 06

PRESUPUESTO

Dirigido a: Gabriela Manzo

No. De Control 00201

Fecha: 15/03/2013

Descripcion	Precio Unitario	Precio Total
o 3 horas de Grabación	170,00	510,00
o 3 Horas de Mezcla	170,00	510,00
CORPORACIÓN LA MESA REDONDA MEDIEVAL, C.A. RIF J-29574037-9		
	Sub Total	1.020,00
	IVA 12%	122,40
	TOTAL	1.144,40

Presupuesto Valido por 30 dias una vez emitido.

Contactos:

Telf: / (0414) 2693506

Email: MedievalRecords1@gmail.com

WEB: www.MedievalRecords.com

ANÁLISIS DE COSTOS

Para la realización del documental *Pasión por la velocidad*: documental radiofónico sobre el Campeonato Nacional de Automovilismo Venezolano desde 1992 hasta 2012 se elaboró un desglose de necesidades y ello junto a los presupuestos obtenidos se estudiaron y se determinó realizar la grabación en el estudio Jimpirrockers ya que prestaban un servicio más completo y a mejor precio.

La edición, musicalización y montaje no tuvieron costos algunos ya que fueron realizados por la tesista en cuestión.

La grabación de las entrevistas a los pilotos y periodistas se realizó con una grabadora RCA que tuvo un costo de 900BsF más las pilas doble AA que costaron 60BsF el par.

Los cds en los que se reprodujo la pieza del documental costaron 8BsF cada uno y se adquirieron un total de 10 unidades, lo que representó un gasto de 80BsF. Para la impresión, transporte y otros gastos se generó un total de 1.960 BsF.

En total la realización de este documental acarrió un gasto total de 3.000BsF, siempre usando de la mejor manera posible los recursos disponibles.

CONCLUSIONES GENERALES

Por el enorme alcance, la radio representa un medio idóneo para dar a conocer, transmitir y divulgar la información contenida en el presente documental.

En este tipo de documental radiofónico de carácter histórico debe existir una coherencia entre la locución, sonidos especiales, musicalización e hilo narrativo, para que el oyente al escucharlo pueda reconstruir los hechos narrados e imaginárselos.

Los documentales radiofónicos permiten reseñar la historia de algún acontecimiento, debido al tipo de producción que se realiza y por su estructura.

Los elementos propios del lenguaje radiofónico no deben interferir en la medida ni deben producir prejuicios sobre documentos históricos como los incluidos en un documental radiofónico.

Desde los comienzos de las carreras automovilísticas en Venezuela, en el año 1.948, esta actividad se ha realizado ininterrumpidamente y ha llevado consigo una inmensa logística para su realización.

Venezuela es en la actualidad una potencia en cuanto a producción de pilotos con nivel y conocimiento técnico que se destacan en pistas en el exterior.

Los pilotos venezolanos sobresalen tanto en colectivo como a nivel de logros personales, cada vez son más los que cosechan triunfos dentro y fuera del país.

FUENTES DE INFORMACIÓN Y BIBLIOGRAFÍA

Fuentes bibliográficas:

CABELLO, J. (1986). *La radio: su lenguaje, géneros y formatos*. Caracas: Editorial Torre de Babel.

HAYE, R. (1995). *Hacia una nueva radio*. Buenos Aires, Argentina: Ediciones Paidós.

KAPLÚN, M. (1978) *Producción de programas de radio*, Ecuador, Colección Intiyán, CIESPAL.

KERLINGER, F.N., y Lee, H.B. (2002). *Investigación del comportamiento: métodos de investigación en ciencias sociales*. México: McGraw-Hill.

MAZA, M. y Cristina Cervantes. (1997). *Guión para medios audiovisuales*. México: Editorial Alambra Mexicana.

MUÑOZ, J y GIL, C. (1994). *La Radio: Teoría y práctica*. Segunda Edición. Madrid: Instituto oficial de Radio Televisión Española (IORT).

VILLAMIZAR, G. (2005). *Teoría y práctica de la radio*. Caracas: Editora El Nacional.

Fuentes Hemerográficas:

S/A. (1993) Material promocional GT de Las Américas y Ferrari Challenge. Folleto publicitario. Pág 1.

AFONSO, J (2012). Dale chola. El desafío de la historia. Revista 33. Página 76.

Fuentes Electrónicas:

S/A. (2005). Automovilismo nacional todo el año. Recuperado el 8 junio de 2012, de <http://motores.com.ve/automovilismonacional.php>

S/A. (2010). Página oficial del automovilismo nacional. Recuperado el 5 de mayo de 2012, de <http://www.velocidadven.com.ve/>

S/A. (2012). Pasión a la velocidad y motores. Recuperado el 20 mayo de 2012, de <http://www.pasionalavelocidad.com>

A SCHILLING Comisión Nacional de Velocidad fija posición frente a tragedia de San Carlos. recuperado el 30 junio de 2012, de <http://www.automotriz.net/deporte/acc-sancarlos3.html>

LA RIVA, D. (2010). Pisteros orientales: Lo mejor del automovilismo nacional y regional de Venezuela. Recuperado el 10 septiembre de 2012, de <http://pistaoriental.blogspot.com>

- JACOBI, J. (2000). Comisión Nacional de Velocidad fija posición frente a tragedia de San Carlos. Recuperado el 6 de junio de 2012, de <http://www.automotriz.net/deporte/acc-sancarlos3.html>
- PAULI ALBA C. (2005). Primera Carrera Caracas Maracaibo Caracas 1949. Gran Premio Rafael Urdaneta. Recuperado el 17 de junio de 2012, de <http://comisiondeportivatouring.com/caracasmaracaibocaracas.php>
- RAMOS P. (2009). Apuntes para la realización de un documental radiofónico. Recuperado el 28 noviembre de 2012, de <http://produccionradiofonicaeci.blogspot.com/2009/05/el-periodismo-en-la-radio.html>
- Universidad Católica Andrés Bello. (2007). Escuela de Comunicación Social, servicios para el estudiante. Recuperado el 28 de noviembre de 2012, de www.ucab.edu.ve

Trabajos de Grado inéditos

- Linares, A. (2001). *Leones del Caracas: cuatro décadas de gloria... Y algunos años más. Documental Radiofónico*. Tesis de pregrado inédita, Universidad Católica Andrés Bello, Caracas, Venezuela.
- Paulí, A. (1992) *Fiebre de velocidad: la historia del automovilismo nacional*. Tesis de pregrado inédita, Universidad Católica Andrés Bello, Caracas. Venezuela

ANEXOS

Anexo A

Rómulo Jesús Pisani Guerra, nacido en Caracas el 23 de junio de 1960. Ingeniero mecánico y piloto del campeonato nacional desde el año 1.999.

¿Desde cuándo y por qué es piloto del campeonato Nacional?

Desde el año 99 me inicié yo como piloto, en Venezuela. Me inicié con una gente llamada escudería 97, que en esa época lo manejaba el señor José Luis Cid, actual presidente de LIDEAUTO y el señor Antonio Betancourt, esa era una gente que se dedicaba a alquilar carros, con lo cual permitían que cualquier persona que tuviera ganas de correr y por supuesto tuviera la plata podía agarrar el carro, lo alquilaba tal y cual como alquilar un carro en cualquier alquiler de vehículos, pasabas primero por un curso previo para saber más o menos si manejabas, en realidad ese curso no era importante porque montaban a cualquier persona. Yo arranqué con la categoría llamada palio novato, entonces el carro era alquilado y lo que hacías era nada tu pagabas tu carrea y te presentabas en tu carrera con tu casco, tu braga tu broma, hacías tus prácticas y corrías tu carrera, y así me inicié en el automovilismo un poquito tarde, ya tenía 39 años.

¿Por qué decidió iniciarse en el campeonato nacional?

Yo creo que el apellido de los italianos inevitablemente te conduce a montarte en algo que se mueva rápido, sea con moto o carro. Cuando yo comencé a correr de los 15 pilotos que había, 13 tenían apellidos italianos, entonces yo te digo, si me preguntan por qué yo creo que la genética italiana te conduce a la velocidad, no sé por qué pero es una inclinación que tenía por la velocidad desde chiquito, en realidad a los 18 años lo que hacía era correr por Caracas, echaba carreras de toda la vida y armé los motores de mi carro, siempre tuve afición profunda por los carros.

Tiene idea o conoce ¿cuándo comenzó el campeonato en este formato actual de circuitos?

Eso es viejísimo, o sea cuando existía escudería 97 ahí se corría la GT súper turismo, turismo, no sé qué, eso debe haber sido como del año 60, o antes. Eso debe tener 50 años.

¿Por qué fue el fin de las copas Mustang, Peugeot, Palio, y Escudería 97?

Yo creo que era por eso, en esa época había una categoría turismo como la que estoy corriendo yo ahorita, cada quien tenía su carro cada quien preparaba su carro, eran mucho más costoso, entonces tenías que tener tu carro tuyo, prepararlo, tenas que tener un mecánico, un preparador, un asistente, necesitabas mucha más plata, un tráiler para llevar el carro, en cambio esta gente te ofrecía el carro y lo alquilaba, lo que hacías era llegar al circuito, te montabas y te ibas, chao, era muy fácil, te era más barato eso que comprarte tu carro. Entonces ellos nacen por eso, y la verdad es que llenaron las categorías, entonces yo me inicié en lo que tenía que iniciarme, yo no iba a iniciarme con un carro comprado por mi si yo no sabía nada de eso, preferí meterme en una escudería y habíamos varias personas que estábamos ahí igual. Y en esa época había dos categorías, los neones que eran mono marcas también como escudería 97, los Fiat, yo comencé en los Fiat porque los neones eran para expertos, entonces entre en la Fiat que era Fiat palio novato, y Fiat Palio tenía dos categorías, Palio novato y Palio experto, ¿cómo pasabas de una a la otra? Bueno si llegabas en los tres primeros puestos de novato, automáticamente pasaban para expertos. Y en expertos también corrieron muchos pilotos experimentados de Venezuela, que corrían desde que tenían 10 años, te estoy hablando de gente como Alex Popow, como Paco Hurtado, como Gaetano Ardagna que todavía corre, porque todos esos tipos nacieron en un carro. Para los que entrabamos nuevos lo más chévere o lo más cómodo era entrar con escudería 97, en esa época había el turismo nacional que cada uno tenía sus carros particulares, y a la escudería que se permitía entrar a un sistema más barato.

¿Por qué dejó de existir escudería 97?

Bueno por los rollos políticos de Venezuela, rollos económicos , la cosa no era rentable los patrocinantes de Venezuela comenzaron a aflojar la plata porque eso se mantiene mucho en los patrocinantes, los de esa época por ejemplo en los carros solamente podías poner en las puertas los patrocinantes que te pagaban la carrera, sólo tenías las puertas por que el resto del carro estaba forrado, que yo recuerde de PDVSA patrocinaba eso, Goodyear es la que ponía los cauchos entonces los carros decían Goodyear, aceites PDVSA estaban metidos con aceite y con gasolina, amortiguadores Monroe eran los que ponían los amortiguadores entonces los carros decían Monroe, entonces tenían una parte ya pagada por el patrocinio y por unas compañías que se metían ahí, que ya no se meten entonces evidentemente la falta de patrocinio hace que al no haber plata fluyendo se cayó la escudería y más nunca continuó. Y después se le unió otra cosa que fue la escasez de carros, si tu quieres sacar una competencia mono marcas ahorita con que carro lo vas a hacer si no hay carros, no puedes ni arrancar, y en esa época había carros de sobra, ahora hay una producción nacional muy por debajo del consumo nacional

mucho menos para venderte 15 ó 20 carros para hacer una escudería, olvídale, ya eso es inoperante. Entonces el país se encargó de acabar con esa posibilidad.

¿Cuántos títulos ha ganado y en qué categorías?

En Aveo quedé empatado en el primer lugar en el año 2007, cuando arranque por eso fue que me emocione por que arranque con la palio novato llegue segundo, entonces si arrancando llegue de segundo me emocione y dije oye yo soy hijo de Fittipaldi o tengo algo por ahí, y después cambie para la Mustang, bueno imagínate yo arranqué a correr con un Palio cuatro cilindros y cien caballos, tracción delantera, ese año se acaba el contrato con la FIA y ya yo estaba envenenado por seguir corriendo carros, al siguiente año escudería no tenía ni Fiat ni neones, las dos se cayeron y salió la Mustang entonces te imaginas, tu pasas de un carro de tracción delantera, cien caballos, a uno de tracción trasera y trescientos caballos que son los Mustang, por supuesto que eso fue un desastre, eso fue un desastre y en la Mustang llegue 9no al primer año, sexto al segundo año, después corrí creo que fue Peugeot, llegue cuarto después corrí corsa llegue tercero, después Aveo tres años 3ro el primer año y empatado el segundo y tercer año, y ahí se acabó escudería 97, yo seguía envenenado y me tuve que meter en la turismo, decidí comprarme el carro que tengo ahorita que es el Civic y correr en la súper turismo compre el carro y pase dos años armándolo porque cuesta plata y complicado todo arranque en el 2009, mitad del 2009, en el 2010 hice un desastre, ah no, en el 2012 llegue de segundo tengo dos segundo en la súper turismo c y en el año 2011 gane el campeonato en el 2012 me fue malísimo, el carro no funciona, se fundió, se le echó a perder la cadena, no sirvió para nada espero que este año pues se acomode.

¿Qué es Lideauto y cuáles son sus funciones?

Lideauto es el ente rector del automovilismo en las pistas de Venezuela, Lideauto es una liga de automovilismo que agrupa a todos los clubes de automovilismo de Venezuela y ella es la que dicta todas las pautas, ella es la autoridad máxima.

¿Y la comisión nacional de velocidad?

Eso no existe más, eso existió y eso fue una de las razones por las que el automovilismo se cayó, la comisión nacional de velocidad funcionaba y era la que organizaba las carreras y eso se cayó en el año 2002, por problemas que hubo con los circuitos y porque había una falta de homologación cuando en el 2001 hubo el choque con el Ferrari, y se murieron unas personas en San Carlos, entonces a San Carlos le sacaron la homologación como circuito nacional, Turagua también tenía problemas técnicos de seguridad entonces se cayó la comisión nacional de

velocidad y eso se vino al piso, nosotros estamos tratando de rescatar el automovilismo nacional después de 10 años, yo particularmente me he involucrado muchísimo en esto y he estado metido en la organización de las carreras los dos últimos años en Venezuela, y Lideauto está presidida ahorita por José Luis Cid y se creó en el año 2009 y de ahí para acá es que está funcionando el automovilismo, y Lideauto es el ente rector decide quién es el organizador, es el que otorga las licencias es el que otorga la permisología a los circuitos y es la autoridad máxima.

¿Estaría usted de acuerdo o no con el patrocinio por parte del estado?

La respuesta es automática si y triple si, de hecho con la nueva ley del deporte hay una ventana abierta para que eso se produzca, esa ley es nueva la acaban de promulgar arranco prácticamente en el 2011 todavía estamos en eso, tu sabes que uno se adapta a eso entonces es un proceso poquito complicado, tienes que meterte primero en un club, y ese club tienes que inscribirlo en el IND, en el IND presentar al club como un proyecto para que sea patrocinado y para tener acceso al fondo nacional del deporte que obliga a las compañías a meter plata en ese fondo. Una vez que tú tienes tu proyecto de club que puede ser por ejemplo la ejecución del campeonato 2013 entonces tu lo metes en el IND y pasa por un proceso de aprobación y pasa a lo que llaman ellos una cartera de proyectos aprobados solo esos proyectos son los que tienen derecho a que una compañía privada te otorgue patrocinio, entonces es medio complicadito, ya yo estoy haciendo mi club ya lo tengo listo me he tardado entre una y otra cosa y que eso ocupa tiempo y dedicación y aunque lo tengo listo yo puedo acceder a esos fondos es en 2014, pero ahorita para tener una fecha estipulada para 2013 tu tenías que meter en 2012 ese proyecto de tu club para poder tener acceso a los fondos de 2013, no sé si hay algún club que ya los tenga, pero digamos que hay un camino abierto para obtener el patrocinio en aquella época no era tan complicado o sea el automovilismo tenía su gente y van y corrían todos, salían por televisión y qué pasaba? bueno nada que las compañías que iba se metían que PDVSA patrocinaba, Movilnet patrocinaba, aceites Castrol patrocinaba Monroe patrocinaba Goodyear y Firestone patrocinaban metidos de cabeza y era otro país, fíjate yo conozco muchos pilotos de hecho Germán Oliveira que es mi jefe mecánico del carro fue un piloto de esa época y él vivía de eso o sea el corría el carro y su salario se lo producía el patrocinio o sea el corría carros y le sobraba plata, el país al que queremos regresar, ojala.

¿Por qué se terminaron las transmisiones en vivo?

Porque no hay interés, al no haber dinero por el medio se nos salió todo si no ponen la plata en el automovilismo nacional evidentemente no va a haber ni televisión, a quien le interesa ver en la televisión una broma a la que van 100 personas para una carrera y nosotros tenemos tremendo espectáculo porque eso

es lo curioso hay tremendo espectáculo y nadie se ha fijado en nosotros, ahorita parece que hay una agencia llamada Motorland que quería como que patrocinarnos pero están ahí con un guabineo de decir que si y que no. hasta que no entre la compañía privada a meterle plata al automovilismo eso no va a levantar, eso no va a levantar, ya estamos mucho más organizados , ya hay muchos más carros en pista y logramos hacer 50 carros en pista en 3 categorías, hemos ordenado la casa con la formación de Lideauto pero hasta que esto no se conforme debidamente no va a terminar de despegar y la guinda que le falta a este trago es la empresa privada, lo que pasa es que el país con todo lo que tenemos rollos políticos, rollos económicos, las compañías están es luchando para estar abiertas ahora imagínate tu si van a pensar en dar una plata para meterle a unos carros, no está fácil en otra época se podía.

Antes exigían que para transmitir la Fórmula 1, se transmitiese también el automovilismo nacional

Eso me parece una medida excelente, bueno pero es que hace poco me di cuenta de que le quitaron las transmisiones a Venezuela meridiano no va a pasar formula 1 y Televen tampoco , ni Tves ¿cómo es posible que Tves que es un canal del estado que tiene todo el derecho a serlo tenemos a Pastor Maldonado corriendo , tenemos a Speedy González como piloto de reserva en la Marrusia y que Tves que es un canal nacional no transmita la fórmula 1? eso es insólito, tienen a nuestro piloto estrella que es una maravilla que por fin apareció alguien del automovilismo nacional que ganó el año pasado la carrera de Barcelona y que Tves no tenga los permisos de Fórmula 1, eso es insólito entonces si no pasan formula 1 mucho menos esos tipos van a transmitir el automovilismo nacional, ojala, yo he tratado de tocar puertas he hablado con Suchanek, que es un tipo que se encargaba del automovilismo en la época mía cuando yo corría palio, cuando yo corría palio novato a mí me veían desde México hasta Argentina porque hasta en ESPN transmitían las carreras, imagínate que le digas a un patrocinante, mira voy a salir en Directv en ESPN hasta argentina y en Venezuela por supuesto transmitía el canal 8 en vivió VTV lo transmitía en vivo ESPN pasaba las carreras y el ESPN internacional imagínate tú entonces llamabas a los patrocinantes y te llovían pero ahora como tú le ofreces un carro a una compañía privada si no sales ni siquiera en la televisión nacional? que salimos en meridiano y en un horario malísimo, eso no tiene ningún valor hasta que eso mejore y eso depende mucho de nosotros hasta que no nos organicemos y saquemos un espectáculo que yo creo que ya lo estamos haciendo hemos pasado varios años luchando por eso y ya está muchísimo mejor ya tenemos a LIDEAUTO que es un ente que nos organiza, tenemos a muchos pilotos corriendo hay más orden dentro del automovilismo yo creo que ya llegó la hora de que alguien se fije en nosotros eso creo que es lo que va a pasar pronto.

¿Qué considera usted que ha cambiado en estos últimos 20 años del campeonato nacional?

Yo creo que el país cambio, al cambiar el país pues ¿qué importa el automovilismo? si alguien está pensando en cómo consigue una harina pan o azúcar que no lo consigue en ningún lado, entonces evidentemente a este tipo de cosas nadie le para. Lo que eran las inversiones en mercadeo se han disminuido muchísimo en este país en general y definitivamente el automovilismo depende del mercadeo si tú no tienes patrocinantes nadie te va a parar y es un tipo de mercadeo que un tipo diga "voy a poner mis amortiguadores, yo le regalo mis amortiguadores al automovilismo nacional" pero qué espero yo a cambio? bueno que vayan 5mil personas a ver la carrera para que todos digan "mira aquí todos usan Monroe, esos deben ser unos amortiguadores buenos" y ahí yo me devuelvo la inversión se retorna la inversión o esta carrera sale en ESPN, o Speed Channel, y me va a ver un montón de gente, entonces la palabra Monroe sale y es cuando yo retorno mi inversión yo les regalo los amortiguadores pero a cambio tuve minutos en televisión fue gente a vernos con los carros y mi amortiguador se vendió más . Pero si a la carrera van 100 personas , no salimos en ninguna televisión qué patrocinante se va a meter? entonces yo creo que el país cambió y al cambiarle el esquema de inversión a todas las compañías privadas que son las que nos pueden echar una mano porque el estado ni nos hace caso le hemos jalado mecate 50mil veces por ejemplo para decirte alguien a la gobernación de Aragua para que asfalten el circuito que tienen 40 años sin ser asfaltado, que es el de Turagua y no se puede ni si quiera que tapen los huequitos, ni hablar del asfaltado general, la gobernación no ha dado ni un pote de pintura para pintar los baños , tenemos que hacerlo todo los pilotos , ahí el estado tiene que intervenir un poco para incentivar el deporte y no se meten ni arriman una para el mingo pues, no hay manera, ha sido muy difícil que nos valoren.

Las tabacaleras representaban un apoyo bastante fuerte para el campeonato nacional, ¿por qué dejaron de estar?

Eso está prohibido, antes apoyaba Malboro, Someting Especial, había una cantidad de marcas de cigarros que apoyaban y ya no eso está prohibido a nivel mundial.

¿En qué momento dejaron de apoyar en Venezuela?

Yo tengo una foto en Turagua por ahí de hace 20 años y Malboro estaba por todos lados, pro está prohibida la propaganda de cigarros en Venezuela desde hace tiempo, desde hace como 10 ó 15 años. Eso está requeté prohibido, ni cigarros ni licor y polar era otra de las que metía plata pero con cerveza ahora ya no, entonces

ni cerveza ni licor ni cigarros ya lo que quedan son las compañías que tienen que ver intrínsecamente con los vehículos, yo diría, aceites, en general: Castrol, Incaoil, que se yo PDVSA pero ninguna está funcionando, eso está funcionando porque los pilotos nos financiamos porque ha sido bien difícil.

El accidente en mayo del año 2001 en San Carlos, ¿qué consecuencias trajo? y su opinión personal de lo que pasó

Las consecuencias de lo que pasó ese año fueron graves, la comisión nacional de velocidad renunció y se desarmó a raíz de eso porque San Carlos fue declarado un circuito no apto para correr por las fallas de seguridad y técnicas que tenía eso tuvo su repercusión también en Turagua y el automovilismo se vino para el piso, el accidente en San Carlos destruyó lo que había de automovilismo en 2001, acabó con lo que había y todo está reapareciendo ahorita, 10 años después entonces eso realmente fue dramático, de hecho la Ferrari que corría aquí se fue de Venezuela en esa época no corrieron más la Ferrari Challenge que era la que tuvo la actividad pues el piloto se llamaba Francois Guerin de hecho no se murió le hicieron como 20 operaciones y por ahí lo vi en estos días.

Su opinión personal del accidente

Una falla dramática que tenía San Carlos, a San Carlos se le había pedido que reparara eso en la entrada a los pits tenía que estar en una zona de baja velocidad y si estaba en una zona de alta velocidad como es la recta principal debía tener un muro en "S" de concreto armado que baje la velocidad de los carros, ese muro en curva no existía, tu nos veías entrar en San Carlos a los pits en 200 y en esa carrera ese carro corrió en la curva de los bombillos, entro a la recta principal a doscientos se le atravesó un carro y ese carro, se coleó y entro a doscientos kilómetros por hora a los pits , no había muro y da la mala suerte que en los pits además había un carro mal parado que fue con el que chocó el Ferrari Challenge que era un Mustang de la categoría GT que no estaba en el pit, estaba mal parado y cuando chocó contra ese carro fue lo que provocó la explosión, si el Ferrari chocaba contra el muro de los pits por sí sólo no habría explotado, entonces lo que provocó la explosión y mató a la gente fue el Mustang que estaba mal parado y encima tenía full gasolina se le estrelló otro carro a doscientos y explotó, y todos los que estaban alrededor viendo se murieron , más hubo una cantidad de quemados eso fue horrible. ese día no se me va a olvidar nunca, era la segunda carrera de mi vida, yo estaba en Palio novato yo estaba en los pits rezando porque estaba asustadísimo y de repente oigo y eché un carrerazo y digo "Dios mío qué pasó" como ese día en la inauguración de la carrera había pasado un avión, una avioneta con una exhibición ahí bien bonita yo dije "se cayó un avión" fue lo que pensé yo cuando fui a correr a los pits y me consigo el Ferrari estrellado, un montón de muertos en el piso, el

Mustang explotado, una cosa que yo nunca había visto ni en televisión lo había visto y en Venezuela prácticamente nunca han habido muertos en el automovilismo y realmente eso acabó con el automovilismo en esa época y ahora los carros tienen las medidas de seguridad requeridas, expandieron muchas de las zonas de retiro en las curvas eso las hizo más amplias y planas, antes eran como unos barrancos eso trajo sus cosas malas y sus cosas buenas y empezaron a pararle mucho más a las condiciones de seguridad en los autódromos nacionales. Ahora San Carlos tiene su muro, muy bien hecho para la entrada, ya no pueden entrar a doscientos y en Turagua también se cambió, se pusieron unas mallas diferentes, se mejoraron las vallas de las rectas se creó un muro en Turagua que ya lo tenían pero lo mejoraron, trajo consecuencias buenas y malas porque acabó con el automovilismo de esa época pero provocó mayor seguridad en los circuitos que hoy en día tenemos. Y en este año creo que vamos a correr en Maracaibo que estaba inactivo, entonces correríamos en los cuatro circuitos. Venezuela tiene un gran privilegio que es tener cuatro circuitos, en Colombia hay tremendo automovilismo y toda Colombia corre en Tocancipá que es un pedazo de circuito que está en Bogotá uno y nosotros tenemos un automovilismo incipiente y tenemos cuatro tremendos circuitos que son Turagua, San Carlos, Puerto Ordaz que está remodelado completo y Maracaibo que también lo acaban de remodelar este año vamos a correr en los cuatro, para adelantarte

¿Qué recomendaciones tiene en cuanto a medidas para aplicar e impulsar el campeonato nacional?

Ya las estamos tomando o sea la formación de Lideauto hace dos años, esa gente regula lo que son autoridades, son los que en el automovilismo dictan las reglas y hacen que se cumplan y desde que nació Lideauto el automovilismo cada día crece más. Todos los años hay más carros, este año entran 5 ó 6 más, remodelamos los reglamentos para que las cosas estén más claras, entonces ahora está todo más claro, lo que falta es el dinero, lo que falta es el patrocinio del gobierno o de la empresa privada, pero eso sería después, ya el camino está trazado.

Mensaje final, reflexión o comentario del automovilismo internacional y nacional

El mensaje final siempre ha sido el mismo que tenemos nosotros, y es que a los chamos que dejen las correderas en las calles y que hay un automovilismo nacional en el que pueden correr con unas normas y medidas de seguridad para que puedan disfrutar de la velocidad como hacemos nosotros pero en un marco de seguridad perfecto, no perfecto pero bastante avanzado, no es posible que los chamos salgan a la calle a hacer esos piques que hacen allá en Urbina o en la recta

de la Prados del Este y terminan todos muertos, yo te puedo decir responsablemente que yo lo hice en mi época yo lo hice per señores hay un automovilismo acudan al automovilismo nacional que ahí pueden correr con todas las normas de seguridad y si ustedes se estrellan, se voltean se *escachapan* van a salir sanitos y salvos porque tienen roll bar en el carro, tenemos unas bragas anti fuego que permiten que no nos quememos tenemos unos cascos que nos protegen, ese es uno de los mensajes que les mando. Y a la gente que realmente le interesa el automovilismo profesional tenemos una página web informativa donde están reglamentos calendarios, la historia del automovilismo, ahí te invito a que entres tú porque ahí está la historia del automovilismo en Venezuela , la dirección es velocidadven.com.ve y ahí hay una cantidad de datos que pueden interesar y a los que estén interesados en correr se pueden meter en esa página y mandan un correo y se les dan todas las instrucciones de cómo entrar en el automovilismo nacional, nosotros hacemos cursos para que la gente aprenda a manejar en pista cursos teóricos prácticos hechos para pilotos con eso tú aprendes a manejar y si te interesa te compras tu carrito y comienzas a remodelarlo y a arreglarlo para correr en un marco de seguridad adecuado y con un automovilismo ordenado, de hecho te invito a que puedas ser pilota.

Anexo B

Octavio Estrada, comunicador social egresado de la Universidad Católica Andrés Bello. Cubre como fuente principal el automovilismo y la participación de pilotos venezolanos en el extranjero, desde el año 1989 trabaja en los medios.

¿Desde cuándo y por qué cubre el automovilismo?

Por gusto y por afición desde muy chamo, desde cuando profesional empecé a trabajar en el año 84 en la transmisiones de fórmula 1 como asistente de producción y escribir sobre carreras fue desde el año 87 con la revista LiberSports que coordiné y dirigí durante 3 años hasta que me gradué de la universidad.

¿Cuándo nació el campeonato nacional en este formato actual?

A ver, tendrías que separarlo allí en función de lo que son las carreras en circuito y las que no eran en circuitos. Porque el primer autódromo es en el año 1970 en San Carlos y a partir de allí podríamos hablar entonces de un automovilismo más o menos contemporáneo o moderno porque antes se corría era o en las calles verdad, en circuitos urbanos o en carreteras abiertas, eso fue mucho antes, en los años cincuenta. Pero el formato actual como tal cambiando las

categorías para lo que es un circuito a partir del año 70 ó 71 cuando empieza realmente como lo conocemos, en el 72 se inaugura Turagua y en el 74 Maracaibo "La Chinita" y después en el 87 ó 88 es cuando se inaugura Puerto Ordaz.

¿Qué es Lideauto?

Creo que es la organización, lo que significan las iniciales las desconozco pero es el ente deportivo que en principio debería fiscalizar al automovilismo deportivo nacional en ausencia en los últimos años, a ver... ya van 13 años desde que quedó eliminada excedida, barrida la comisión nacional de automovilismo o velocidad de Venezuela que era el ente que fiscalizaba lo que era el automovilismo pero bueno un grupo de personas decidió que ellos no eran lo suficientemente válidos y a través de maniobras lograron eliminarlo pero el resultado fue que 12 ó 13 años después el automovilismo nacional es una caricatura de lo que alguna vez fue, es algo tan triste y lamentablemente buena parte de la responsabilidad es de las personas que hoy en día se dicen dirigentes y que creo que pertenecen a esa organización... a Lideauto.

¿La comisión nacional de velocidad se extinguió cuando el accidente en San Carlos?

No, no, no, la comisión nacional de automovilismo de velocidad existió desde te estoy hablando de por lo menos principios de los años 90 hasta el año, no miento ya desde finales de los años 80. Ellos trabajaron fiscalizaron el automovilismo nacional te puedo hacer un breve recuento de que por lo menos en los años 87, 88, 90 y hasta el 91 los calendarios de automovilismo nacional tenían o llegaron a tener algunas fechas 14 válidas al año, transmisión en vivo y directo de las 14 válidas por televisión, un promedio de entre 80 y 100 autos en pista en competencia y bueno cuando te hablo de transmisión en vivo y directo era con todo lo que puede conllevar en cuanto a patrocinantes, movimiento de público la parte de publicidad era un automovilismo bastante profesional que se mantuvo, en el año 97, 98 cuando estaba el Ferrari Challenge, también se llegó a correr con Porsche, estaban las mono marcas Palio, Neón, que fueron uno de los campeonatos más importante y el promedio era como de 100 autos. Pero en el año 99 se produce este sigma o este desconocimiento por parte de la autoridad legítimamente constituida que era la comisión nacional de velocidad de Venezuela, es removida de su función con el amparo o el aval del ministerio del deporte no recuerdo quienes eran las personas, lo cierto es que en ese ínterin o en ese vacío verdad se produce el accidente en San Carlos cosa que no habría ocurrido simple y llanamente porque la comisión nacional de automovilismo de Venezuela había expresamente prohibido que se hicieran carreras en ese circuito hasta tanto no se cumpliera o no se respetasen las normas de seguridad que había que cumplir en esos circuitos. Al ser apartada la comisión

de velocidad de Venezuela las personas que asumieron entonces el control deportivo del automovilismo no atendieron o desatendieron en todo caso esas normas y bueno pasó lo que pasó y por supuesto cada uno de la mejor manera posible o de la forma más conveniente para cada una de las partes intentó quitarse ese problemón de encima porque bueno como sabrás fallecieron 3 personas, casi se muere el piloto acusaciones van acusaciones vienen, estaban los buenos y los malos de la partida y los periodistas que acusaron o denunciaron eso, los periodistas cómplices que no denunciaron eso y en muy pocas palabras como te digo 12 años después el automovilismo nacional es una simple caricatura y algo vergonzoso, tan vergonzoso y tan absurdo que es la parte a la que yo voy tenemos creo que son 35 pilotos activos o 40 cuando es un gran fin de semana, pero el año pasado 53 pilotos venezolanos salieron a correr al exterior entonces hay una desproporción que no tiene razón ni justificación, Argentina tiene 2.500 pilotos corriendo en sus pistas, Brasil tendrá otros tanto, México tendrá dos mil y pico, y ellos no tienen más de 20 pilotos corriendo en el exterior, en el caso de Argentina creo que no llegan ni a 10, la proporción nuestra es totalmente inverosímil ¿verdad?, donde más del doble de los que corren aquí corren en el exterior, esa es parte de la absurda realidad a la que se llegó por eso pues por ambición, por intereses sobre todo, bueno ambiciones e intereses son sinónimos en buena medida.

¿A qué se debió el fin de las copas Mustang, Peugeot, Fiat y de Escudería 97?

Bueno yo creo que eso sería más fácil preguntárselo a los organizadores como tal pero yo creo que se agotó un poco también el formato verdad, de lo que ellos estaban haciendo sirvió muchísimo cómo no desde el 97 con la Palio 98 perdón, también estaban los Neón después salieron los Mustang pero ese era un formato de una copa privada en donde por supuesto estaba el interés de los organizadores de tener un beneficio económico y eso es completamente válido y más aún en un deporte como el automovilismo donde el que diga que va a correr porque es algo para aficionados y no va a gastar plata es totalmente falso, el automovilismo y el motociclismo y en los deportes a motor la inversión de dinero es obligatoria porque si no quédate en tu casa y velo por televisión, punto no hay términos medios, ¿por qué ellos no continúan? bueno me imagino que también un poco la realidad, la situación del país y el tema de inseguridad/costos, verdad, tantos elementos que se suman y si a ello le agregas entonces el hecho de que decayó drástica y dramáticamente todo lo que es la parte de fiscalización deportiva en el país imagino que eso puede haber conllevado un poco a que hayan optado por desmarcarse, súmale también que para hacer esas copas necesitabas del respaldo de una u otra manera de una ensambladora, creo que la última copa que hicieron fue Pegout si no me equivoco, claro ellos compraban los carros, los prestaban y creo que después los vendían, pero esa es un poco la realidad de que era insostenible porque si fuese económicamente viable se habría mantenido pero

lamentablemente bueno creo que la última copa la hicieron en 2.006 por allí, y posteriormente bueno se ha mantenido creo que por esos años ya se hablaba de la creación de Lideauto que recién nació el año pasado o hace dos años fue que le dieron el aval o supuesto aval ¿verdad? porque ese es el otro punto, el automovilismo nacional a diferencia de haciendo la comparación directa con el otro deporte a motor que es el motociclismo, en motociclismo hay una federación motociclista venezolana que funciona ininterrumpidamente desde 1.950 con sus errores con sus virtudes con sus aciertos pero es la única institución que fiscaliza, en el caso del automovilismo no tu preguntas en el tiempo y en la historia y te vas a conseguir con 6-7 entes distintos, ha pasado desde el touring automóvil club de Venezuela, ha pasado por este último de ahora Lideauto, la comisión nacional de velocidad, había la ANA asociación nacional de automovilismo, han habido distintos entes y personas pero no hay una continuidad no hay un orden no hay una estadística nadie te sabe decir nada.

¿Está de acuerdo o no con el patrocinio por parte del estado?

A ver cuando me hablas de patrocinio para la actividad nacional sería lo más lógico y lo más sensato patrocinar el desarrollo de la actividad local y fomentar la actividad local y aquellos prospectos o aquellos pilotos que demuestren real condición a esos sí tu les puedas dar un respaldo para correr en el exterior pero aparentemente ese orden lógico no se respeta en nuestro caso. Es más fácil patrocinar a los que están en el exterior que hacer la inversión a nivel local, ¿por qué? esa es la enésima pregunta y vaya a saber Dios cuántos intereses habrá de pro medio como en todo ¿verdad? si hacemos una competencia de corrupción deportiva creo que la pole position no nos la quita nadie en ninguna parte del mundo desgraciadamente esa es la triste realidad.

Las transmisiones en vivo de las carreras, había leído que para transmitir la Fórmula 1 le exigían a los canales transmitir también el automovilismo nacional ¿por qué eso se acabó o por qué en tal caso dejaron de transmitirse las carreras nacionales?

No mira las carreras nacionales dejaron de transmitirse porque no eran rentables para las televisoras que llevaban esas transmisiones, en los últimos años que recuerde creo que fue Televen ¿verdad? y el canal 8 también, pero es todo un asunto, hoy en día se podría transmitir en vivo y directo siempre y cuando existiese el patrocinante o el dinero para soportar esa transmisión. Lo poco que se hace que son los propios pilotos los que pagan una transmisión en diferido con 2 ó 3 cámaras ¿verdad? eso es un esfuerzo de ellos y de existir un patrocinio por seguro pudiese lograr algo porque todo eso es un negocio un acuerdo con una televisora llámese el canal de la mancha o el que sea tu llevas el patrocinio y te pones de acuerdo,

cuesta tanto ¿pueden soportar esos gastos? mira si podemos hacerlo. Con el tema del rating como tal o sea que un canal te diga que no les interesa porque no da rating, pero hoy en día como están las cosas más que rating es el tema económico y si se dejó de transmitir no fue tanto por, bueno por un lado sí, que haya decaído el espectáculo pero una es consecuencia de la otra decae el espectáculo porque bueno no hay suficiente cantidad de participantes porque no hay suficiente cantidad de patrocinantes, es todo una correlación de una con la otra.

¿Debería entonces comenzarse por conseguir patrocinantes?

No yo pienso que en este caso para rescatar al automovilismo nacional lo primero que hay que hacer es indudablemente mejorar el espectáculo y lo primero antes que todo es hacer una casi que limpieza absoluta del parque automotor que está en la pista porque desde mi modesto y odioso punto de vista por eso es que a mí me detestan tanto, a mí me parece absurdo que sigan corriendo carros que tienen 25 años de antigüedad, carros como un Chevette, un Ford Mustang, carros que sí sirvieron en su época pero hoy en día son carros casi que clásicos vintage, conforman casi que la mitad de la grilla de largada de un campeonato de turismo, ah que son carros económicos pero eso le quita vistosidad le quita presencia, entonces cuando viene alguien que quiere hacer una inversión con un vehículo moderno, vamos a suponer que tenga el dinero para hacerlo pero después se consigue con que tú no puedes pelear con un carro que es modelo 2.010 contra algo que era del año 1.989 de hace 20 años atrás, con tecnología intentan incluso equipararlos y tratar de que sean iguales pero no se puede, el automovilismo lo que se decía antes para competir tienes que invertir dinero esa es una condición sine qua non puedes ser el mejor piloto del mundo pero si no tienes el soporte y si no tienes la herramienta mecánica, es el caso de Pastor un piloto muy rápido pero si PDVSA no lo hubiese patrocinado estaría de repente corriendo cualquier cosa menos Fórmula 1, hay otro piloto que incluso se llega a un caso mucho más extremo que ni siquiera manejan, son muy malos como pilotos pero si tienen el patrocinio igual pueden llegar hasta cierto nivel ah que no vas a ganar nunca eso también es cierto, eso es parte de la realidad del automovilismo.

¿Qué cosas han cambiado en estos últimos 20 años en el automovilismo nacional, en el campeonato?

Lamentablemente ha sido una involución no una evolución, de haber tenido 14 fechas en vivo y directo por televisión en los tres circuitos que en aquel entonces existían, de haber tenido veinte y tantos vehículos en la grilla de salida por cada categoría y eran 4 ó 5 categorías a hoy en día tener juntándolas todas con más de la mitad del parque automotor que es de hace veinte y tantos años atrás y en los fórmula no hay vehículos nuevos, en los turismo hay un par de Célica, bueno tú lo

sabes mejor porque tú has seguido creo que un poco más pero no hay nada que realmente uno diga "mira llegó esta máquina llegó este carro" no hay porque la gente aparte también tiene obligaciones económicas que ¿realmente vale la pena hacer una inversión cuantiosa para correr contra quién contra qué? entonces cada uno intenta adaptarse o lo más sencillo como han hecho algunos, no corren aquí y se van para afuera, aprovechando la coyuntura que también se dio por el lado económico de ir a correr al exterior.

El accidente en San Carlos ¿qué consecuencias trajo? y su opinión personal de lo que pasó

Qué significó mira desgraciadamente un punto de quiebre en cuanto a las consecuencias sobre todo al desarrollo, al devenir del automovilismo deportivo venezolano porque pues termina de hundir. Ya venían cometiéndose una serie de irregularidades ¿verdad? como apartarse las autoridades legítimamente establecidas pero bueno a través de mecanismos, tecnicismos y mucha complicidad y corrupción lograron apartar a ese grupo de autoridades y los que asumieron no tomaron en cuenta determinados elementos y bueno pasó lo que pasó, el accidente como tal indudablemente es una fatalidad es una cosa que nadie fue a buscar de que ocurriera pero desgraciadamente en función de las circunstancias previas que rodearon pues si esa pista no estaba autorizada, avalada u homologada para competir entonces por qué se hizo, entonces lamentablemente viene ahí, opinión personal ahí uno tiene que hablar de repente y que pasó tanto tiempo que a uno le terminó aburriendo el tema porque uno era el malo de la partida uno era el que criticaba y el que atacaba porque había muchas personas con otros intereses que no querían que ese tipo de cosas se dijese ni que se enteren. Y desgraciadamente ahí vamos a otro punto a donde es una realidad y a ti te va a tocar como periodista y es que al no existir periodismo especializado de deportes a motor en Venezuela las pocas personas que trabajan en esto de una u otra manera están comprometidas económicamente o financieramente con determinados grupos sea de un lado o de otro, no hay una independencia total ni absoluta porque no existe un periodismo independiente de deportes a motor en el país pues, entonces qué sucedió no hubo críticas, lo más sencillo era pasó y pasó y bueno tanto así que pasó que las consecuencias las terminó pagando el propio deporte porque quedó reducido a su mínima expresión entonces es más fácil hoy hablar de lo bonito que es la fórmula 1 pero donde no tenemos automovilismo nacional, es la misma comparación de que hablemos que tenemos a los mejores peloteros de las grandes ligas pero no tenemos un semillero o un campeonato de pelota profesional, tan simple y tan absurdo como eso, en cualquier deporte es lo mismo igual tú hablas en el fútbol cómo puedes tener grandes futbolistas si no tienes al menos torneos que sirvan para firmar por lo menos, en el automovilismo no sucede eso, y hago siempre hincapié en el tema del motociclismo, hago la comparación porque guste o no guste

pero al ser un deporte a motor es el mejor parámetro para tu poder reflejar y poder decir mira por qué el motociclismo si agrupa a un total de 900 pilotos que compiten en 5 modalidades distintas, modalidades que a su vez pudieran perfectamente hacerse el equivalente o la comparación con lo que es el automovilismo, porque velocidad en pista hay tanto en motociclismo como en automovilismo, en el rally también existen ambas disciplinas, el autocross que ya no se hace en Venezuela, piques por ejemplo o aceleración pero en el automovilismo cada uno está por su lado cada una de las disciplinas, entonces nosotros hablamos de automovilismo pero solamente en pista y no es la única, del automovilismo hay una cantidad de disciplinas pero ya no se corre rally, los piqueros estén por su lado ellos nunca han querido unirse y eso ya forma parte de una desafortunada historia o tradición de que cada uno quiere ser independiente del otro imagino yo que tendrá su razón, pienso yo económica porque no le veo otra explicación. En Brasil hay una confederación brasileña de automovilismo, en Colombia está la federación colombiana de automovilismo que aglutina y fiscaliza deportivamente a todos los deportes a motor, cada uno es independiente pero tú tienes que responderle a un ente principal que es la federación, pero al no existir una autoridad deportiva ahí es cuando cada uno hace lo que quiere; en el caso de Venezuela después se da otro hecho que es bastante curioso: los que quieren correr en el exterior tienen que dirigirse al touring automóvil club de Venezuela para emitir la licencia pero a su vez el touring automóvil club de Venezuela no tiene competencia ni se interesa en el desarrollo del automovilismo nacional en Venezuela pero en cambio si es el representante internacional que está representándonos en el exterior entonces ahí hay un hecho que es ambiguo y que no tiene sentido, cómo entonces tu puedes ser el que detenta ese poder cuando a su vez tu no haces nada por el desarrollo integral del automovilismo y eso incluso creo que está establecido por las normas internacionales de que para tu ser autoridad deportiva representante de un país tienes que trabajar por el desarrollo de tu actividad local; como te digo hay tantas pero tantas cosas viciadas y que no tienen sentido, personalmente ya me aburre el tema porque uno ha sido durante mucho tiempo el que ha dado siempre la opinión contraria a lo que mucha gente quiere que se diga entonces esa es desafortunadamente parte de la realidad; ojalá que existiera un periodismo más crítico, hablando de periodismo si en algo pudiese ayudar pero tú ves en la prensa lo único que aparece básicamente son las notas, las informaciones que cada uno de los agentes de prensa de los distintos pilotos emiten, de lo contrario no aparece información independiente por lo menos de un cronista porque es más fácil recibir cables del exterior o que venga en mi caso las informaciones que mando como agente de prensa de equis cantidad de pilotos como lo puedan hacer otros tanto es las diferentes disciplinas y esas son las publicaciones que se dan, porque en las redacciones hablando de periodismo impreso o en audiovisual desafortunadamente ningún canal o ningún medio va a pagar por un especialista exclusivo de deportes a motor porque no hay la suficiente cantidad de interés por llamarlo de alguna

manera, cuando yo pienso que si pudiera existir pero al no crearse entonces. Hoy en día por ejemplo, teniendo a Pastor Maldonado en la Fórmula 1 lo menos que uno pudiera pensar es que debería haber un correspondiente de algún medio siguiendo hasta cuándo va para el baño, pero es más fácil que lo que venga por internet y lo que mande el correspondiente jefe de prensa del piloto, me parece que es muy poco para lo que se está invirtiendo porque estamos hablando en el caso de Pastor y de fórmula 1 de una cantidad de dinero tan descomunal que con eso se pudiera transformar totalmente al automovilismo solamente con ese dinero uno pudiera darle un giro; pero entonces qué es más importante aquello o esto.

Recomendaciones en cuanto a medidas para aplicar y mejorar el automovilismo nacional

Mira uno indudablemente reestructurar al ciento por ciento la parte de autoridades deportivas, la pregunta de las setecientas cincuenta mil lochas es cuáles son esas personas porque si al final ajá vas a tener las autoridades pero son las mismas personas de siempre no bueno siempre terminan siendo las mismas personas desafortunadamente desde mi modesto punto de vista habría que hacer una limpieza total de gente que no esté ni contaminada ni viciada pero es que es tan difícil involucrar a gente nueva en un deporte donde actualmente hay tan pocos participantes porque si tienes un universo de ¿cuántos realmente corrieron 3 pilotos? para tu crear una estructura en base a 30 pilotos es bien complicado porque ahí tú necesitas y cada uno tiene sus necesidades y eso no va a variar en el tiempo y en el espacio siempre van a haber los que tienen más recursos económicos bien sean personales o porque tienen a alguien que los ayude y está el que no tiene, el que siempre se va a quejar porque esa es parte de la realidad natural intrínseca del deporte a motor; pero qué es lo que tienes que hacer, indudablemente uno tener una limpieza general de autoridades para tratar de hacer algo, porque los últimos doce años está comprobado no ha habido una evolución no ha habido un cambio ha habido un retroceso entonces eso qué significa que no ha funcionado las personas que han estado al frente, bien sea porque no les han dado los permisos o por la razón que sea y teniendo tantos ejemplos de otros países que sí han podido trabajar y fomentar su automovilismo local cuando aquí se hizo al revés lo que te decía antes en los últimos años fue más sencillo irse a correr en el exterior y bueno aquí que se queden los que no puedan viajar debería haber un filtro un poco más exigente para decir quiénes pueden y quienes no pueden; allí en ese aspecto en el caso del motociclismo nuevamente te hago la comparación si hay una estructura que dice "mira yo quiero ir a correr al exterior" ajá pero tú quieres ir a correr al exterior pero primero tienes que cumplir con una serie de requisitos y de resultados sobre todo, no porque tengas el dinero tú te puedes dar el lujo de ir a participar en el exterior y mucho menos con una licencia emitida por tu federación local o tu autoridad deportiva local, las condiciones económicas en general creo que hoy en

día pedir que se haga o reestructurar cuándo fue ayer que dieron una enésima medida económica y la devaluación pasó de 46 a casi el setenta y pico por ciento, estamos hablando de una devaluación del 75%, o sea si antes era difícil ahora en un deporte a motor donde tú necesitas piezas, todo se trae del exterior, si antes era difícil hoy en día estamos hablando de algo ya que es poco menos de imposible; pensar en este momento en rescatarlo si antes era difícil ahora creo que en este momento va a ser mucho más complicado por el simple hecho económico, el elemental independientemente de que haya o no haya patrocinantes cómo haces tú entonces? habría que permitirse el poder traer libremente o con mayor facilidad importar todos esos elementos de competencia, pero en un país que tiene tantas limitaciones en tantos aspectos creo que sería algo no con mucho sentido te den carta abierta para no mira que voy a traerme motores, voy a traerme suspensiones ¿y eso para qué? no que vamos a correr en Turagua o vamos a correr en San Carlos, no tiene realmente mucho sentido y por qué no se ha logrado eso y volvemos al punto de al no haber una autoridad deportiva con peso para llevar un campeonato profesional todo eso se va perdiendo y sencillamente pues bueno se deja de lado y lo más fácil es "mira que yo estoy corriendo en Europa en la GP2 en la GP3 en la que sea, en la fórmula 1" entonces eso sí nos da más estatus, y que conste no estoy hablando ni siquiera del tema político sino exclusivamente del tema deportivo.

Mensaje final, reflexión o comentario general del automovilismo nacional

Ojala sinceramente para o que me formé en esos buenos tiempos del automovilismo nacional y que uno vio competencias y profesionalismo real ira esperar que alguna vez este pueda retornar medianamente a esos tiempos, pero hablando con sinceridad lo veo bien bien complicado; tengo más de 10 años apartado completamente a título personal, no creo que nadie me haya apartado sino que no me intereso y sobre todo tropezarte con gente que uno sabe perfectamente que le ha hecho y le sigue haciendo daño al automovilismo nacional por intereses personales y que se mantienen allí dándose golpes de pecho y diciendo que ellos son los que han ayudado cuando fueron los co-participes y los promotores a inicio de toda esa hecatombe, hay gente que aún intenta con muchísimo esfuerzo y dedicación rescatar lo poco que hay algunos se han llevado terribles desilusiones caso del propio Daniel La Riva que es uno de los que ha trabajado he insistido pero también se ha dado cuenta de que compartir con muchas de esas personas es muy muy complicado, yo le echo broma y le digo que lástima de verdad pero la realidad es esa; lo ideal indudablemente es que se pudiera rescatar así sea una quinta parte, ni siquiera una cuarta sino una quinta parte de lo que alguna vez se tuvo, que haya presencia en los medios impresos y en los digitales pero no hay ni siquiera un portal digital o lo poco que hay de automovilismo nacional lo escribes tú porque ni siquiera

las carreras del estado Aragua que antes iban los periódicos, ni siquiera ahora lo van a cubrir es algo que para lo que se tuvo y lo que se tiene hoy en día es triste. Las condiciones de los circuitos también o sea en el caso de Turagua es una pista que ha sido desmantelada sistemáticamente creo que ahora le volvieron a cambiar el promotor, organizador entonces cada uno tiene su manera de ver y manejar su negocio porque como todo también hay que entenderlo esas personas que llegan ahí no llegan para hacerle un favor al automovilismo, llegan allí para tener un beneficio porque todas las personas trabajan porque obligatoriamente quieren tener un beneficio a menos que sean millonarios y se den el gusto de hacerlo de manera altruista y porque eres un benefactor, eso ocurrió hace 30 ó 40 años atrás y eran personas lo suficientemente esplendidos y tenían el dinero y lo podían invertir en las carreras y lo disfrutaban hoy en día esa historia ya ha pasado de lado porque ahora resulta que el que tiene dinero para un grupo de personas está mal visto entonces el que tiene dinero no puede exhibirse, antes el que tenía dinero ah lo metía en las carreras de carros hoy en día esa persona tampoco puede exhibirse porque está corriendo peligro el mismo porque mira ese es el que tiene dinero y esa es arte de la realidad social político sociológica y demás y afines que estamos viviendo entonces mira hay una cantidad de elementos que han llevado a que hoy en día el automovilismo tenga que mantenerse casi que en un bajo perfil, cada uno y seguro le vas a preguntar a otra persona que no comparta la opinión que yo tengo pero al final siempre te va a dar una justificación que se va a centrar en el tema económico que es el motivo principal, los que no quieren aceptar que es por un tema de autoridades s existieran realmente personas capacitadas personas que luchasen y peleasen por estructurar y llevar esto creo que hace mucho tiempo se pudo haber logrado; pero si son 30 politos y de los 30 pilotos y según el último cuento que supe de los 30 están divididos unos que quieren hacer un llamado a elecciones por su lado y están los otros que quieren mantenerse con los que están entonces uno que están apoyados porque se sienten protegidos e identificados con el proceso y los otros que no están; si son 4 gatos y se están peleando de verdad que ya es triste, lamentablemente triste y te repito, para lo que uno vivió para lo que uno disfrutó del automovilismo que era irse cual gran premio, lo que uno ve en televisión ahora las carreras no sé si ves por cable el automovilismo argentino cuando pasan los programas de fin de semana tú ves y es fascinante porque hay automovilismo hay competencia hay rivalidad ellos tienen un programa los lunes hay una mesa redonda y juntan a 6 pilotos los 6 protagonistas del fin de semana y hay dos anclas que empiezan a discutir y pasan una hora hablando exclusivamente de automovilismo nacional no de fórmula 1 ni lo que hizo fulanito afuera no, solamente del automovilismo local todas las semanas, eso te da una idea de la diferencia que aquí le ponen un micrófono de repente a muchos de estos muchachos de esos corredores y va a empezar a tartamudear porque ni siquiera sabe expresarse frente a un micrófono. Pero eso ya es otro asunto, antes cuando había transmisión en directo tú los veías a todos los pilotos limpios presentados presentables porque era

parte de ese negocio que significaba el automovilismo deportivo profesional, sencillamente eso.

Anexo C

Antonio Fernández Rodríguez, nacimiento aquí en La Guaira Estado Vargas. Es piloto desde año 1976 y pertenece al GT Racing club Vargas.

¿Cuál es su profesión?

Mecánico, latonero, pintor.

¿Desde cuándo y por qué es piloto?

Bueno desde cuándo desde el año 76, pero por pedacitos digámoslo así y mi inclinación fue porque mi primo cuando yo era pequeño él corría carros de piques entonces uno claro iba con esa cuestión de que cuando sea grande quiero ser piloto y así fue.

¿Títulos obtenidos?

En el 2011 quedé en el tercer lugar del campeonato, ahora tuve el subcampeonato en el 2012.

¿Qué es Lideauto?

Lideauto es la representación de nosotros como autoridad, aunque ahorita no está muy bien parada por la cuestión que ya muchos lo saben esperemos que ahora después de la asamblea si es que la hacen agarremos buen camino con el automovilismo.

¿Cuáles son las funciones de Lideauto?

La parte sancionatoria cuando sancionan a algún piloto, organizar las carreras velar que todos tengan su cumplimiento como son los comisarios y toda esa parte legal y representarnos ante el IND.

La comisión nacional de velocidad ¿qué era?

Eso era algo parecido a Lideauto, en su tiempo funcionó mucho mejor que Lideauto no sé qué intereses lo acabaron pero lo acabaron.

¿Por qué fue el fin de las copas Mustang, Peugeot, Palio, Fiat y escudería 97?

De verdad que no te sé decir por qué fue el fin pero la categoría Mustang fue muy vistosa pues, pero no tanto la categoría Aveo porque era muy monótona pues un trencito ahí uno detrás del otro, pero la Mustang no la Mustang si era súper emocionante, por qué se acabó no te sé decir, si es que ya no era negocio para escudería 97.

¿Cuáles eran las ventajas de ese campeonato mono marcas?

No ese campeonato era exclusivamente de ellos, o sea ellos tenían los carros, ellos alquilaban los carros; no era de que yo Antonio Fernández podía correr en esa, no no no yo tenía que alquilar un carro era algo completamente comercial pues eso no era de deporte como hace uno hoy en día, eso era un negocio y que se acabó sé por qué en verdad no te sé decir.

¿Estaría de acuerdo con el patrocinio o no por parte del estado?

Claro, cualquier tipo de patrocinio, del estado de la empresa privada, quien sea, de la iglesia; eso nos ayuda con los costos pues que son elevados.

¿Qué considera usted que ha cambiado en estos últimos 20 años del campeonato?

Qué ha cambiado, bueno si te pones a analizar y ves los pilotos que están te aseguro que el 90% eran los mismos que estaban hace 10 años atrás. Nosotros hemos venido luchando y luchando para tratar de ir y siempre lo mismo y lo mismo, la mezquindad, el interés de un grupito que se yo y nunca alzamos. El otro día se comentó algo que GTS Vargas quiere acabar con lo poquito que hemos hecho en el automovilismo, o sea eso mismo lo he escuchado desde hace 10 años cuando eran los Racciopi, siempre es lo mismo o sea hay gente que no sé cómo explicarlo que parece que quisiera que el automovilismo estuviese ahí como muerto y yo creo que ya es hora de que despertemos y saquemos esto adelante; yo creo que estamos bien encaminados.

Del accidente en San Carlos, ¿qué consecuencias trajo y eso y cuál es su opinión personal de lo que pasó ese día?

Si te acuerdas en ese momento en Venezuela había la categoría Challenge Ferrari, imagínate qué altura ¿no? y para mí eso es culpa y solamente culpa de los dueños del autódromo, por qué porque ya venían de hace tiempo diciéndoles

"señores hay que hacer el muro de contención en la entrada de los pits" sí que lo hacemos para la próxima, sí que lo hacemos para la próxima y así fue pasando el tiempo hasta que hubo el lamentable accidente, las cosas no tienen que llegar a ese extremo para que hagan las cosas, yo vi después de que hicieron el muro un Mustang estrellarse ahí que quedó inservible y el piloto se bajó como que si nada, no le pasó nada. Cuando la comisión dice "hay que hacer un muro allá" hay que hacerlo porque ellos saben que eso puede salvarle la vida al piloto y también a alguna gente que esté por allá: pero para mí es culpa de ellos.

¿Y las consecuencias de ese accidente?

Bueno hubo una recesión del automovilismo porque imagínate Ferrari montó sus carros y se fue, chao más nunca y qué quienes eran los pilotos de ese entonces que estaban ahí Popow, Marco Ardagna, estaba el hijo de Marco Andragna y ellos son los que están corriendo afuera o sea Venezuela ha tenido pilotos de primera línea pues; pero mira han tenido que salir de aquí porque se frenó todo pues. No sé si es mezquindad o no te sé decir pero algo pasa.

¿Qué recomendaciones tiene en cuanto a medidas para aplicar y reimpulsar el campeonato nacional?

Nosotros en GT Racing Vargas lo que queremos y estamos luchando por eso ya hemos ido al IND y al touring club es que se cumplan los estatutos de la liga y los estatutos de los clubes y los estatutos del touring también, que se cumplan porque supuestamente no estamos reconocidos ante la FIA o sea no existimos, no tenemos campeonato, entonces ¿qué estamos haciendo? ¿para qué sirven ellos? ellos tienen unos estatutos que tienen que cumplir, ojalá con esta medio revolución que se está formando aquí en el automovilismo podamos trabajar todos juntos y en un mismo lado porque el problema es que unos jalan para acá y otros para allá por conveniencia, como decía el presidente de nuestro club y se lo dijo a José Luis "José Luis el problema que tienes tú es que tienes dos gorras, tienes una gorra de que eres presidente del touring club y presidente de la liga o sea tú tienes que decidirte con cuál vas a trabajar, tal vez en vez de hacerle un bien le estás haciendo un daño al automovilismo" y eso quedó ahí vamos a ver qué pasará.

Mensaje final, reflexión o comentario del automovilismo nacional

Mira una reflexión sería a nosotros mismos los pilotos, te puedo decir que yo soy un fiebruo, todos somos unos fiebruos que cuando ya tenemos una fecha y ya queremos ir a correr en las condiciones que sea y eso se tiene que acabar y este año ya se está dando eso, no hubo las condiciones en Turagua y no hubo la carrera, pero más de uno "no no hay que hacer la carrera" y no, yo les decía porque alguien me o comentó y le dije "vamos a hacer la primera válida en Puerto Ordaz" Puerto

Ordaz es el que va a organizar la primera válida, vamos a dejar que corran "no no se puede hay que hacerlo porque si no qué va a decir la gente" y no lo hicieron porque se murió el presidente, supuestamente fue por eso aunque no creo pero esa fue una de las causas ahora Puerto Ordaz no la van a hacer porque vienen las elecciones y tienen miedo; señores las cosas hay que hacerlas bien para que todo salga bien, sino vamos a hacer una caimanera. Como dice José Manuel nosotros somos una caimanera organizada y el touring nos lo acaba de decir que si, la FIA no sabe que nosotros tenemos campeonato o no le pasan los resultados de los campeonatos a ellos, no existimos entonces es una caimanera lo que tenemos porque no tenemos a las autoridades básicas pues para que las cosas funciones como tienen que ser.

¿Por dónde cree que deberían empezar a cambiarse las cosas?

Bueno haciendo respetar los estatutos, los estatutos son la ley si los estatutos dicen que usted tiene que pintar el carro con una raya blanca usted tiene que pintar el carro con una raya blanca, son normas si hay que hacer como dicen los estatutos el 15 de diciembre hay que hacer una asamblea para decidir el calendario del año que le sigue, y todo el memoria y cuenta hay que hacerlo si no lo hacen qué estamos haciendo: violando la ley, y cuando tu violas la ley la primera vez la violas la segunda la tercera y la cuarta vez. Tenemos cuatro años y no hay una asamblea de la liga eso no se ve en ningún lado ¿por qué crees tú que Lideauto no firmó o no ha firmado todavía? porque no hay asamblea y cuando ellos ven así ven una pila de locos, ¿qué compañía va a arriesgar 500 u 800 millones de bolívares para un proyecto de una carrera con una pila de locos ahí vale? cuando ellos vean ah mira están trabajando bien, tienen su calendario ya, porque la asamblea es la máxima autoridad la asamblea somos los clubes, los clubes autorizamos o desautorizamos, por ejemplo ellos presentan el calendario mira pero a mí no me parece que el día 15 sea esa carrera esa hay que correrla para tal día entonces hay que correrla para tal día entonces los clubes aceptamos o no, entonces ya cualquier compañía dice "esta aceptada en la asamblea" y eso es válido esa es una cosa que no se puede cambiar a menos que sea algo muy grave, pero es aprobada en asamblea con la máxima autoridad posible, porque la liga no es la autoridad, es lo que nos representa la autoridad la tiene la asamblea que son los clubes.

Anexo D

Mi nombre es Max Lefeld nací en Caracas tengo muchos años en esto siempre he sido o fui corredor hace muchos años sobre todo de motonáutica e hice

algo de automovilismo, lo importante es la pasión por los deportes a motor que la he mantenido durante gran parte de mi vida.

Profesión

Yo no soy periodista es decir, yo en una oportunidad pues trate de que me aceptaran como colegiado como hay muchos hoy en día pero eso hubo un momento en el que lo pararon pero he seguido muy de cerca, me siento más comunicador que periodista.

¿Desde cuándo cubrió el automovilismo nacional?

Desde hace mucho tiempo lamentablemente en los últimos años ha sido mal manejada el área de publicidad del automovilismo nacional y muy pocas personas las que saben yo he tratado de hacer a través de mis ventanas contactos y no hay forma de una respuesta yo me acuerdo que yo transmitía es decir además de llevar las cámaras a los eventos yo transmitía al público todo lo que sucedía en la pista y era muy agradable, la gente quedaba muy contenta pero ahí hubo un cambio y más nunca se me contacto y no sé si lo están haciendo o no lo están haciendo.

¿Tiene idea de cuándo nació el campeonato en el formato de circuitos?

Bueno es decir aquí el automovilismo venezolano comenzó con pruebas de ruta las famosas carreras de Caracas - Cumaná, Caracas la subida de la carretera Guaira, Maracaibo caracas y después mira por lo menos yo creo que 40 años tiene el automovilismo, luego vino la opción de las pistas ¿no? y apareció Maracaibo apareció Turagua, el último fue San Carlos sin embargo no está operativo, esas pistas la mayoría han sido descuidadas desde el punto de vista de mantenimiento pues hoy en día uno va a un circuito de esos y la verdad es que le duele a uno ver la forma como descuidan el aspecto del trazado pues el entorno de la pista de manera pues que en Puerto Ordaz se hizo también un intento de una pista allí y bueno funcionó pero realmente no tenemos como te digo un parque completo de pistas de automovilismo que se combinaban con motociclismo, hoy en día tenemos quizás más organizadas las que son pistas de karting, esas están mejor mantenidas y tienen mayor actividad y tienen mejor publicidad o sea llegan más a los medios, la actividad del karting.

¿Qué significa Lideauto?

Bueno tengo entendido que es una liga de automovilismo que supone debería tener un contacto directo con los medios es decir un acercamiento no por un evento especial sino por el calendario o sea cumplir, pero a mí nunca me ha llegado

una comunicación de Lideauto se por terceros de resultados de los eventos, algunos pilotos se comunican conmigo y me dan la información, les extraña que no este y les contesto lo que te estoy diciendo a ti de que no hay no hay una comunicación se maneja yo creo que no está bien manejado esa parte de la publicidad de quienes manejan en este caso Lideauto con los medios.

¿Bajo qué función trabajaba la comisión nacional de velocidad?

Mira en una época era interesante ver, habían reuniones semanales se convocaba a la prensa, los pilotos tenían como una posibilidad de exigir o sea había a diferencia de ahora una posibilidad de que las cosas se hicieran mejor cada vez.

¿Por qué fue el fin de lo que eran las copas Mustang, Peugeot, Fiat, escudería 97?

Las mono marcas como se conocen le dieron vida al automovilismo sobre todo era la oportunidad de ensambladoras de mostrar sus productos pero mira yo creo que el costo significaba algo muy especial y no se pudo continuar pero en el momento en el que se inicio era con buen pie y una idea importante, en otros países son un éxito, en México por ejemplo la Seat es extraordinaria en otros países lo mismo pero aquí se arrancó y lamentablemente no siguió, las ensambladoras como dicen desaceleraron ese apoyo y no se continuo pues.

¿Estaría de acuerdo con el patrocinio al campeonato por parte del estado?

Por supuesto que sí y claro que si ellos gobiernos tienen la obligación de apoyar al deporte y te advierto una cosa nunca se había visto un apoyo oficial tan importante como ahora lamentablemente suceden cosas que en Venezuela todavía no hemos curado que es esa viveza de algunos, pero si tienen la obligación los gobiernos en este caso pues el automovilismo o los deportes a motor están viviendo una época extraordinaria nunca antes se había visto un exito, es decir yo tengo en mi control unos 85 pilotos entre karting, automovilismo, motociclismo, rally que están en actividades más en el exterior que en Venezuela porque los calendarios acá como te digo sobre todo en el automovilismo pues no se conocen pero tenemos una presencia y tenemos campeonatos mundiales logrados, tenemos hoy en día ya tenemos 3 pilotos en o dos pilotos en fórmula 1 Pastor Maldonado y Rodolfo González como piloto reserva y no dudo que este año pudiera subir otro me inclino o creo que puede ser Robert La Rocca un muchacho que viene extraordinariamente dando resultados y está ya enfilado en lo que es subir a la máxima categoría pero el automovilismo si está apoyado en este momento y debería ser más apoyado, eso sí controlando bien a quien se le otorga un apoyo.

¿Qué es lo que ha cambiado en estos últimos 20 años del campeonato nacional?

Pero es que cuando hablamos del campeonato nacional yo me quedo prácticamente sin decirte, yo me acuerdo que había mono marcas había sobre todo la categoría de los GT donde participaban varias marcas, había un ambiente, la formula los 1.600 los 2.000 había un ambiente que te digo interesante, 22 ó 24 fórmulas en la pista entre 1.6600 y 2.000 pero eso ha cambiado mucho, tengo entendido por lo poco que me llega a mí como información que son parrillas muy simples no? y que te digo en la 4ta vuelta si salen 12 carros 5 se quedan o sea un espectáculo lamentable porque no ha habido el apoyo, no sé qué está pasando pero aprovecho la oportunidad de que los que manejan el automovilismo entiendan mejor la importancia de lo que es el acercamiento con los medios.

Accidente en San Carlos, ¿qué consecuencias trajo y cuál es su opinión personal de lo que pasó ese día?

Mira yo creo que ese accidente por supuesto que no es nada grato recordarlo pero algunas fallas indudablemente en lo que es el marco de seguridad de una carrera, hoy en día es importantísimo todo lo que está en el entorno de la seguridad de una carrera no ocuparse más bien de la taquilla o de la entrada de la gente sino que hay que tener mucho cuidado y lamentablemente sucedió eso todavía eso incluso creo que esta en los tribunales no se acaba de decir pero una época lamentable, ojala mas nunca suceda pero sí creo que hubo allí unas fallas en torno al área de seguridad.

¿Desde ese accidente cree usted que se ha mermado la cobertura de los medios a lo que es el campeonato nacional?

No yo no creo, yo lo que creo es que cuando te hablo de falta de seguridad es decir ahí en ese accidente hubo pérdidas humanas incluso creo que un niño falleció también es decir en ningún sitio en el mundo se permiten niños en la zona de pits en la calle de pits de los garajes de los carros, no se permite por ejemplo gente que en shorts sino tienen que irse en pantalones largos, es decir todo siguiendo las reglas de seguridad, aquí no aquí es todo lo contrario uno va y yo me acuerdo cuando el automovilismo uno iba aquí a los pits y veía gente de repente fumando o con niños en coches y eso no puede ser pues, de manera en que insisto en que además de una carrera, además de ver la lista de participantes hay que ver con mucho ojo y con mucha atención lo que significa la seguridad.

Recomendaciones en cuanto a medidas para aplicar y recuperar el campeonato que había hace 20 años

Las medidas bueno eso primero el reglamento es decir la cuestión de seguridad es importantísima, hoy en día hay avances tremendos yo creo que lograrlos no es difícil el apoyo que te digo la presencia de autoridades o el apoyo de autoridades externas ayudan hoyes decir si las autoridades se comunican con las autoridades del exterior con la FIA o con la FIN y reciben apoyo sin ningún costo y que va por supuesto a redundar en que el automovilismo o los eventos de velocidad de nosotros mejoren. Yo creo que podemos volver a una época de oro sobre todo con las facilidades que hay hoy, la calidad y del talento de nuestros pilotos, se pueden hacer unos espectáculos extraordinarios en Venezuela, mejorar los calendarios buscar la forma de que el público sea como tiene que ser siempre un elemento importante de un evento, no la taquilla sino el público y por supuesto los que son los pilotos, el entorno de lo que son los equipos que es muy importante.

Mensaje final, reflexión o comentario del automovilismo nacional

Bueno mira la reflexión final es que ojalá que nosotros podamos mejorar lo que tenemos el acercamiento de quienes manejan el automovilismo en especial el acercamiento con los medios, yo insisto estoy a la orden a través de mis ventanas siempre he pedido que se tome en cuenta como se me toma en cuenta en una época y mira con dolor veo que el comentario a donde yo voy por sé un hombre público la gente me dice "bueno Max qué pasa con el automovilismo nacional" bueno pasa que no hay información, yo he llamado a algunos señores que no los voy a nombrar y me dejan con una respuesta, de manera pues que ojalá podamos unirnos y en definitiva todos lograr un gran espectáculo que todos quisiéramos, yo estoy muy orgulloso de ver en este momento la calidad y el talento de los pilotos venezolanos esa escuela ese kindergarten como es el karting eso es extraordinario es decir tenemos niños desde 4 ó 5 años y ya incluso con roce internacional y eso nos va a llevar a lo que ya estamos comenzado a vivir que son campeonatos internacionales y un nivel de pilotos que es muy interesante. Eso era antes de Brasil, Argentina que tenían pilotos, ahora es Venezuela yo me siento orgulloso en las salas de prensa de los autódromos que visito durante el año que la gente se me acerca y me habla de los venezolanos es verdaderamente un gran trabajo y nos llena de orgullo a todos los que estamos en eso.

Anexo E

Xavier Edgardo González. TSU en tecnología automotriz y miembro de la escudería CPA participante del campeonato nacional de automovilismo.

¿Desde cuándo eres piloto del campeonato nacional y por qué?

Desde el 2009 y porque me gusta desde chiquito desde que empecé a ver la fórmula 1, es algo que viene de familia.

¿Cuándo comenzó el campeonato en el formato actual?

Mira desde 1.950 que existen los circuitos aquí en Venezuela, aproximadamente.

¿Qué es Lideauto?

La liga de automovilismo en Venezuela, es el ente que regula el automovilismo nacional para que se lleven a cabo las validas de automovilismo.

¿Cuáles son sus funciones?

Promover las validas, la que vela por los pilotos.

¿La comisión nacional de velocidad en qué momento dejó de existir?

Creo que 1.995 por ahí.

¿Por qué fue el fin de lo que eran las copas Mustang, Peugeot, Fiat, escudería 97?

Por la situación económica del país, según me explicaron. Ellos tenían las categorías mono marcas del país.

¿Estarías de acuerdo o no con patrocinio por parte del estado?

Si como no, por supuesto y totalmente.

¿En qué beneficiaría un apoyo así?

En todo mira primero en que mejoren los circuitos, sobre todo Turagua que es la que más está afectada, porque San Carlos y puerto Ordaz están en mejores condiciones y tengo entendido que Maracaibo también le hace falta cariño, segundo en el costo ahorita, en lo que cuesta correr una valida de automovilismo y eso nos beneficiaría a todos los pilotos.

¿Por qué se terminaron las transmisiones en vivo de las válidas?

Mira yo pienso que por lo mismo, lo costoso que es transmitir una carrera en vivo, ahorita la situación no está para, no hay quien apoye para pagar una carrera en vivo.

¿Qué otras cosas han cambiado en estos últimos 20 años?

Bueno mira primero y principal el estado de los autódromos vuelvo y te repito cada vez que uno va para Turagua a mí personalmente me da dolor porque el deterioro de la pista es impresionante, yo creo que es importante que se le meta mano a la pista porque es el principal autódromo del país y es para beneficio de todos nosotros. Segundo el público que antes había mucho más público y se veía en las gradas de los autódromos que estaban full, también había muchos patrocinantes antes había también más categorías las mono marcas, también había otros vehículos.

El accidente en San Carlos, ¿qué consecuencias trajo y cuál es tu opinión personal de lo que pasó?

Bueno yo no estuve ahí, estaba muy chamito pero si vi el video en internet y tengo entendido que hubo 3 muertos, perdón un niño muerto, un adulto y un piloto herido si no me equivoco. Mira yo no puedo opinar de eso porque nos e que paso sin embargo me pareció muy lamentable obviamente no queremos que ese tipo de cosas sucedan en el país, gracias a Dios no ha vuelto a pasar ese tipo de cosas y esperemos que en un futuro no pase.

¿Cuáles fueron las consecuencias y medidas de seguridad que se modificaron?

Tengo entendido que la FIA nos quitó la concesión al autódromo de San Carlos.

¿Qué recomendaciones tienes en cuanto a medidas para aplicar y que el campeonato vuelva a ser lo que en algún momento fue?

Primero poner los autódromos como te digo en óptimas condiciones y cumplir con las condiciones de seguridad, eso es lo más importante para los pilotos sobre todo que son los que están dando los espectáculos.

¿Quiénes son los propietarios de los autódromos?

Mira eso como tal por lo menos el autódromo de Turagua es del estado pero eso se le otorga una concesión a una persona por un tiempo determinado, eso depende del estado.

Mensaje final, reflexión o comentario del automovilismo nacional

Mira que apoyemos lo nuestro porque si nosotros no apoyamos lo nuestro mas nadie lo hará y aquí hay mucha gente capacitada para salir adelante, mucha gente con talentos, muchos pilotos que pueden salir adelante, mecánicos; aquí tenemos suficiente potencial para tener un automovilismo de categoría. Tenemos 4 circuitos, 4 autódromos que en comparación a Colombia que tienen un autódromo y ellos tiene un automovilismo mejor al de nosotros actualmente y eso no debería ser tenemos que sentar cabeza y ponernos a analizar en que estamos fallando para ver en que tenemos que mejorar y bueno seguir adelante e invitar a las personas a que nos apoyen por supuesto darle las gracias a los pilotos como Rómulo Pisani y compañía que están haciendo una gran labor para que esto salga adelante porque ellos son los que están haciendo un gran trabajo para que esto siga adelante pues, y bueno invitar al público para que apoyen el automovilismo nacional y que

no corran en las calles que corran en los autódromos, no a los piques en la calle y apoyen al automovilismo nacional.

Anexo F

Daniel Alberto La Riva, nació en Cumaná el 3 de marzo de 1.976. Profesión: Biólogo marino.

¿Desde cuándo y por qué eres piloto del campeonato nacional?

Yo empecé a correr en el año 2005 empecé cuando comenzó la copa Aveo, la compañía escudería 97 que había organizado exitosamente lo que había sido la copa Palio, la copa corsa, la copa Peugeot, la copa Mustang, organizo lo que se llamó copa Aveo que comenzó con el lanzamiento del Aveo puertas al mercado nacional y pues fue una excelente oportunidad de empezar a correr porque no requerías ningún apoyo técnico ya que ellos se encargaban de todo lo que era el mantenimiento del vehículo y de colocarle las condiciones de estar en pista y pues afortunadamente en ese momento pude asumir lo que costaba la carrera que realmente no era demasiado costosa y pude empezar a competir en el campeonato que se llamaba campeonato de copa Aveo.

Títulos que ha logrado

Mi mejor resultado fue en el año 2.009 que logré el tercer lugar en la categoría turismo, lamentablemente yo no lograba por dificultades de patrocinantes, dificultades técnicas de los vehículos poder completar todas las fechas del campeonato y eso me alejaba de la posibilidad de lograr el campeonato nacional a pesar de que en la categoría turismo tenía bastante buenos resultados pero al no participar en todas las pruebas pues quedaba por el tercer lugar.

¿Qué es Lideauto?

Lideauto es la liga nacional de automovilismo está llamado a ser el ente rector del automovilismo nacional que ocupa el lugar dejado por instituciones como fueron la comisión nacional de automovilismo la comisión de eventos y numerosas organizaciones que se encargaron de ejercer el rol rector del automovilismo en Venezuela y que por diferentes razones perdieron vigencia o perdieron se perdieron las instituciones como tales y es un esfuerzo de rescatar la institucionalidad de la disciplina, un conjunto de clubes formaron lo que se llama la liga nacional de automovilismo.

¿Cuál era la función de la comisión nacional de velocidad?

Por lo que uno ha podido leer y por lo que la lógica nos dice, básicamente reglamentaba lo que era el desarrollo de la actividad en el país, aunque ejercían el rol de organizadores de las carreras, eran los que le daban el soporte y como el soporte legal y reglas y de todo lo que es la disciplina deportiva, y el control.

¿Por qué fue el fin de las copas Mustang, palio, Fiat y de escudería 97?

Bueno desconozco las razones, habría que hablar con los socios o propietarios de esa compañía en su momento pero yo creo que tiene mucho que ver con la crisis del país, la crisis económica la escasez de patrocinantes porque es evidente que escudería 97 organizaba esos eventos porque era una ventana importante para los anunciantes grandes del país quizá con la crisis económica que ha ido arrojando al país en los últimos años se fue volviendo más difícil, recordemos que hubo copas incluso en el año 2002 cuando el famoso paro nacional donde prácticamente todo el país estuvo paralizado por las convulsiones políticas que nos estuvieron aquejando y sin embargo escudería 97 mantuvo carros en pista organizando pues un pequeño campeonato dentro de las posibilidades que en aquel momento pudieron asumir o enfrentar y pues yo supongo que de alguna manera aquella convulsión política generó un detrimento en lo que es el apoyo de las compañías más grandes del país sean privadas o sean del estado a lo que es el automovilismo como deporte y como vitrina y pues posterior a aquella época ha sido bien difícil recobrar la confianza de que aparezca alguien que sea capaz de aglutinar toda esa energía para que se pueda llevar adelante todo un campeonato tan estructurado como los que se organizaron en aquella época.

¿Estarías de acuerdo o no con patrocinio por parte de estado?

La nueva ley del deporte tiene definido un conjunto de fondos o un fondo que se llama fondo nacional del deporte que está llamado a ser digamos el aporte para todas las disciplinas deportivas de acuerdo a un impuesto o no sabría exactamente cuál es el nombre legal pero sé que es un porcentaje de lo que es una cantidad de empresas que tienen ingresos superiores a un monto bien específico, de las cuales hay bastantes empresas en el país, y se genera un gran pote que es ese fondo nacional del deporte, quizá lo que yo no veo muy claro es que las directrices para poder acceder a ese llamado fondo, no están muy transparentes, no están muy disponibles a todo el mundo pero se logró obtener información muy encima de la fecha límite para la recepción de proyectos este año y hubo algunos clubes y organizaciones del país que lograron introducir algunos proyectos pero la información que yo tengo es que ninguno o casi ninguno de los proyectos que tengan que ver con deportes no tradicionales o con deportes de baja difusión o deportes extremos contaron con el beneplácito que al fin y al cabo yo desconozco

quienes son debo decir que probablemente existe una comisión muy respetable que tome esas decisiones y que evalúe esos proyectos pero yo desconozco quienes son las personas y cuáles son los criterios pero definitivamente puedo decir que ese fondo no ha permeado al automovilismo considerando que Venezuela es una gran potencia del automovilismo y eso lo digo sin el menor temor porque yo he tenido la oportunidad de compartir con muchos pilotos venezolanos que han corrido fuera de nuestras fronteras yo mismo he tenido la oportunidad de correr fuera de nuestras fronteras y visualizar que el nivel nuestro está muy bueno desde el punto de vista técnico sin embargo el automovilismo nacional no parece estar compaginado con ese nivel que demostramos muchos pilotos fuera de nuestras fronteras y lo deseable fuera que contara con el apoyo de las instituciones del estado y con todas las empresas privadas incluso contar con el apoyo legislativo para poder lograr que las leyes fiscales de nuestro país favorezcan a todas las empresas, sean del gobierno o sean privadas que quieran invertir en el automovilismo como una gran oportunidad de desarrollar grandes potenciales que tenemos en el país, y creo yo que son tan valiosos como los deportes tradicionales como el fútbol el béisbol o el baloncesto en donde Venezuela pues ha tenido momentos estelares y creo que en el automovilismo también los hemos tenido y los estamos teniendo y creo que merecen igual oportunidad que otras disciplinas para recibir apoyo e inversión para el desarrollo de lo que es la actividad puertas adentro.

¿Por qué se terminaron las transmisiones televisivas en vivo de las carreras?

Bueno yo creo que escudería 97 que fue quien transmitió digamos en los últimos lustros el automovilismo nacional en vivo no podía pagar los costos de estas transmisiones, una vez que se fueron estos patrocinantes pues el automovilismo ha quedado en manos de los mismos pilotos y hemos sido los mismos pilotos quienes hemos financiado la organización de los eventos y debo decir que a diferencia de muchos países o de varios países que yo he tenido la oportunidad de visitar el automovilismo nacional en Venezuela para nada es un deporte elitesco ni un deporte de gente adinerada, en Venezuela los practicantes del automovilismo son gente trabajadora, emprendedora pero no gente pudiente ni de clases altas, son generalmente gente a fin con el mercado automotor: mecánicos, gente que tenga que ver con la industria del automóvil en el país o simplemente aficionados que en algún momento logran empezar a practicar la actividad con cierta disciplina pero no es gente adinerada por tanto se hacen grandes sacrificios para poder mantenerse en pista, se hacen grandes sacrificios para poder tener un auto de competencia y simplemente no se cuenta con la fortaleza económica para poder financiar que los canales de televisión privados o públicos transmitan en vivo el automovilismo. Yo opino y es una opinión muy personal que tenemos bastantes canales de televisoras regionales y televisoras nacionales pero que pertenecen al estado que en su parrilla

de programación no cuentan con la mejor programación posible y una gran oportunidad de transmitir un excelente espectáculo y además apoyar una actividad que por muchos años le ha dado muchos digamos muchos logros a nuestro país es transmitir el automovilismo nacional en vivo, no importa que no sea el canal de mayor rating en el país cualquier televisoras sea de vocación deportiva, educativa o de cualquier índole que pertenezca al estado pienso yo un gran apoyo que no costaría dinero líquido como un patrocinio que es un cheque sería el apoyo de contar con la transmisión de estos canales nacionales en vivo del automovilismo nacional y permitir que el país entero se entere del talento que hay en las pistas del esfuerzo que hace muchísima gente por llevar adelante esta disciplina que de verdad es muy hermosa y además le ha traído tantas satisfacciones al país.

¿Qué ha cambiado en estos últimos 20 años en el campeonato nacional?

bueno han cambiado muchísimas cosas, sobre todo lo peor que ha pasado ha sido la perdida de la institucionalidad de un ente deportivo rector que mejore los reglamentos, que forme técnicamente a los diferentes comisarios, que evolucione en cuanto a cuál es la dirección que deben tomar las diferentes categorías que hay en el país y por mucho tiempo se ha vivido en esa laguna donde somos los pilotos juez o parte que no es el deber ser pero lamentablemente al no haber este ente que cubra estos espacios pues hemos tenido que los propios practicantes de la disciplina asumir unos roles que no deberíamos asumir, sin embargo en los últimos años ha nacido lo que es Lideauto y aunque sigue en pañales yo debo admitir que es un gran logro que exista la institución y el trabajo es seguir fortaleciéndolo el reto es renovar esa junta directiva.

El accidente de San Carlos ¿Qué consecuencias trajo y cuál es tu opinión al respecto de lo que pasó allí?

Bueno yo creo que el automovilismo es una disciplina de alto riesgo ha habido mucha polémica y acusaciones y señalamientos y siempre aparece una persona más interesada en cuanto a la seguridad en la pista, en cuanto a los que no debió ocurrir en aquel momento y sin embargo ocurrió y lo lamentable es que las consecuencias posteriores a ese accidente fue la pérdida justamente de esa institución deportiva de ese ente rector, por diferentes razones que sería especular, señalar y hacerse y colocarse en una de las partes, yo opino que cuando ocurren estas desgracias porque lamentablemente es una gran desgracia Venezuela no es un país diferente a los demás este tipo de accidentes ocurren en otros países y han ocurrido y continúan ocurriendo, y siguen habiendo siendo el automovilismo un deporte de alto riesgo seguimos teniendo accidentes muy lamentables en algunos con la consecuencia de pérdidas de vidas humanas sea del público o sea del propio

piloto practicante y creo que el foco debe ser que cada día las normativas de seguridad y los instrumentos de seguridad a aplicar en nuestras pistas sean lo más estrictos posibles, lo más avanzados posibles para evitar que este tipo de desgracias se vuelvan a repetir. Yo creo que es un tema de conciencia individual pero también es una tarea colectiva y es una tarea y un gran reto para la institución que en este caso sería llamada Lideauto el velar por la seguridad y el velar por que este tipo de accidentes no se vuelvan a repetir. es evidente que en este deporte de alto riesgo van a ocurrir accidentes, no van a dejar de ocurrir pero lo importante es tratar de garantizar que las consecuencias sean las mínimas posibles y ese es el reto de cualquier ente rector de deporte a motor en el mundo es tratar de ir minimizando la posibilidad de que ocurran las pérdidas humanas o las lesiones perdurables en alguna persona, sea del público o sea de los practicantes de la actividad, entonces digamos si tu le haces esa pregunta a muchas personas que vivieron aquella época podríamos pasar mucho tiempo discutiendo sobre lo que no debió haber ocurrido sobre las culpas que se echan unos y otros pero yo creo que la visión de nosotros los jóvenes y esta nueva generación de gente que está practicando automovilismo o que está interesada en el desarrollo del automovilismo es no volver a cometer los mismos errores es formarnos cada día para la seguridad, es concientizarnos nosotros mismos como practicantes de la actividad que somos responsables de nuestra propia seguridad y que cuando vayamos a la pista debemos procurar que cada una de las personas que se estrenen en una pista de automovilismo tengan una nociones básicas de cuáles son las conductas que debemos asumir porque estamos ante una actividad de alto riesgo y cualquier medida que se tome para tratar de evitar un accidente no está de más.

¿Qué recomendaciones tiene en cuanto a medidas para aplicar e impulsar el automovilismo nacional?

Bueno como te dije yo creo que debe ganar peso específico lo que es la institución deportiva y de ahí se pierde de vista la cantidad de posibilidades que hay. Hay clamores como por ejemplo la obtención de divisas a precio preferencial para adquirir piezas de competencia y piezas sobre todo orientadas a lo que es la seguridad en la actividad porque es un hecho conocido que en el país no se fabrican muchos de los artículos de seguridad que se requieren para poder practicar el automovilismo y sería un beneficio importantísimo poder lograr que este tipo de piezas se importara a precio preferencial, por toda la complicación económica. los practicantes de esta actividad en Venezuela no son gente rica, no son gente de clases económicas muy altas.

Anexo G

José Goncalves de Freitas, piloto activo desde hace 42 años hasta la actualidad. 14 títulos nacionales, 6 campeonatos regionales, mecánico y preparador de pilotos. Nacido en Portugal 3 - 10- 1.948.

¿Desde cuándo y por qué es piloto del Campeonato Nacional?

Esa era una inquietud de niño pues de que me gustaban los carros de carrera y qué te voy a decir en el año 1.970 no pude estar más fuera de un carro y ahí nací en la inauguración del autódromo de San Carlos. Hasta los momentos nunca lo he abandonado.

¿Títulos logrados?

Títulos logrados de allá hasta aquí tengo eso habría que haber llevado un... pero yo en mi memoria no soy tan malo de eso y mi memoria me recuerda que son 14 títulos nacionales y sub-campeonatos si no tengo la cuenta porque creo que eran 7 ó 6 y campeonatos regionales porque yo también tuve la oportunidad de correr regional, sur oriental allá gané dos campeonatos regionales y sub campeonatos uno mientras estuve allá, después me volví a venir a la zona central.

¿Todos los títulos han sido en la misma categoría?

No todos han sido en categorías, yo he probado todas las categorías que han existido en el automovilismo de Venezuela menos la Fórmula Ford porque eso no es un secreto yo siempre me he ayudado yo mismo sin tener ese poder adquisitivo que mucha gente tiene yo nunca lo tuve para poder montarme en un Fórmula Ford y la gente que se montaba en los Fórmula Ford era gente con poder adquisitivo y no me arrepiento porque las carreras de Fórmula Ford no me gustan, no son de mi agrado y entonces tu sabes cómo es, tú no te vas a comer una comida que no te gusta y así paso el tiempo y lo pensé, y gracias a Dios, no digo gracias a Dios que no me monte en ellos porque a lo mejor me hubiera montado en uno de ellos y a lo mejor no hubiera estado donde estoy ahorita, no hubiera podido porque uno montado en el automovilismo si necesita uno ve como se acomoda, no importa lo que está afuera y eso hubiera hecho un gran daño a mi familia, y me siento bien así con lo que tuve.

¿Qué es Lideauto?

Lideauto para mí no es nada, en te lo voy a decir como algo personal pues, para mí no es nada más bien nos defraudaron porque a mí a mí porque Lideauto bueno no sé qué tan allá llegue tu programa o lo que tú estás haciendo pero yo veo

que eso fue como una payasada, es una palabra un poquito tu sabes pero es una payasada, ahora si tú me dices ¿qué fue la comisión nacional? te digo sí, eso sí fue una autoridad con la comisión nacional nosotros teníamos un automovilismo decente, teníamos patrocinantes, cobrábamos y el automovilismo era algo decente, pero después se reunió un grupo de gente que ya no querían ser organizados, cuando no querían ser organizados entonces buscaron la forma de eliminar a la comisión nacional y lo lograron y después de ahí para acá hasta lo momentos nunca hemos tenido una autoridad una, una disciplina que nos pueda regir bien, hemos estado acéfalo de eso pues y no veo el momento en que vaya a llegar.

¿Por qué fue el fin de las copas Mustang, Palio Aveo y de escudería 97?

Esas copas Mustang, Palio hasta Aveo hubo y corsa y Peugeot hubieron todas esas categorías y fueron un momento de cuando el automovilismo o sea estaba en su auge, estaba fuerte fuerte pero esas copas hicieron daño, porque esas copas los que la oficiaron los que la hicieron empezaron a sacarle tanto dinero al que tenía ganas de correr que después todas esas series de pilotos que estuvieron ahí de esa serie de pilotos no hay uno que este, todos se fueron porque eso era tan costoso tan costoso tal vez hasta padres ponían a sus hijos pensando que iba a salir una cosa y no la cuestión fue tan caro que de esas copas si mi memoria no me falla, no hay ningún piloto ahorita corriendo defendiendo el automovilismo, no hay todos pasaron por ahí, pasaron por el automovilismo pero esa es la palabra pasaron y yo no soy quien para juzgarlos pero creo que en vez de hacer un bien nos trajo un mal.

¿Estaría usted de acuerdo con que regrese el patrocinio por parte del estado?

Bueno sería bueno pero nosotros no hemos visto patrocinio por parte del estado en el automovilismo en ningún solo instante inclusive te voy a decir algo como ya te dije, si cometo un error lo cometo, vi que en las publicidades de campaña ahí si apoyaron para hacer su campaña de publicidad, si se metieron y había propaganda política pero no que el estado haya llevado al automovilismo, hasta los actuales momentos nunca, nunca. En cambio afuera del país si, afuera que el que va a correr afuera ya de por si debe tener plata pues, debe tener poder adquisitivo con ellos si le han dado ¿ves? pero a los que están en el país no, hemos sido olvidados pues.

¿Por qué se terminaron las transmisiones en vivo de las carreras?

Eso es bueno creo que fue por la crisis del país según hasta donde yo tengo entendido, fijate que eso es problemático nosotros como pilotos hemos tenido que

hacer y entre todos pagar para que nos transmitan y eso yo lo veo... soy enemigo de eso pero si no pago no me dejan correr ves? pero eso si yo no lo veo bien porque yo nací en un automovilismo digno y aunque el canal 8 antes de que fuera del estado mira nosotros teníamos transmisión en vivo y directo, lo que se llama entrevista a mi casa y a mi taller fueron a hacerme muchas entrevistas de ese canal pero ahora ya no, a ellos ya no les interesa el automovilismo.

Del accidente en San Carlos en mayo del año 2.000 ¿qué consecuencias trajo y cuál es su opinión de lo que pasó allí?

Mira esas consecuencias vieron a través de que ya habían quitado la comisión, inclusive si no recuerdo si mi memoria no me da, apenas habían quitado la comisión nacional y alguien autorizó esa carrera, eso todavía está en problemas tribunales porque ahí hubieron vidas que no se sabe públicamente pero que ahí fallecieron personas y eso nos trajo problemas porque inclusive ahí se fueron los pocos patrocinantes que había, y gente que quería trabajar en el automovilismo le dio miedo seguir trabajando en el automovilismo porque tenían que quedar con una responsabilidad y ya ahorita no estamos como para eso. eso es una consecuencia que la trajo y que hizo mucho daño, pero tuvo más por no haber tenido comisión, porque si la comisión hubiera estado ahí en ese momento y lo digo con hincapié si la comisión estuviera rigiendo esa carrera que hubo ahí no hubiera pasado ese accidente, porque la comisión estaba atenta a la carrera, la comisión no hubiera arrancado nunca con un carro en la pista o un carro en el medio del pit que estuviera accidentado, nunca no la arrancan y segundo por muchas razones que hay ahí que no se pueden ni nombrar la carrera no hubiera salido porque se han sabido cosas que no se pueden decir pues.

Recomendaciones que a su juicio se deberían tomar para retomar lo que fue el campeonato hace unos años

Mira nosotros ahorita deberíamos era primero buscar unificación y tener autoridad eso es lo que más nos hace falta, una unificación de todos y que hubiera una autoridad latente que tomara iniciativas, porque el automovilismo en realidad es un despelote como hablamos ahorita de Lideauto, tú vas a buscar a un miembro de Lideauto y tú le dices "mira esto" y "ah no yo estoy ocupado" o "mira pasó esto" "ah no dile a fulano" mira y tú no yo no y entonces te sacan el cuerpo y entonces es como decir están y no están ves? Entonces y un automovilismo llevarlo así es difícil.

Mensaje final, reflexión o comentario del automovilismo nacional

Yo del automovilismo, todos los comentarios que te voy a decir son, es que es un deporte de lo más bonito que lo he vivido durante 42 años y lo que pueda estar voy a estar, ha sido muy bonito y con sus altos y bajos pero que te voy a decir yo no quisiera que alguien de ahorita que se inicie que está ahorita en el automovilismo que ellos son como decir desinformados de lo que antes era el automovilismo y ellos están enamorados del automovilismo, igualito que yo soy un enamorado del automovilismo pero ellos no vivieron el automovilismo bonito que se vivió aquí en Venezuela yo quisiera por el bien de todos todos los que les gusta el automovilismo, que el automovilismo fuera como era antes para que vieran todavía lo más bonito que es el automovilismo y es un deporte sano, en el automovilismo nadie no yo tengo 42 años y yo nunca he visto a alguien que si sea dañado sabes? no sé cómo te voy a decir que tengan que consumir algo para poder con el automovilismo. El automovilismo es un deporte nada más para gente inteligente aparte de gente que y más inteligente cuando tiene que ser como te voy a decir mi vida ha sido así: ser mecánico, ser piloto, ser preparador, ser todo, ser cabeza de equipo y para hacer eso no se necesita ser sino una persona inteligente y consciente. No ves que hay muchos que dicen "ah no yo voy a correr" porque yo los he visto, gente que mira "Sr Goncalves que usted no me puede ayudar" y entonces tú te montas con ellos y les tienes que decir "para, para" y creen que estas asustado, y no yo no estoy asustado yo lo que estoy viendo es que tú no sabes manejar, o sea cosas así que me han pasado y no no cuando tu tengas la noción de lo que es correr ven y habla conmigo. Porque la gente cree que no porque ellos son locos, pero no para ser piloto no hay que ser loco, hay que ser inteligente.

¿Por qué cree usted que se ha mermado la calidad de la organización de las carreras?

Bueno eso es debido a que no tenemos autoridades, y como no tenemos autoridades los que vienen a organizar y eso quieren hacer lo que les da la gana imponiendo, si tú has estado trabajando con otro piloto te das cuenta nosotros los pilotos ahorita que tenemos que pagar inscripción, tenemos que pagar para que hagan la carrera, tenemos que pagar seguridad, tenemos que aportar para que si algo que falta oye un piloto no es que van a sacarle todo el dinero y ¿sabes qué? ellos no ponen nada de su parte, todo lo que hay que poner nada mas los pilotos, un organizador que diga que "voy a hacer un espectáculo para que a futuro sea mejor" ? no ellos nunca piensan en eso y lo digo con propiedad y reto a cualquiera a que me diga que no; ellos llegan y dicen "no yo monto un show y me meto en el bolsillo tanto dinero y ticket y tal" y el otro mes otro pero ¿ves? ellos no les preocupa el automovilismo y no se dan cuenta de que el automovilismo va descendiendo y descendiendo va a llegar un momento en que el automovilismo descienda tanto que no se si lo vamos a poder levantar algún día. pero es por eso porque los organizadores no tiene conciencia de lo que hacen, son de repente que lo que les

interesa a ellos es el dinero ves? todo el mundo nos interesa el dinero pero de repente tu montas una empresa, porque yo soy un comerciante de toda la vida, tu montas una empresa a futuro y tú dices "no ahorita no tengo pero mañana, después" algún día tu negocio es prospero ellos no piensan así, ellos quieren llegar a sacar y sacar hasta que lo exprimen y se acabó.

Anexo H

CUESTIONARIO BÁSICO APLICADO

1. Aspectos que se veían en años anteriores cuando había más seguimiento del campeonato, que ahorita no existen.
2. Patrocinio o no por parte del estado. Planes para el año que viene, inclusión de PDVSA como patrocinantes.
3. Diferentes limitaciones técnicas y cómo han cambiado con los años regulaciones del reglamento.
4. Accidente en San Carlos, (tres personas muertas y por lo menos una decena de lesionados.) Esa directiva estaba desde 1985
5. Bajo qué figura funciona LIDEAUTO, Comisión Nacional de Velocidad el touring y automóvil club.
6. Fin de las copas (Mustang, Peugeot, Fiat Palio, Escudería 97 //// categorías GT Novatos, Neón Expertos (año 99).

Anexo I

Permisos para usar canción de Gian Piero Gigante



Gian Piero Gigante <gianpierogigante@gmail.com

4 mar



para mí ▾

hola

Puedes usarla sin problema, lo me que me gustaria es que me mandes una carta en word o PDF diciendome eso bien detalladito y listo !

Claro está, sí pones los creditos entonces queda así:

Cancion: Pole Position
Musica y Letra: Gian Piero Gigante
Grupo: Skabiosis

saludos y exito !

COPIA DE CARTA ENVIADA

Caracas, Abril 2013

Sr. Gian Piero Gigante

Yo, María Gabriela Manzo me dirijo a usted en ocasión de solicitarle permiso para utilizar una canción de su autoría en mi trabajo de grado para optar al título de Licenciada en Comunicación Social, mención Artes Audiovisuales de la Universidad Católica Andrés Bello.

El trabajo de Grado es un documental radiofónico llamado: *Pasión por la velocidad: documental radiofónico sobre el Campeonato Nacional de Automovilismo Venezolano desde 1992 hasta 2012.*

La canción por la que se le solicita el permiso irá como introducción y cierre del mencionado documental el crédito quedaría de la siguiente manera:

Canción: Pole Position

Música y Letra: Gian Piero Gigante

Grupo: Skabiosis

Sin nada más a qué hacer referencia me despido.

Atentamente