

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

TRAYECTORIA DEPORTIVA DE PASTOR MALDONADO REPORTAJE RADIOFÓNICO

Trabajo especial de grado para optar por el título a Licenciado en Comunicación Social, mención Periodismo

Autor:
Daniel Enrique Doffiny Garriga

Tutor: Lic. Carlota Fuenmayor

Caracas, abril de 2013

Formato G:

Planilla de evaluación

		Fecha:	
scuela de Comunicación Social			
Universidad Católica Andrés B	ello		
En nuestro carácter de Jurado		de Grado titulado:	
dejamos constancia de que evaluación, se le otorga la sig	una vez revisado y so uiente calificación:	ometido éste a presentación	
Calificación Final: En núme	rosEn let	ras:	
Observaciones			
Nombre:			
Presidente del Jurado	Tutor	Jurado	
Firma:			
Presidente del Turado	Tutor	Jurado	

A mis abuelos

A mis padres

A mis hermanos

Daniel

Agradecimientos

Primero que todo ¡Gracias a Dios!

Gracias a mis padres, Enrique Doffiny e Irene Garriga, por su amor y apoyo incondicional. Gracias por su guía firme para llevar a feliz término el presente Trabajo de Grado y mi carrera universitaria.

Gracias a la profesora Carlota Fuenmayor, por su buena disposición y su valiosa tutoría durante todas las fases de este trabajo, así como por haber despertado mí la ocurrencia de realizar este Trabajo de Grado en el área de periodismo deportivo.

Gracias a Rubén Darío Rincón por sus enseñanzas y su asesoría en la edición y locución del reportaje radiofónico. Gracias por estar a la orden en el momento oportuno.

Gracias a todos los entrevistados por su tiempo, especialmente a Max a Lefeld, a David Belandria, a Myriam Morales y a Dino Di Pietro por haberme facilitado el acceso a otras fuentes. Gracias a Tony Carrasco por brindarme acceso también a su entrevista a Pastor Maldonado. Gracias a todas las personas que, de una u otra manera, permitieron que este trabajo llegara a feliz término.

Gracias a mi tía-madrina María Inés Garriga por su apoyo, tanto para el presente trabajo como durante mi carrera universitaria. Y gracias a mi hermano Eduardo Doffiny por su asesoría sobre formatos digitales.

Gracias a Francisco Rodríguez y a Javier Briceño, por su amistad y apoyo durante toda nuestra carrera universitaria.

Daniel Doffiny

Índice general

Introducción1		
Marc	o Teórico	3
Capít	tulo I: Trayectoria deportiva de Pastor Maldonado	4
1.1.	Venezolanos que han competido en Fórmula 1	5
1.2.	Primeros años de la vida de Pastor Maldonado	6
1.3.	Inicios: el karting venezolano	8
1.4.	Personalidad y estilo de pilotaje de Maldonado	11
1.5.	El karting internacional	14
1.6.	El automovilismo europeo: rumbo a la máxima categoría	16
1.7.	Año 2004: un año de éxitos, un año decisivo	18
1.8.	Primer test con un Fórmula 1	20
1.9.	El RDD y la temporada 2005	22
1.10.	Año 2006: temporada completa en la Renault World Series	27
1.11.	Año 2007: primera temporada en la GP2, y otra complicación	31
1.12.	Año 2008: se reincorpora y hace toda la temporada	33
1.13.	En 2009 con la ART, escudería puntera de la GP2	36
1.14.	Campeón de la GP2 en 2010	38
1.15.	El salto a la Fórmula 1	41
1.16.	Año 2011: primera temporada en Fórmula 1	43
1.17.	Temporada 2012: triunfa en la Fórmula 1	53
1.18.	Gran Premio de España de 2012	55
1.19.	Balance de la participación de Maldonado en sus dos	
	primeras temporadas en Fórmula 1 (2011-2012)	65
1.20.	Proyección de la carrera deportiva de Maldonado	66

Cap	ítulo II: Reportaje, guión y lenguaje radiofónico	67
2.1.	Rasgos característicos del reportaje radiofónico	68
2.2.	El guión en radio	71
2.3.	El lenguaje radiofónico	74
Marc	co Metodológico	78
Cap	ítulo III: El Problema	79
3.1.	Objetivo general	80
3.2.	Objetivos específicos	80
3.3.	Justificación y factibilidad	80
3.4.	Tipo de investigación y diseño	82
3.5.	Modalidad de tesis	82
Cap	ítulo IV: La Realización	84
4.1.	Etapas para la elaboración del reportaje radiofónico	85
4.2.	ldea	87
4.3.	Sinopsis	87
4.4.	Tratamiento	88
4.5.	Presupuesto y análisis de gastos	91
4.6.	Guión técnico	93

Conclusiones Generales		
Fuentes de Información y Bibliografía118		
Anex	ros124	
A.	Glosario	
B.	Resultados del Trofeo Andrea Margutti 2002	
C.	Cartas de autorización	
D.	Presupuesto de grabación y edición	
E.	Medio de almacenamiento digital (4 CD)	
	CD #01: Reportaje radiofónico	
	CD #02: Entrevistas transcritas	
	CD #03: Tracks del reportaje radiofónico	
	CD #04: Tracks del reportaje radiofónico	

Índice de tablas

Tabla 1.	Resultados de Maldonado en la temporada 2010 de la
	GP2 Series
Tabla 2.	Resultados de Maldonado en la temporada 2011 de
	Fórmula 1
Tabla 3.	Resultados de Maldonado en la temporada 2011 de
	Fórmula 1

Introducción

La llegada de Pastor Maldonado a la Fórmula 1 en el año 2011 le puso punto final a la espera de la afición venezolana, que había sido testigo por última vez de la participación de un piloto nacional en la máxima categoría del automovilismo mundial cuando Johnny Alberto Cecotto tuvo que retirarse de la especialidad por un grave accidente que sufrió en 1984.

Cecotto, de ascendencia italiana, fue el protagonista de la mejor figuración de un venezolano en la Fórmula 1, cuando llegó sexto en un gran premio de la temporada de 1983. Pero el 13 de mayo del año 2012 Pastor Maldonado superó con creces ese logro, al ganar el Gran Premio de España.

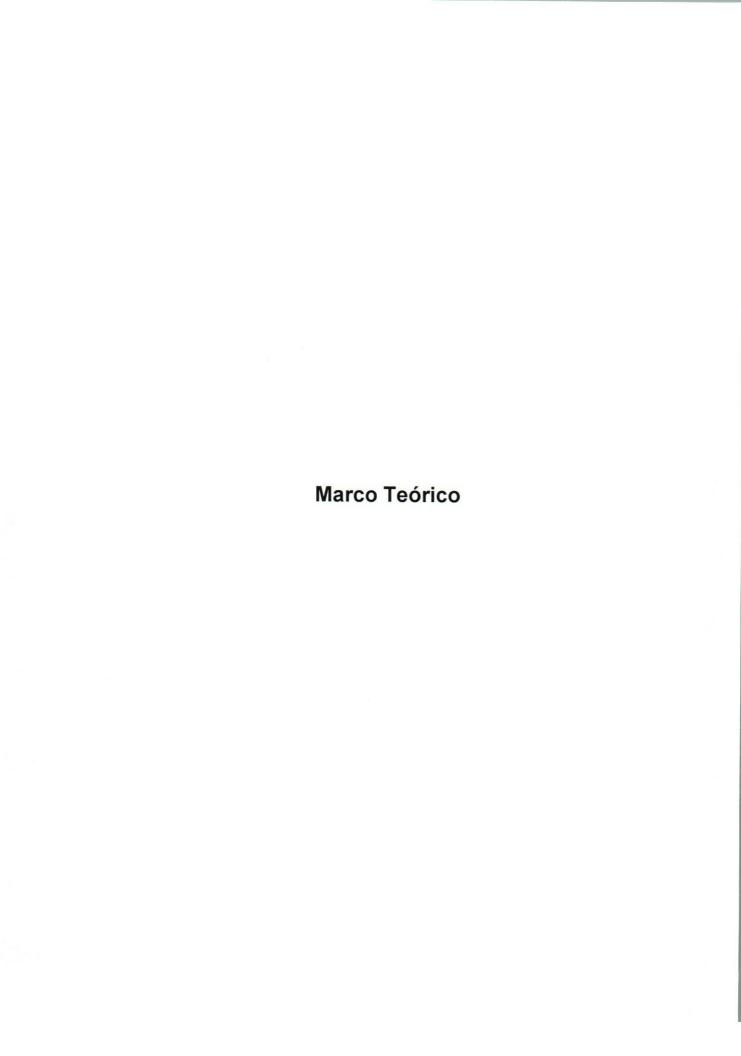
El presente Trabajo de Grado se hizo respondiendo a la inquietud por conocer y divulgar cómo ha sido la trayectoria deportiva de Maldonado. Muchos lo conocen por ser piloto de Fórmula 1, pero para llegar hasta allí no basta con saber conducir o recibir un patrocinio. Su carrera deportiva comenzó en 1993 en el karting venezolano, a sus ocho años de edad, y ha tenido diferentes momentos de éxito, y también episodios difíciles.

Para comprender mejor la trayectoria deportiva de Pastor Maldonado, se entrevistaron once personas que han estado cerca de su carrera, por alguna u otra razón, en diferentes momentos. Periodistas, su jefe de prensa, familiares y otros testigos de su paso por las pistas ofrecen sus puntos de vista. La recopilación de esta información, conjuntamente con una investigación documental, son los insumos que posibilitaron la realización de un reportaje sobre la trayectoria deportiva de Pastor Maldonado, que es el objetivo general y producto final del presente trabajo.

A grandes rasgos, la presentación de esta obra se divide en un marco teórico, que comprende tanto la trayectoria deportiva de Pastor Maldonado, como los elementos que se deben cuidar en la realización de piezas

radiofónicas, concernientes al guión y al lenguaje. Si bien no se persigue exponer una biografía de Maldonado, se dan a conocer numerosos elementos biográficos que ayudan a comprender mejor y contextualizar el desarrollo de su carrera deportiva. También se hacen varias referencias a las trayectorias deportivas de otros pilotos que hoy en día están en la Fórmula 1, con el fin de tener un punto de comparación para conocer mejor la dimensión de la trayectoria de Maldonado, en diferentes momentos. Luego se presenta un marco metodológico, que incluye el guión elaborado para la pieza radial; y las conclusiones generales a las que se llega después de haber realizado el trabajo.

El reportaje radiofónico se anexa en un formato de almacenamiento digital. También se adjunta un glosario para consultar el significado de algunos términos propios de la especialidad del automovilismo.



Capítulo I

Trayectoria deportiva de Pastor Maldonado

1.1. Venezolanos que han competido en Fórmula 1

En el año 1960 por primera vez pilotos venezolanos participaron en el Campeonato Mundial de Fórmula 1. Estos pioneros fueron Ettore Chimeri y Piero Drogo, quienes habían nacido en Italia pero se habían nacionalizado venezolanos.

Chimeri estuvo inscrito para el Gran Premio de Estados Unidos de 1959, en Sebring, Florida, sin embargo, no participó en la carrera. Luego, corrió efectivamente la primera válida de la temporada de 1960, en Argentina, con un Maserati del equipo Privé (www.statsf1.com/es/ettore-chimeri.aspx, 2013). Tenía 38 años de edad. Sin embargo, "tuvo que retirarse por insolación, y a los meses falleció en un accidente en el Gran Premio de Cuba [no era parte del calendario de Fórmula 1], en el circuito de La Habana" (H. Galarza, comunicación personal, Diciembre 21, 2012). Sobre Chimeri, se halló esta referencia: "Nacido en 1921 en Lodi, a unos 50 kilómetros al sur de Milán (Italia), Chimeri arribó a Venezuela en el primer lustro de los años cincuenta, desarrollando una próspera actividad en la industria textil" (Zambrano, 2010b).

Piero Drogo participó solamente en el Gran Premio de Italia de 1960, en Monza, con un Cooper-Climax de la escudería Colonia. Tenía 34 años de edad. Partió en el 15° lugar y finalizó octavo la carrera. Drogo falleció en un accidente de carretera en 1973, en Boloña, Italia (http://www.statsf1.com/es/piero-drogo.aspx, 2013).

El siguiente venezolano que corrió en Fórmula 1 fue Johnny Alberto Cecotto, quien se había formado como piloto en el motociclismo, y corrió luego 18 grandes premios entre 1983 y 1984. Nació en Caracas el 25 de enero de 1956, y es hijo de inmigrantes italianos. Aparece inscrito por primera vez para el Gran Premio de Italia de 1982, pero debutó en carrera en el Gran Premio de Brasil de 1983, con un Theodore-Ford, equipo con el que

compitió el resto de la temporada. Su mejor resultado histórico lo consiguió en su segunda carrera, el Gran Premio de Estados Unidos-Oeste de 1983, disputado en Long Beach. Llegó sexto, posición que en aquel entonces otorgaba un punto para el campeonato de pilotos. Finalizó la temporada 20°, es decir, de último entre los pilotos que lograron puntuar (www.statsf1.com/es/johnny-cecotto.aspx, 2013).

En la temporada de 1984 participó con la escudería Toleman-Hart, y tuvo como compañero de equipo al entonces debutante brasileño Ayrton Senna, a la postre tricampeón mundial de Fórmula 1. En esta temporada Cecotto no sumó puntos, no pudo concluir la temporada y no pudo volver a competir en Fórmula 1 (www.statsf1.com/es/johnny-cecotto.aspx, 2013). "Lamentablemente, Cecotto tuvo que retirarse prematuramente de las pistas internacionales luego de que un accidente en el Gran Premio de Gran Bretaña (Silverstone) le dejara como resultado un par de fracturas en sus piernas" (Zambrano, 2010a).

Desde entonces, ningún piloto venezolano logró competir en una carrera de Fórmula 1 hasta que Pastor Maldonado debutó en el año 2011. Sin embargo, el caraqueño Ernesto José Viso Lossada estuvo cerca de ser piloto titular de la escudería Toro Rosso o de otro equipo en el año 2007 ("Quiero ser torero", 2007), y no lo logró por falta de patrocinio. Pero estuvo inscrito y presente en el Gran Premio de Brasil de 2006, en el que participó en las prácticas libres previas a esa carrera como tercer piloto del equipo Spyker, con un Midland-Toyota (www.statsf1.com/es/ernestoviso/engagement.aspx, 2013).

1.2. Primeros años de la vida de Pastor Maldonado

Pastor Rafael Maldonado Motta nació el 9 de marzo de 1985 en la clínica Lugo de la ciudad de Maracay, capital del estado Aragua (Rodríguez, 2010). Y su origen geográfico tiene una estrecha relación con el camino de

vida que emprendió. En Maracay está el Kartódromo Carmencita Hernández, que es el circuito de *karting* más importante que existe en Venezuela, debido tanto a la infraestructura, configuración y longitud del trazado, como al nivel de las competencias que en él se desarrollan.

La infancia de Maldonado, quien es hijo de Pastor Maldonado Jiménez y de Omara Motta, no se caracterizó solamente por su dedicación al *karting*. Sus padres estaban separados, y se decidió que Pastor viviera con su familia paterna, es decir, con su padre, su abuela Josefina Jiménez de Maldonado, y sus tíos Johnny y Manuel Maldonado (D. Di Pietro, comunicación personal, Enero 30, 2013). Es esta familia paterna la que apoyó el inicio y desarrollo de Maldonado en el *karting*, apoyándolo emocionalmente, presencialmente y monetariamente.

Ya el pequeño Maldonado había demostrado inclinaciones por el mundo de la velocidad, "cuando prefiere ver a sus tíos practicando en los legendarios carritos YMCA, que atender a sus juguetes", lo cual está expresado en su biografía oficial (www.pastormaldonado.com, 2013, Pastor, Biografía, para. 2). A los cuatro años de edad Maldonado "ya 'montaba' bicicleta, pero no una con dos rueditas de apoyo, sino la de bicicross", dice en su biografía, en la cual también se refleja que no solo practicaba ese deporte a tan corta edad, sino que fue subcampeón nacional de bicicross. Se sobreentiende que en su categoría (www.pastormaldonado.com, 2013, Pastor, Biografía, para. 3).

Desde temprana edad, Maldonado se trazó el objetivo de llegar a la Fórmula 1. En una de sus primeras competencias internacionales de *karting*, cuando tenía menos de diez años de edad, se le preguntó cuál era su aspiración, y contestó: "llegar a la Fórmula 1" (Tarkanyi, 2010).

1.3. Inicios: el karting venezolano

A los siete años Maldonado presenció su primera carrera de *karting*, en Maracay. Así está plasmado el episodio en su biografía oficial:

En 1992, es decir a los siete años, presencia su primera carrera de karting, por invitación de un amiguito. 'Fue en el Kartódromo Carmencita Hernández de Maracay —recuerda Pastor como si fuera ayer— allí (sic) quedé impresionado con esos carritos que andaban por la pista. Era como estar en el cielo: convencí a mi papá para que me dejara manejar y minutos después ya estaba a bordo de mi primer kart y desde ese momento, nadie logró bajarme de un carro' (www.pastormaldonado.com, Pastor, Biografía, para. 3).

Myriam Graciela Morales, mejor conocida como Chela, es la fundadora y actual directora de la Escuela de Karting Ayrton Senna (Ekas), la cual funciona en el kartódromo de Maracay. Ella es una de las personas claves en el inicio de la trayectoria deportiva de Maldonado. A principios de los años 90 del siglo pasado ella estaba involucrada en el *karting* ya que era la secretaria de la Asociación de Karting del estado Aragua, presidida entonces por Robinson Arrieta. Además, Morales es la madre de Luis Alberto Schiavo, otro piloto venezolano, cuatro años mayor que Maldonado, que en aquella época estaba formándose en el mismo trazado. Morales relata que ella había entablado amistad con Johnny Maldonado, tío de Pastor Maldonado, por ser cliente de él en los negocios de comercialización de vehículos que ya desde entonces tenía la familia Maldonado en Maracay. He aquí otra relación de Pastor Maldonado con el mundo de los motores. Morales contó lo siguiente:

Un día le dije [a Johnny Maldonado]: ¡Vamos! ¡Vamos! Un fin de semana. Y lo traje [a Pastorcito]. Yo le presté el carrito de Luis (...) Ellos eran *picolinos* los dos, chiquitos los dos, y me lo traje. Le pusimos la braguita de Luis Alberto, el casco de Luis Alberto, y salimos a la pista. Y le gustó, y fue cuando Johnny decidió (...) (comunicación personal, Diciembre 13, 2012)

Así entonces comienza la trayectoria deportiva de Pastor Maldonado. David Belandria fue uno de sus primeros mecánicos en el *karting*, uno de los que más lo asistió en prácticas y competencias, y compartió con la familia y el propio Pastorcito, como es llamado en la familia, durante los años 90. Él relata que no tuvo la oportunidad de presenciar la vez que Pastor Maldonado se montó en un kart, pero al poco tiempo lo llamaron para trabajar con él.

En 1993 Maldonado corrió su primera carrera formal, en la cual terminó séptimo. En ese año comienza la carrera de Maldonado en el karting, y en esa misma primera temporada logró su primer título: campeón regional del estado Aragua, en la categoría Pre Junior. En 1994 revalidó ese título, y también fue subcampeón en el campeonato nacional, en esa misma categoría. En esa época, en esa categoría corrían pilotos de hasta doce años de edad, es decir, hasta tanto no tuvieran los trece cumplidos; mientras que Maldonado tenía ocho años cuando se titula en 1993. En 1995, a los diez años, logró campeón nacional, categoría Pre Junior ser (www.pastormaldonado.com, 2013, Pastor, Biografía, para. 4).

Debido a su corta edad, Maldonado continuó compitiendo en la categoría Pre Junior por dos temporadas más. En 1996 fue campeón regional y subcampeón nacional; y en 1997 consiguió ganar tanto el campeonato regional como el nacional. Estos campeonatos regionales, al igual que los anteriores, se refieren al estado Aragua (www.pastormaldonado.com, 2013, Pastor, Trayectoria).

En 1998 Maldonado fue subcampeón en su categoría de la Copa del Canadá. Ese año había ascendido a la categoría ICA Junior, en la cual participaban pilotos desde los trece años cumplidos hasta los quince sin cumplirlos. En Venezuela, se tituló campeón regional de Aragua y subcampeón nacional, en su nueva categoría (www.pastormaldonado.com, 2013, Pastor, Trayectoria).

En los años en los cuales participó Maldonado en el *karting* nacional, tuvo que competir contra decenas de pilotos. Pero se considera que el piloto que más batalla le dio fue el caraqueño Ernesto José Viso, hijo de Ernesto Viso, quien fue presidente de la Federación Venezolana de Karting durante buena parte de la década de los 90. Entre Maldonado y Viso hubo una intensa rivalidad deportiva, en pista, lo cual se debió al gran nivel conductivo de ambos pilotos, y al hecho de haber nacido en el mismo mes del mismo año, por lo cual les tocaba competir siempre juntos en la misma categoría de *karting*. Cuando ambos aún corrían en Venezuela ya se perfilaban como exitosos pilotos en categorías de automovilismo europeo. De hecho, Maldonado logró llegar a la Fórmula 1 y Viso estuvo cerca de lograrlo.

Octavio Estrada (2006), periodista deportivo venezolano, señala que Viso fue el kartista venezolano más exitoso de la década de los 90, pues, por ejemplo, "fue campeón panamericano junior (1998) y obtuvo la medalla de oro en los Juegos Nacionales Juveniles (1999)..." (p.44). Viso, además, "fue elegido como mejor piloto y prospecto del año 2005, en Venezuela" (p.45). Más adelante se volverá a tocar el tema de la carrera de Viso, pues alrededor de esa época era visto como el principal prospecto venezolano para llegar a la Fórmula 1, e inclusive como el automovilista venezolano más importante de la historia después de Cecotto. Tanto Viso como Maldonado, al formarse como kartistas, estaban sentando las bases para hacer luego una carrera exitosa en el automovilismo. Según el propio Ernesto José Viso, el *karting* "es un estupendo deporte de entrenamiento que fortalece y enseña mucho para avanzar a una categoría superior" (E.J. Viso; cp. Estrada, 2006, p.43).

En la temporada de 1999, la última de Maldonado en el *karting* nacional, se tituló campeón nacional y subcampeón regional (www.pastormaldonado.com, 2013, Pastor, Trayectoria). Belandria relata que el mayor éxito que compartió con Maldonado fue el título del *karting* nacional en 1999.

Belandria recuerda que las de 1999 fueron "tremendas carreras", a las que asistía mucho público entusiasmado con las batallas en pista entre Viso y Maldonado, quienes fuera de la pista tenían buenas relaciones interpersonales. Mientras el venezolano Belandria asistía técnicamente a Maldonado, Viso contaba con material y mecánicos italianos, según el propio Belandria. Cuenta que la primera carrera se la ganaron a Viso "atropelladamente", con "contactos de carrera". Y no solo ganaron esa, sino que ganaron todas las válidas del campeonato e hicieron todas las *pole position*. Y además, Maldonado dejó récords de vuelta que se mantienen aún hoy en día. "Tengo la dicha de haber tenido un piloto dentro de las filas mías que está en la Fórmula 1 ahorita. ¡Es grandioso!" (D. Belandria, comunicación personal, Noviembre 18, 2012).

Morales recuerda así la rivalidad de Maldonado con Viso: "estos dos eran los eternos rivales. Esa rivalidad sí ayudó muchísimo a ambos pilotos a crecer, porque como eran los dos mejores uno quería superar al otro, y el otro al otro...Estoy hablando de rivalidad dentro de pista. Eso es sano". Y recuerda que "siempre compitieron juntos, tienen la misma edad...Eran los dos mejores pilotos de la categoría, siempre" (M. Morales, comunicación personal, Diciembre 13, 2012).

1.4. Personalidad y estilo de pilotaje de Maldonado

Morales también cuenta que Maldonado en su infancia aprendió mucho de su hijo Luis Alberto Schiavo, quien era su modelo a seguir y amigo. De hecho, no solo compartieron en el kartódromo, en el cual solo excepcionalmente les tocó competir en la misma categoría, sino que Maldonado estudió la primaria en el colegio Juan XXIII, siguiendo los pasos de Schiavo por la amistad que había entre Morales y Johnny Maldonado. Schiavo cursó la secundaria en el Liceo Militar Libertador de Maracay, y cuando le tocó el turno a Maldonado, también fue inscrito en dicha escuela

militar (Morales, comunicación personal, Diciembre 13, 2012). Luego, según se lee en la biografía oficial de Maldonado:

Con sólo (sic) 15 años, la vida de Pastor Maldonado marcha entre dos aguas: continuar su carrera deportiva en Europa -- a lo cual ya estaba decidido- o culminar sus estudios en Venezuela, que cursaba bajo los estrictos parámetros del Liceo Militar Libertador de Maracay. Amante de los retos, emprendió los dos caminos: el de los motores y además logró el permiso de su Centro de Estudios para competir y luego regresar al país a ponerse al día con las clases y tomar los exámenes. A pesar del "ir y venir" Pastor figuró mejores alumnos de su Promoción entre los (www.pastormaldonado.com, 2013, Pastor, Biografía, para. 6).

Seguidamente, en la misma biografía oficial, se cita al propio Maldonado, quien señaló que:

'Después de las carreras por allá (Europa) me comía los libros pues debía prepararme el doble que mis compañeros en Venezuela. Debía demostrar que no había favoritismo por mí en el liceo, sino el (sic) contrario, mucho (sic) mayor exigencia bajo la disciplina militar' (www.pastormaldonado.com, 2013, Pastor, Biografía, para. 7).

La formación en la escuela militar le permitió a Maldonado desarrollarse como una persona muy disciplinada, lo cual es una cualidad de mucho peso para llegar a ser un piloto de élite en las más altas categorías del automovilismo mundial. Y ello lo ha logrado sin dejar de lado su propia personalidad. Arturo Mora, quien es actualmente su jefe de prensa y trabaja con él desde el año 2004, señala:

La familia Maldonado es un grupo de gente muy unida, muy sencilla, muy humilde [...] De manera que esa influencia familiar, esa dedicación a los motores, más la disciplina que adquirió estudiando en un colegio y liceo militar fueron factores fundamentales para lo que es hoy en día (comunicación personal, Octubre 24, 2012).

Mora también destaca que su "capacidad humana, sencillez, tenacidad, la cualidad de aportar para el armado e interpretación del vehículo y su camaradería son parte de este éxito que hoy nos ha dado un piloto y un ganador en la Fórmula 1" (comunicación personal, Octubre 24, 2012).

Max Lefeld, periodista especializado en automovilismo y conductor del programa televisivo Máxima Velocidad desde 1993, entrevistó a Maldonado para este programa cuando él tenía diez años de edad, en 1995. En esa oportunidad el piloto comentó, entre otras cosas, que escogió el *karting* como deporte porque le gustaba mucho la velocidad, que ganó alrededor de siete carreras de bicicross cuando practicaba esa disciplina, y que ya sabía manejar carros de calle (Lefeld, 2012, "Máxima Velocidad").

Wolfgang Ramos Finol es uno de los mejores amigos de Pastor Maldonado. Estudiaron juntos tanto en el colegio Juan XXIII como en el Liceo Militar. Él comenta lo siguiente sobre la personalidad de Maldonado: "Es una de las personas más determinadas que conozco; y disciplinadas. Lo que se pone en mente siempre lo consigue porque es muy determinado". Y para él, esto es lo que más motivaba a Maldonado para competir en el *karting* desde tempranas edades: "Su pasión. Siempre fue apasionado por los carros. Siempre le encantó ese deporte" (comunicación personal, Enero 30, 2013).

"Él [Maldonado] tiene un carácter que definitivamente lo que ha hecho es avanzar, avanzar en el carácter. Tiene un carácter fuerte, determinante, ¡rígido! Pero sí acepta, recomendaciones y todo. ¡Pero ese es fuerte! ¡Ese es candela!" (D. Belandria, comunicación personal, Noviembre 18, 2013).

Myriam Morales señala que el talento, la perseverancia y la agresividad en el estilo de manejo siempre ha caracterizado a Pastor Maldonado (comunicación personal, Diciembre 13, 2013).

El periodista José Eduardo Texeira, quien formó parte del equipo de prensa de Maldonado alrededor del año 2004 y conduce actualmente el programa Pits 39 por Meridiano Televisión, señala lo siguiente sobre el estilo de manejo de Maldonado, y lo compara con el de Ernesto José Viso:

No sabría decir quién es mejor. Yo creo que Ernesto es más inteligente en pista y Pastor es un poco más rápido. Pero muchas veces la inteligencia, ser realmente rápido, valen más que ser increíblemente rápido y no ser más sangre fría como a veces le falta a Pastor (comunicación personal, Febrero 19, 2013).

Pastor Maldonado se describió a sí mismo en una entrevista con el periodista Tony Carrasco, en el programa *Entrevistas con el Deporte* transmitido por Meridiano Televisión el 28 de noviembre de 2007:

Yo creo que soy una persona bastante metódica. Cuando tengo una meta, hasta que no la cumplo no me quedo tranquilo [...] Muy perfeccionista. Esto tiene sus pros y sus contras, porque muchas veces esto me trae algunos errores dentro de mi mundo, dentro de mis carreras. Soy una persona [...] Me cuesta perder, voy es siempre a ganar, y esta es una de las cosas que tengo que mejorar un poco, ¿no? Pero también tiene su parte positiva, porque soy una persona que como sale a ganar, quiere ganar, muchas veces [...] No soy conformista, y me trae los buenos resultados. Y me ha traído todos estos triunfos que tengo a lo largo de toda mi carrera

"Él [Maldonado] habla solo. Nosotros comentamos fuera de pista, pero él habla en su propio idioma, que es dentro de los circuitos, imponiendo marcas, haciendo los registros indicados, logrando los cronos ideales, y buscar esos podios que lo han llevado a colocarlo dentro del *top ten*, dentro de los diez mejores del mundo en los actuales momentos. Esa es la palabra que vale, y la que a la hora de la verdad, es la que la gente sigue" (H. Galarza, comunicación personal, Diciembre 21, 2013).

1.5. El karting internacional

Ya en 1999, Maldonado, Viso y Rodolfo *Speedy* González, eran tres de los kartistas venezolanos más relevantes del momento. Humberto Galarza; periodista especializado en automovilismo, que ha sido narrador de carreras de Fórmula 1 por décadas y es jefe de prensa del diario Meridiano; dijo en la transmisión en vivo del Gran Premio de Francia de 1999 (Fórmula 1) por Meridiano Televisión, antes de la carrera, que tres venezolanos iban competir juntos en el Campeonato Europeo de Karting, y que coincidirían en

la misma categoría, el 18 de junio de ese año: "En la categoría Intercontinental Junior, por primera vez se verán las caras en el exterior tres pilotos: Pastor Maldonado, Ernesto José Viso y Rodolfo González". Seguidamente relató que Viso y Maldonado ya contaban con varias participaciones en *karting* en el exterior, en países como Italia, Francia, Estados Unidos y Canadá, entre otros. Maldonado finalizó 13° en ese Campeonato Europeo de Karting (www.pastormaldonado.com, 2013, Pastor, Biografía, para. 5).

Maldonado participaba en competencias en el exterior paralelamente a sus carreras en el *karting* nacional. Y en 1998 obtuvo un importante logro en el *karting* internacional. Fue subcampeón en la Copa del Canadá (www.pastormaldonado.com, 2013, Pastor, Trayectoria).

En 1999 Maldonado también participó en el Campeonato Mundial de Karting, según el programa *Entrepistas*, conducido por el narrador de carrera de Fórmula 1 César Becerra, y transmitido el 8 de agosto de ese año por Televen. Maldonado tenía 14 años de edad, y compitió en esa oportunidad con pilotos como Lewis Hamilton, Nico Rosberg, Robert Kubica y Paul Di Resta. Todos eran adolescentes en ese momento, y a la postre resultaron ser figuras de la Fórmula 1.

En el año 2000 Maldonado se dedica ya formalmente a competir en el *karting* europeo. Se radica en Italia, donde en el año 2000 fue undécimo en la clasificación mundial de la Fórmula A. Y en 2001 terminó décimo en la clasificación europea (www.pastormaldonado.com, 2013, Pastor, Trayectoria).

Max Lefeld destaca el hecho de que Maldonado haya continuado compitiendo en campeonatos de *karting* cuando se radicó en Italia. Lefeld relató que:

Él se fue a Europa y siguió con el karting. O sea, no fue directamente a montarse en un fórmula sino que siguió haciendo karting. Fue muy bueno en eso, fue protagonista. Yo incluso tuve la oportunidad de estar en un mundial de karting en Braga, en Portugal. Ahí Pastor fue protagonista. Ahí estaban los que luego siguieron. Estaba Ernesto José Viso, estaba Luis Alberto Schiavo [...] Pero luego de hacer el karting a ese nivel, en Europa, que es muy bueno, es una gran escuela, entonces sí da el salto al automovilismo, siguiendo también los escalones que reza el proceso (comunicación personal, Agosto 28, 2012)

Ese marzo del año 2002 Maldonado participó, en la categoría Fórmula A, en el Trofeo Andrea Margutti, una competencia de *karting* en el Kartódromo Parma, Italia. Maldonado, quien corrió con el equipo Tony Kart, largó en la posición 36 de la parrilla de salida, entre 45 kartistas ("Classifica Prove Cronometrate", 2002). Y en la carrera, que duró poco más de 15 minutos, terminó tercero, en el pódium ("Classifica Finale", 2002). Ver Anexo B.

En el mismo año 2002 Maldonado vuelve a ascender de categoría. Participó en la Fórmula Súper A, "esta vez bajo la tutela del conocidísimo Jarno Trulli" (www.pastormaldonado.com, 2013, Pastor, Biografía, para. 9).

1.6. El automovilismo europeo: rumbo a la máxima categoría

En el año 2002, Maldonado, aún siendo menor de edad, incursiona en la Fórmula Renault 2000 italiana, con el equipo Cram Competition. Esta será la primera participación de Maldonado en un monoplaza, es decir, un fórmula. Esta fue su primera participación en el automovilismo europeo. Sin embargo, ya para entonces Maldonado había hecho su primera incursión en el automovilismo. Fue en Venezuela, según relata José Eduardo Texeira:

Cuando Pastor debuta en el automovilismo, fue corriendo cuatro válidas de la Fórmula Ford 2000 venezolana. Dos en San Carlos y dos en Turagua, cuando aquí había automovilismo, y las pistas estaban en condiciones. Los mismos carros viejos, pero algo servía (comunicación personal, Febrero 19, 2013)

Esta participación de Maldonado en el Campeonato Nacional de Fórmula Ford fue en el año 2002 (www.statsf1.com/es/pastormaldonado.aspx, 2013).

Volviendo a los inicios de Maldonado en el automovilismo europeo, en la biografía oficial de Maldonado se lee que "para la época, los monoplazas [de Fórmula Renault 2000] mostraban cuatro cilindros en línea y dieciséis válvulas para generar doscientos caballos de fuerza y velocidades superiores a los 230 km/h" (www.pastormaldonado.com, Pastor, Biografía, para. 11).

En Quiero ser Torero (2007), artículo publicado en una revista del Bloque Dearmas, se precisa que en la Fórmula Renault Italia competían "una cuarentena de monoplazas de 250 HP" (p.105). Es decir, según esta fuente eran 250 caballos de fuerza los que podían desarrollar los motores de los monoplazas de esa categoría. Y eran alrededor de cuarenta los pilotos participantes.

Ese año 2002 Maldonado terminó séptimo en el Campeonato Italiano de Fórmula Renault 2000 (www.pastormaldonado.com, 2013, Pastor, Biografía, para. 11). No contento con eso, el maracayero participó ese mismo año en el torneo invernal llamado Winter Series de Renault, donde logró titularse campeón entre los novatos. Este es un "evento que organiza la casa Renault para los pilotos de mayor perfil ascendente y de mejor desempeño" (www.pastormaldonado.com, 2013, Pastor, Biografía, para. 12). Esta competencia de invierno es "una verdadera vitrina para seleccionar a los futuros pilotos de la marca" (www.pastormaldonado.com, 2013, Pastor, Biografía, para. 12). De hecho, años después Maldonado continuó ligado a la casa motorista Renault.

En el año 2003, Maldonado finalizó séptimo en el Campeonato Italiano de Fórmula Renault 2000, de nuevo con el equipo Cram Competition (www.formula1.com/teams_and_drivers/drivers/869/, 2013). Además, el 20

de noviembre de ese año hizo un *test* en España con un monoplaza Fórmula Renault V6 (www.pastormaldonado.com, 2013, Pastor, Trayectoria). Y a fines de año volvió a competir en la Winter Series, y de nuevo se coronó campeón, esta vez entre los expertos (www.pastormaldonado.com, 2013, Pastor, Biografía, para. 12).

1.7. Año 2004: un año de éxitos, un año decisivo

Para la temporada del año 2004 Maldonado asumió el "ambicioso reto" de luchar simultáneamente por dos campeonatos de la Fórmula Renault 2000. Continúa pilotando con el equipo Cram Competition, que según su biografía oficial es "uno de los de mayor tradición y prestigio en el viejo continente". Participó tanto en el campeonato italiano como en el Máster Europeo. El italiano era considerado el de mayor nivel competitivo. Comprendía diez fechas para un total de 18 válidas. Y el europeo era también de diez fechas, pero con 17 válidas en esas fechas (www.pastormaldonado.com, 2013, Pastor, Biografía, para. 13-14).

Maldonado comenzó liderando ambos campeonatos. En la primera fecha del campeonato europeo, en Monza, Italia, obtuvo la victoria en las dos válidas. Y en Vallelunga, Italia, obtuvo una victoria y un segundo lugar, para el otro campeonato. "En el Eurocup [campeonato europeo] conservó el liderato hasta casi la mitad de la temporada, sin embargo la coincidencia de fechas con el Campeonato Italiano y algunos problemas en el monoplaza, le obligaron a concentrarse en un solo torneo" (www.pastormaldonado.com, 2013, Pastor, Biografía, para. 16). Finalmente, se coronó campeón en el torneo italiano, en el que obtuvo doce pódiums, de los cuales ocho fueron victorias: seis pole position; У once vueltas (www.formula1.com/teams_and_drivers/drivers/869/, 2013). En el Eurocup terminó clasificado octavo, con dos victorias (www.pastormaldonado.com, 2013, Pastor, Trayectoria).

Ese mismo campeonato italiano de Fórmula Renault lo ganó, por ejemplo, el brasileño Felipe Massa en la temporada del año 2000. Massa ha competido en todos los campeonatos de Fórmula 1 desde el año 2002 hasta el presente, fue subcampeón mundial en 2008, y corre con Ferrari desde 2006. También Olivier Panis y Antonio Pizzonia, otros pilotos que llegaron a la Fórmula 1, habían participado previamente en la Fórmula Renault 2.000 italiana (www.pastormaldonado.com, 2013, Pastor, Biografía, para. 18-19). Así se detalla en la biografía de Maldonado su logro del año 2004:

El joven volante aragüeño —para entonces con 19 años— se convirtió en el protagonista absoluto de la Fórmula Renault 2000 en Italia: captura la Corona con 362 puntos (96 de diferencia con el 2do lugar) logra ocho victorias (las cinco últimas en forma consecutiva) seis Pole Position, diez veces se lleva la Vuelta más Rápida en carrera y de paso registró dos Récords de Circuito (www.pastormaldonado.com, Pastor, Biografía, para. 17).

Además de la corona, en los meses finales de 2004 Maldonado tuvo la posibilidad de correr en la Fórmula Renault V6, y la oportunidad de montarse por primera vez en un Fórmula 1 y probarlo.

Maldonado participó en dos competencias de la Fórmula Renault V6 en el circuito de Spa-Francorchamps, Bélgica. Los motores de estos monoplazas eran de 3.500 centímetros cúbicos, y "el sistema de frenado [era] semejante al de la máxima categoría" (www.pastormaldonado.com, 2013, Pastor, Biografía, para. 20). En la segunda carrera partió décimo segundo, iba décimo en la segunda vuelta, y terminó en el quinto lugar (www.pastormaldonado.com, 2013, Pastor, Biografía, para. 21). "Tal actuación impresionó a los scouts de diversos Teams, que seguían muy de cerca en 2004 la ruta de este venezolano a la Fórmula 1", dice su biografía oficial (www.pastormaldonado.com, 2013, Pastor, Biografía, para. 21).

1.8. Primer test con un Fórmula 1

En noviembre de 2004, a los 19 años de edad, Maldonado probó por primera vez un Fórmula 1. Era la primera vez que un venezolano pilotaba un vehículo de la máxima categoría después del accidente de Johnny Alberto Cecotto en 1984. Maldonado se convirtió en "el piloto venezolano más joven de la historia en conducir un Fórmula 1" (www.pastormaldonado.com, 2013, Pastor, Biografía, para. 26).

Maldonado hizo este test el 25 de noviembre de 2004 en el circuito italiano de Misano Adriático, con la escudería Minardi de Fórmula 1. Maldonado probó, "junto a más de una decena de prospectos" ("Rondando la gran carpa", 2005), el Minardi PS04B Cosworth, el cual "desarrollaba casi 900 caballos de fuerza" (www.pastormaldonado.com, 2013, Pastor, Biografía, para. 27). Este era el mismo modelo de monoplaza que los pilotos titulares de la escudería, Gianmaria Bruni y Zsolt Baumgartner, habían utilizado en la temporada de Fórmula 1 que acababa de concluir. El venezolano hizo el tercer mejor tiempo de la jornada, a pesar de que los cauchos que utilizó no eran completamente nuevos. Los pilotos que hicieron los dos mejores tiempos ese día, terminaron siendo los dos pilotos titulares de Minardi en la temporada 2005 de Fórmula 1: Patrick Friesacher y Christijan Albers. Peros estos pilotos ya acumulaban más experiencia en autos potentes, "mientras que el patriota [Maldonado] apenas tenía como antecedente unas pocas vueltas con un Lola F3000" ("Rondando la gran carpa", 2005). Friesacher, por ejemplo, había participado ya en tres temporadas de la Fórmula 3000" (www.pastormaldonado.com, 2013, Pastor, Biografía, para. 28), categoría antesala a la Fórmula 1 que actualmente no existe. Fue sustituida por la GP2 Series.

Previamente a su prueba con Minardi, Maldonado había hecho tres *tests* con monoplazas de Fórmula 3000, todos en el último trimestre de 2004.

Uno con la escudería Durango el 18 de octubre; otro con la escudería BCN en Barcelona, España, los días 2 y 3 de noviembre; y otro el mismo 25 de noviembre en Estoril, Portugal, con la escudería Arden. Su actuación en las tres pruebas es calificada como "sobresaliente" (www.pastormaldonado.com, 2013, Pastor, Trayectoria).

En el *test* con el Minardi de Fórmula 1, Maldonado hizo 22 vueltas según su biografía oficial, y 23 según *Rondando la gran carpa* (2005); y su mejor tiempo estuvo a dos décimas del mejor de Friesacher. Pero este piloto tuvo la oportunidad de hacer 45 vueltas. Además, "la pista estaba más lenta que cuando hizo la prueba Albers", ("Rondando la gran carpa", 2005). En automovilismo, el engomado de la superficie de la pista, por el paso de otros vehículos, y las condiciones climáticas, influye en los tiempos de giro.

Giancarlo Minardi, el fundador de la escudería, estuvo presente en esas pruebas, y "lo mencionó [a Maldonado] espontáneamente en sus declaraciones oficiales a la prensa, luego de celebrarse el *test*" ("Rondando la gran carpa", 2005). Paul Stoddart, director de la escudería Minardi, dijo en esa oportunidad lo siguiente: "Maldonado me recuerda mucho a Fernando Alonso cuando estuvo con nosotros, por su manera de conducir y por la seguridad que proyecta al frente de un Fórmula 1. Es un joven que vemos con gran futuro para la Fórmula 1" (www.pastormaldonado.com, 2013, Pastor, Biografía, para. 29).

Pastor Maldonado comentó en una entrevista semanas o meses después de esa prueba con Minardi que "estar montado en un F1 es una experiencia demasiado increíble, es lo mejor que me ha podido pasar hasta ahora. La frenada, la potencia, el manejo, son cosas que ningún otro vehículo, que yo haya manejado, tiene" (cp. González, s.f., p.38).

Pastor Maldonado Jiménez, el padre del piloto Maldonado, pensó que su hijo podía efectivamente llegar a la Fórmula 1 "desde su primera prueba

en la Minardi, en el 2004, cuando hizo los tiempos de los expertos, sin error alguno" (comunicación personal, Enero 30, 2013).

Arturo Mora relata lo siguiente sobre las posibilidades que entonces se le presentaban a Maldonado:

Luego de concluir la temporada 2004, cuando Pastor se proclama Campeón de la Renault 2000, recibimos una oferta del señor Giancarlo Minardi, que consistía en un cronograma de aproximadamente dos a tres años, para que comenzara Pastor como piloto de pruebas de esa escudería de la Fórmula 1. El segundo año, culminar su faceta de piloto de pruebas, pero estar un poco más arriba. Y entre el segundo y tercer año ya dar el salto para la categoría [Fórmula 1]. O sea, que estaríamos hablando de 2005, 2006 y 2007. Entonces, en ese momento, recuerdo que tuve la oportunidad de reunirme con la familia de Pastor, y nos planteamos varios escenarios. Se dijo: Bueno, ¿cuál puede ser la alternativa más interesante? ¿Cuál es el deseo? ¿Llegar a la Fórmula 1 por un año? ¿O llegar sólidamente y permanecer en el tiempo? (comunicación personal, Octubre 24, 2012)

Estas declaraciones de Mora revelan que ya en aquel entonces había una propuesta para que Maldonado cristalizara el sueño de su niñez: llegar a la Fórmula 1. Pero en aquel momento, la trayectoria deportiva de Maldonado ya había sido lo suficientemente sólida como para que Maldonado y su familia decidieran postergar este sueño, en aras de no solamente alcanzar la máxima categoría del automovilismo mundial, sino de hacerlo de una manera estable y exitosa. La idea era "hallar el momento oportuno, el plan que más conviniese para, no solamente el presente, sino para el futuro de Pastor" (A. Mora, comunicación personal, Octubre 24, 2013).

1.9. El RDD y la temporada 2005

Además de la propuesta de Minardi, había una de la Renault. Y ese fue el camino que tomó Maldonado. El maracayero fue seleccionado para participar en el Programa de Desarrollo para Pilotos de la escudería Renault de Fórmula 1, cuyo nombre oficial en inglés era *Renault Driver Development* (RDD). Solamente cinco pilotos a nivel mundial fueron seleccionados ese

año para participar en el programa (www.pastormaldonado.com, 2013, Pastor, Biografía, para. 30). La escudería Renault, vale acotar, había obtenido en 2003 y 2004 sendas victorias en Fórmula 1, sus dos primeras desde su regreso en el año 2002 a la máxima categoría del automovilismo mundial. Y en la temporada 2005 ganaron tanto el campeonato de pilotos, con Fernando Alonso, como el campeonato de constructores. En 2006 revalidaron ambos títulos.

En el año 2005, los otros pilotos que participaron en el RDD fueron: Heikki Kovalainen, finlandés; Lucas Di Grassi, brasileño; Loic Duval, francés; y José María López, argentino. Kovalainen, Di Grassi y Maldonado llegaron posteriormente a la Fórmula 1. El programa fue creado por Renault en 2002 para "formar a las futuras estrellas de la Fórmula 1" (www.pastormaldonado.com, 2013, Pastor, Biografía, para. 31).

Pero el RDD no estaba concebido como un programa a dedicación exclusiva. Era un soporte paralelo a la participación del piloto en algún campeonato de alguna categoría menor a la Fórmula 1. En el año 2005 Maldonado participó en la World Series by Renault, también llamado Renault World Series, el más importante campeonato de monoplazas que organiza la Renault. Su participación fue con la escudería francesa DAMS, "uno de los equipos de mayor prestigio y competitividad en el mundo del automovilismo", (www.pastormaldonado.com, 2013, Pastor, Biografía, para. 34). Para Maldonado, este salto de categoría era otro gran paso en su recorrido hacia la Fórmula 1. Y era un paso natural después del éxito conseguido en 2004. Los monoplazas de World Series, "de estética similar a los Fórmula 1, eran más veloces que los de la Formula 3000" (www.pastormaldonado.com, 2013, Pastor, Biografía, para. 35).

Pastor Maldonado relató lo siguiente, sobre su participación en el RDD:

'El RDD sigue los métodos de entrenamiento y preparación de la Fórmula 1. Siempre trabajamos muy duro, cuando no estábamos en las carreras, nos agrupábamos una vez al mes para entrenar desde las ocho de la mañana hasta el mediodía y retomar a las 3 hasta las 6 pm' (www.pastormaldonado.com, 2013, Pastor, Biografía, para. 32)

Además, "cada piloto del RDD tiene su entrenador personal y sus progresos son monitoreados casi a diario, tanto en la pista como fuera de ella, mediante un reloj pulsera que transmite información a la casa matriz" (www.pastormaldonado.com, 2013, Pastor, Biografía, para. 33). Maldonado detalló para qué sirve el RDD y qué tipo de actividades se realizaban en el marco de este programa:

'Aunque no deja de ser divertido, nos preparamos muy seriamente para estar al frente de un Fórmula 1 de novecientos caballos de fuerza por más de sesenta vueltas. En los training camp, entrenamos arduamente en frontón, surf, trote, ciclismo de ruta, seawind, gimnasio y culminamos con karting' (www.pastormaldonado.com, 2013, Pastor, Biografía, para. 33)

Arturo Mora acota que en el programa RDD "practicabas una serie de deportes conexos donde se te entrenaba o se te estimulaba la capacidad de respuesta para que fuera instantánea". Además de los deportes que mencionó Maldonado, se practicaban otros, según Mora, como futbolito, natación, velerismo, snorkeling y drafting. El objetivo era "tener una capacidad de respuesta instantánea a fin de poder hilvanar más tarde tu capacidad de resistencia para poder manejar un Fórmula 1 a más de 300 kilómetros por hora, por más de una hora" (A. Mora, comunicación personal, Octubre 24, 2012).

Sin embargo, ese año 2005 a Maldonado le tocó sufrir el mayor revés de su trayectoria deportiva. El campeonato de la Renault World Series estaba pautado para 17 válidas, generalmente con dos válidas por circuito.

En las prácticas previas a la tercera válida, en el Principado de Mónaco, Maldonado atropelló accidentalmente a un comisario de pista. El accidente no trajo consecuencias físicas permanentes para el comisario, quien pudo recuperarse de una fractura, ni para Maldonado. Pero el venezolano fue suspendido por meses de la Renault World Series. Esta es la versión de Arturo Mora sobre ese difícil momento:

Tuvo un accidente en Mónaco que casi le cuesta la carrera. Simplemente, un señor comisario estaba donde no debía estar, en un momento de accidente. Pastor, pues, no lo vio en el momento. No logró verlo. Frenó. El monoplaza de Pastor trompea, y al final lo que hace es prácticamente darle con la parte de atrás, con el caucho. Y, pues, tratándose de Mónaco, en fin, fue una situación bastante difícil. Lo suspendieron por el resto de la temporada (comunicación personal, Octubre 24, 2012).

La suspensión de Maldonado de la Renault World Series trajo como consecuencia que Maldonado su exclusión del RDD (J. E. Texeira, comunicación personal, Febrero 19, 2013). Ahora bien, Bruno Burger, quien es médico cardiólogo, miembro titular de la Comisión Médica de la Federación Internacional de Automovilismo, y tiene más de dos décadas comentando carreras de Fórmula 1 por televisión, ofrece esta perspectiva de lo que pasó en Mónaco:

En Mónaco son muy estrictos, porque el ayudante de pista tiene que bajar a la pista, a pesar de que los carros sigan pasando. Él [Maldonado] no vio una bandera amarilla, no vio un cartelón que decía que se echara hacia el otro lado, y atropelló a uno. Por suerte, lesionado, con fracturas y todo, no pasó a mayores. Pero sin embargo eso le costó tiempo, quizá, y quizá incluso más esfuerzo, de tener que demostrar, regresar, para que se den cuenta de que valía la pena hacerlo (B. Burger, comunicación personal, Enero 18, 2013).

Y al ser consultado sobre el sitio en el que estaba el comisario, Burger difiere de Arturo Mora:

Ahí, los comisarios son más veteranos que los pilotos. Saben dónde colocarse, ellos te sacan una flecha inclusive en la curva para que tú te vayas al otro lado. A lo mejor le llegó muy rápido. Yo no vi esa carrera. No la vimos. Y no podemos hablar de lo que

pasó. Sin embargo, trabajando yo como trabajo para la Federación Internacional de Automovilismo [FIA], nadie ahí está tratando de acabar con la carrera de un piloto. Si te dan una penalización, o te multan, o te castigan con algo, puedes estar seguro de que lo hicieron por algo que merecía hacerlo. El hecho de que tú lo atropelles, viste o no viste, te obstaculizó alguien, eso está bien, pero la penalización tiene que ir, porque si no, no aprenden (B. Burger, comunicación personal, Enero 18, 2013).

La versión de José Eduardo Texeira también difiere del relato de Mora:

Eso es totalmente falso [...] Yo fui comentarista de Venevisión [de la Renault World Series] en el año 2005, y por supuesto recibimos las imágenes. Nosotros recibíamos las imágenes de las prácticas libres, de las clasificaciones y de todas las carreras [...] Las personas que conozcan el circuito de Mónaco, es la recta principal, y luego llegas a Santa Devota que es la primera curva a mano derecha. Él se saltó la bandera amarilla de la meta, la bandera amarilla de Santa Devota, y cuando empiezas a subir ya se saltó la primera bandera roja, y ahí estaba el accidente [...] Los comisarios en Mónaco tienen que entrar a la pista para poder sacar los carros. Y Pastor no lo vio, obvió las banderas, y esto casi le cuesta su carrera, porque originalmente estaba suspendido de por vida en Mónaco. Pero mediante movimientos y contactos lograron reducirlo apenas a nueve carreras. Se perdió casi todo el año 2005, y eso le costó quedar fuera del equipo del proyecto de jóvenes prospectos de Renault Fórmula 1 (J. E. Texeira, comunicación personal, Febrero 19, 2013)

Humberto Galarza acota que correr en Mónaco "es como correr como en el hipódromo corren los caballos con gríngolas" (comunicación personal, Diciembre 21, 2012), pues los ángulos visuales son muy cerrados, ya que se trata de un circuito citadino al que se le colocan tres defensas de lado y lado en la mayor parte del recorrido, las cuales terminan siendo más altas que los monoplazas. Sobre el accidente de Maldonado, comenta Galarza:

Había una bandera de prevención, una bandera amarilla. No hizo caso. O no la vio...Porque son fracciones de segundo. Y, es un contratiempo que ha sucedido, que le ha sucedido a otros pilotos. Solo que nosotros aquí [en Venezuela] nos fijamos en Pastor porque es el del patio (comunicación personal, Diciembre 21, 2012)

Galarza destaca el hecho de que este tipo de problemas "son accidentes que suceden en carrera, que pueden pasar" (comunicación personal, Diciembre 21, 2012). Efectivamente, una de las principales

características históricas de los deportes a motor, es que son actividades de alto riesgo.

"A él lo castigan no tanto por el golpe sino por no hacerle caso a la bandera", dice Galarza. Según él, el problema es que "en otra carrera anterior, había hecho caso omiso a otra bandera, entonces, había un antecedente" (comunicación personal, Diciembre 21, 2012). Pero él mismo agrega que este inconveniente en la trayectoria deportiva de Maldonado no hay que interpretarlo como algo que pudiera perjudicar el desarrollo de esa trayectoria:

¿Qué es lo positivo? Que no volvió a cometer ese error, porque él siguió practicando, no intervino más en el campeonato, pero pudo participar en otro tipo de competencias y se mantuvo activo. Y ahí está el resultado. No truncó su carrera, porque llegó a la Fórmula 1 (H. Galarza, comunicación personal, Diciembre 21, 2012).

En relación a lo que dice Galarza, Maldonado participó en ese año 2005 también en la Fórmula 3000 de Italia, y triunfó en el circuito de Magione (www.pastormaldonado.com, 2013, Pastor, Trayectoria).

José Eduardo Texeira recuerda que en el año 2005 la marca que patrocinaba a Maldonado era Maltín Polar. Pero dice que hasta el año anterior el patrocinio a su carrera deportiva lo seguía haciendo directamente la familia de Maldonado, a través de la marca Máquinas 2000. Y agrega que al año siguiente, el 2006, comienza el Estado venezolano a patrocinar la carrera de Maldonado, a través de la empresa petrolera Pdvsa (J. E. Texeira, comunicación personal, Febrero 19, 2013).

1.10. Año 2006: temporada completa en la Renault World Series

Antes de finalizar la temporada 2005, Maldonado hizo pruebas con los equipos Epsilon Euskadi y Draco Multiracing, en Valencia, España, de cara a

la temporada 2006 de la World Series by Renault. Maldonado hizo "el mejor tiempo absoluto" en estas pruebas, y logró tanto el primero como el segundo lugar, al haber probado con dos escuderías distintas (www.pastormaldonado.com, 2013, Pastor, Trayectoria).

En la temporada 2006 Maldonado necesitaba reivindicar su trayectoria deportiva y sus condiciones como piloto. Dice en su biografía oficial:

Los equipos líderes [de la categoría World Series] Epsilon Euskadi y Draco Team se disputaron hasta el final el casco de Maldonado, quien se inclinó por la formación italiana Draco, equipo que vio pasar por sus asientos a emblemáticas figuras como Felipe Massa y Rubens Barrichelo (sic) (www.pastormaldonado.com, 2013, Pastor, Biografía, para. 39)

En Quiero ser torero (2007) se lee lo siguiente:

Maldonado tuvo un 2005 difícil y en 2006 quería retomar su ritmo avasallador. Así, fue ficha del team DRACO para competir en World Series, disciplina algo inferior a GP2 de donde han salido promesas como el titular de BMW en F1, Robert Kubica (p.105)

Lo cierto es que en esta temporada, la trayectoria deportiva de Maldonado dio un salto adelante de tal magnitud, que logró quitarse de encima el lastre que significaba la suspensión de meses que recibió el año anterior en la World Series. En la tercera válida, en Mónaco, el mismo circuito donde el año anterior tuvo el inconveniente que implicó su suspensión, Maldonado logró la victoria.

Los mismos comisarios que le habían aplicado la sanción, los mismos banderilleros y el mismo personal de pista, quienes lo habían objetado, salieron a aplaudirle efusivamente cuando ganó la carrera con el team Draco, debutando en la World Series, con récord de pista, la pole position, la vuelta más rápida en carrera y por supuesto la victoria (Mora, comunicación personal, octubre 24, 2012)

En *Pastor Maldonado*, *Pasión por la velocidad*, el mismo Arturo Mora (2007) escribió lo siguiente:

Una de sus victorias más resonantes fue sin duda en el Principado de Mónaco, donde por primera vez se escuchó el Gloria al Bravo Pueblo. En impecable demostración de condiciones y de manejo limpio, el venezolano conquistó casi de punta a punta, con la vuelta más rápida y récord de pista, la III Válida de la World Series en la vitrina más emblemática del automovilismo mundial (p.56).

Y en el mismo artículo, Mora citó a Pastor Maldonado:

'Es tal vez la carrera más emocionante de mi vida, primero porque gané en el Circuito donde fui cuestionado y suspendido en 2005 por un incidente en la pista y al mismo tiempo por todo lo que significa un triunfo en Mónaco' (p.56).

A Maldonado esta victoria lo tomó por sorpresa, pues los tres ganadores en Mónaco ese fin de semana del 26 y 27 de mayo de 2006 fueron invitados a una cena de gala con el Príncipe Alberto de Mónaco. Los otros ganadores eran Lewis Hamilton, en la categoría GP2; y Fernando Alonso, en el Gran Premio de Mónaco de Fórmula 1. Maldonado relató, citado por Mora (2007) en el mismo artículo:

'De veras la pasé difícil para esa cena de gala. Era domingo, todo estaba cerrado y por supuesto, ¡yo no tenía smoking! Al final conseguí uno prestado, al igual que los zapatos, los cuales me quedaban grandes, por lo que debí adaptarlos con algo de papel' (P. Maldonado; cp. A. Mora, 2007, p.56).

Al final de esa temporada, Maldonado se iba a titular campeón. Había sido el piloto que más puntos sumó. Sin embargo, el venezolano fue descalificado en la última carrera, en el circuito de Misano, donde justamente dos años atrás había hecho la prueba con Minardi. Llegó de primero en la carrera, pero fue descalificado por un error del equipo, que colocó una arandela al revés. En *Quiero ser Torero* (2007) se detalla que "su team apeló, demostrando que la alegada irregularidad viene de una inadecuada interpretación federativa y estableciendo que no alteraba el rendimiento del auto" (p.105). Sin embargo, las cosas se quedaron así. Para la anécdota quedó lo que relató Arturo Mora: "Sebastian Vettel estuvo allí en el pódium con Pastor. Estaba debutando Sebastian en la categoría World Series" (comunicación personal, octubre 24, 2012). Efectivamente, en esa carrera

Vettel debutó en la World Series, a los 19 años de edad, con la escudería Carlin Motorsport. Este piloto alemán había terminado la carrera de tercero, pero luego, por la descalificación de Maldonado y una penalización de 25 segundos sobre el tiempo de llegada del segundo piloto, a Vettel se le adjudicó la victoria. Al año siguiente, Vettel debutó en la Fórmula 1 y ya ha sido tres veces campeón mundial (www.pastormaldonado.com, 2013, Pastor, Biografía, para. 47-48).

Sobre los hechos de esa temporada 2006 de Maldonado, en *Quiero* ser torero (2007) también se lee esto:

Todo el año Maldonado fue el más veloz en WS, pero su entusiasmo le causó algunos abandonos por incidente...Que el dictamen esté en suspenso a varios meses de acabado el campeonato muestra la validez de la apelación pero pesan los antecedentes polémicos de Maldonado en 2005 y el "efecto Montoya" [se refiere al piloto colombiano Juan Pablo Montoya], traducido en la xenofobia de ciertos círculos euro [europeos] hacia pilotos latinos [latinoamericanos]. Incluso aunque pierda en la mesa el título que ya ganó por puntos, nadie niega la calidad de Pastor, que sumó varias victorias en 2006 —incluyendo Mónaco y Spá— (sic) y debutará en GP2 en 2007 con un Dallara del team Trident (p.105)

Finalmente. Maldonado cerró de todas maneras una exitosa temporada 2006 en la World Series, con los siguientes logros: tres victorias (incluyendo la de Mónaco y sin incluir aquella en la que fue descalificado), seis pódiums, cinco pole position, un récord de pista y varias vueltas rápidas. vueltas Las rápidas fueron cinco según su biografía (www.pastormaldonado.com, 2013, Pastor, Biografía, para. 40), pero fueron seis según el sitio web oficial de la Fórmula 1. Terminó el campeonato en la tercera posición, oficialmente (www.formula1.com/teams and drivers/drivers/869/, 2013).

1.11. Año 2007: primera temporada en la GP2, y otra complicación

Después de una exitosa temporada 2006, Maldonado firma con el equipo Trident Racing para correr la temporada 2007 en la GP2 Series, la categoría antesala de la Fórmula (www.formula1.com/teams_and_drivers/drivers/869/, 2013). Para el momento del debut de Maldonado, esta categoría solamente tenía dos años de historia, puesto que se abrió en 2005 en sustitución de la Fórmula 3000. En la GP2 se corren generalmente dos carreras o dos válidas por fin de semana, los mismos fines de semana de la Fórmula 1, en los mismos circuitos. Los sábados se hace una carrera larga, y los domingos una carrera corta, antes del Gran Premio de Fórmula 1, que otorga menos puntos que la de los sábados. De esta manera, se garantizaba (y se sigue haciendo actualmente) una relación más cercana entre la máxima categoría y la categoría antesala, al igual que se hacía también con la World Series by Renault. Corrían más de 20 pilotos en la GP2, lo cual es la tendencia general en cualquier categoría del automovilismo.

Los dos pilotos que hasta entonces habían sido campeones en la GP2 habían pasado directamente a la Fórmula 1 para la siguiente temporada. Nico Rosberg, hijo del campeón mundial Keke Rosberg, ganó el campeonato 2005 de GP2 y en 2006 debutó con Williams en la Fórmula 1. En 2006 el título de la GP2 lo obtuvo Lewis Hamilton, quien en 2007 debutó en la Fórmula 1 con McLaren-Mercedes, una de las escuderías punteras, y terminó siendo subcampeón. Ambos pilotos hoy en día continúan siendo pilotos de la máxima categoría (www.formula1.com/teams_and_drivers/drivers/, 2013).

El 21 de febrero de 2007 Maldonado comenzó a hacer las pruebas de pretemporada de la GP2. Hizo *tests* en los circuitos de Paul Ricard, Francia, y en Montmeló, España. En la primera jornada de ensayos, en Paul Ricard,

Maldonado se agenció el cuarto mejor tiempo (Texeira y Estrada, 2007, p.32).

"Pastor realizó una pretemporada excelente al alcanzar tiempos semejantes a los de las Escuderías tradicionalmente punteras como ART e iSport. Trident Racing no era uno de los equipos favoritos, y ello agregó valor al desempeño del maracayero" (www.pastormaldonado.com, 2013, Pastor, Biografía, para. 50).

Según Douglas Herrera (2007), Maldonado era para esa temporada el "primer piloto" (p.44) de la escudería Trident, que es de origen italiano. Y su compañero de equipo iba a ser Kohei Hirate. Además, según la misma fuente, en esa temporada le tocaría enfrentarse a pilotos como el brasileño Bruno Senna, sobrino de Ayrton Senna; el japonés Sakon Yamamoto; y el alemán Timo Glock. Los dos últimos pilotos ya habían debutado en la Fórmula 1, y luego retronaron a la máxima categoría.

El debut en competencia de Maldonado en la GP2 fue en Bahrein, el fin de semana del 14 y 15 de abril, en la primera válida del campeonato de esa temporada, que coincidía con la tercera válida de Fórmula 1, el Gran Premio de Bahrein. Ni en las dos carreras de ese fin de semana, ni en las del próximo fin de semana de carreras, en el circuito de Montmeló, España, Maldonado pudo puntuar (www.gp2series.com, 2013, Standings, GP2 Series 2007; www.formula1.com, 2013, Results, Season, 2007), debido a "problemas mecánicos", según su biografía oficial. "Pero luego en Mónaco, retumbó a los cuatro vientos por segundo año consecutivo, al llevarse una victoria de punta a punta У con la Pole Position (...)" (www.pastormaldonado.com, 2013, Pastor, Biografía, para. 51).

Con esta nueva victoria en Mónaco, "Pastor Maldonado se convirtió en el único piloto que logra el triunfo por dos años consecutivos sobre el trazado más emblemático del mundo, en las dos Categorías antesala a la Fórmula 1",

según su biografía oficial. Además, esta victoria lo situaba en el quinto lugar del campeonato, a pesar de los resultados adversos en las cuatro primeras válidas (www.pastormaldonado.com, 2013, Pastor, Biografía, para. 52).

Pero Maldonado no pudo culminar su participación en ese campeonato debido a que se lesionó la clavícula, producto de una caída de bicicleta. Arturo Mora relató que Maldonado había salido junto a su entrenador a hacer un recorrido. Cuando estaban por terminarlo, el entrenador se desmayó y se cayó de la bicicleta. Maldonado no pudo esquivarlo y le pasó por encima. "Y al pasarle por encima dio como un giro de 360 grados en el aire y cayó sobre su clavícula y se fracturó, lo cual le hizo perder la temporada, toda prácticamente (...)" (comunicación personal, Octubre 24, 2012).

El campeonato lo terminó en la 11° posición, a pesar de haberse perdido ocho carreras por la lesión, con una sola victoria, la de Mónaco (www.pastormaldonado.com, 2013, Pastor, Trayectoria).

En una entrevista con el periodista Tony Carrasco, en el programa Entrevistas con el Deporte transmitido por Meridiano Televisión el 28 de noviembre de 2007, Pastor Maldonado declaró cómo se sentía después de su incompleta temporada 2007, de cara a la de 2008:

[...] Muy contento, porque a pesar de mi primer año y como novato dentro de esta categoría, estaba con los pilotos de dos, tres años en la categoría, inclusive expilotos de Fórmula 1, y bueno, luché, gané carreras allí con ellos [...]

1.12. Año 2008: se reincorpora y hace toda la temporada

Después de tres meses sin pilotar, Maldonado volvió para la primera prueba de pretemporada, ante el campeonato del año 2008. Fue en el circuito de Paul Ricard, Francia. "Me encontraba bastante nervioso: tres meses sin estar al frente de un volante y la preocupación por cómo iba a

responder, llenaban mi pensamiento", relató Maldonado (www.pastormaldonado.com, 2013, Pastor, Biografía, para. 55).

Sin embargo, esas preocupaciones se disiparon en las pruebas de pretemporada. Según su biografía oficial, hizo ensayos con los equipos iSport, campeón en 2007; ART, subcampeón esa misma temporada; y Piquet Sports, subcampeón en 2006. "Con los tres equipos finalizó siempre primero y segundo y además, fue el piloto más rápido con cada una de estas Escuderías, cuando probó con ellas. ¡Pastor estaba de vuelta!" (www.pastormaldonado.com, 2013, Pastor, Biografía, para. 56).

Finalmente, la decisión se inclinó por la Escudería Piquet Sports, con la cual marcaría episodios inolvidables en la Categoría antesala a la Fórmula 1. La pretemporada transcurrió a todo vapor: Cuatro primeros lugares, un segundo, dos terceros, un séptimo, un octavo y un noveno. Sólo dos veces estuvo fuera de los primeros diez (18 y 15) y ambas por problemas: una por ser chocado y la segunda por fundido de motor. (www.pastormaldonado.com 2013, Pastor, Biografía, para. 57).

Las dos primeras carreras de la temporada fueron en España, en el circuito catalán de Montmeló, Barcelona. Maldonado logró la *pole position* en la primera carrera. Pero en esa carrera y las tres siguientes tuvo malos resultados que se debieron a "problemas con el monoplaza" (www.pastormaldonado.com, 2013, Pastor, Biografía, para. 58). Y las próximas carreras, la quinta y la sexta de las veinte programadas para esa temporada, fueron en Mónaco. Según su biografía oficial:

(...) Pastor y su equipo se sobrepusieron a los inconvenientes y se prepararon a conciencia para la cita de Mónaco, a donde el nuestro acudió con el reto de lograr su tercer triunfo consecutivo. El joven volante de 23 años arrasó en los ensayos libres y voló en la clasificación para lograr su segunda Pole del año (www.pastormaldonado.com, 2013, Pastor, Biografía, para. 59).

Pero en la partida de aquella carrera "su monoplaza patinó", y fue superado por Bruno Senna, quien "aguantó estoicamente los embates de Pastor durante toda la carrera, teniendo el criollo que conformarse con la

segunda plaza" (www.pastormaldonado.com, 2013, Pastor, Biografía, para. 60).

En las siguientes carreras, Maldonado confrontó "otros contratiempos mecánicos" (www.pastormaldonado.com, 2013, Pastor, Biografía, para. 61). Así transcurrieron las siguientes ocho carreras, en Francia, Inglaterra, Alemania y Hungría, en las cuales Maldonado sumó, en conjunto, catorce puntos que se le sumaron a los diez que obtuvo en Mónaco y los dos que recibió en Barcelona por la *pole position*. Tenía entonces 26 puntos, a falta de seis carreras, que se corrieron en Valencia, España; Spa-Francorchamps, Bégica; y en Monza, Italia (www.gp2series.com/Standings/Driver/Main/2008/, 2013).

"(...) en las últimas seis carreras se montó cuatro veces en el pódium y acumuló 34 puntos, marca que superó al propio Giorgio Pantano, a la postre Campeón" (www.pastormaldonado.com, 2013, Pastor, Biografía, para. 61). Maldonado fue el piloto de la GP2 que más puntos obtuvo en las últimas 6 carreras de esa temporada. Finalmente, el italiano Giorgio Pantano, quien ya había participado en la Fórmula 1 en la temporada 2004, fue el campeón de 2008 en la GP2, con 76 puntos. Maldonado quedó en el quinto lugar, con 60 puntos, pero muy cerca de los tres pilotos que lo antecedieron: Bruno Senna, subcampeón con 64 puntos; el brasileño Luca Di Grassi, tercero con 63; y el francés Romain Grosjean, cuarto con 62. Estos tres pilotos dieron el 1 2009 2010 la Fórmula entre V salto a (www.gp2series.com/Standings/Driver/Main/2008/, 2013).

Entre esos cuatro pódiums finales de Maldonado en 2008, uno fue una victoria, en la segunda carrera en Bélgica. Así está plasmado este logro en la biografía oficial de Maldonado:

En Spa-Francorchamps, alcanzó un triunfo histórico en la última vuelta, que levantó las felicitaciones de la Escudería Ferrari de Fórmula 1. Pastor ejecutó un pase suicida en la legendaria y

temida curva de Eau-rouge, ante el piloto local Jerome D'Ambrosio (...) que ya se consideraba ganador de la carrera (www.pastormaldonado.com, 2013, Pastor, Biografía, para. 63).

El piloto belga D'Ambrosio ha corrido en la Fórmula 1 en los años 2010 y 2011. El nivel deportivo de Maldonado era tal a este nivel de su trayectoria deportiva, que para Arturo Mora "(...) al menos desde el año 2008 ya había posibilidades sólidas y ciertas de que Pastor estuviese en la máxima categoría" (Mora, comunicación personal, Octubre 24, 2012). Ese año 2008 Maldonado, además, obtuvo una victoria en una válida del campeonato Euroseries 3000, en el circuito de Spa-Francorchamps ("Una carrera de éxitos", 2010).

(...) también [hubo] una oportunidad, en los primeros años [de Maldonado en la GP2], que había ahí una oferta también de HRT para entrar, en fin, entonces, es en esos momentos cuando tú debes pensar con cabeza fría y escoger si tu objetivo es simplemente llegar a la Fórmula 1 por ponerte una braga, y luego estar en un equipo pequeño, o llegar a la Fórmula 1, labrarte un futuro y destacar en la categoría. Yo creo que Pastor llegó a la Fórmula 1, así como llegó a las otras categorías, para hacer cosas grandes. Y hasta ahora lo ha hecho (A. Mora, comunicación personal, Octubre 24, 2012)

1.13. En 2009 con la ART, escudería puntera de la GP2

Desde la temporada 2009 Maldonado contó con el francés Nicolas Todt como manager. Todt es hijo de Jean Todt, quien fue director general de la escudería Ferrari de Fórmula 1 y actualmente es presidente de la Federación Internacional de Automovilismo (FIA). Maldonado firmó para el 2009 con el equipo ART, una de las escuderías insignes de la GP2 Series. Estos nuevos logros, sumados al exitoso final de temporada en 2008, hacían de Maldonado el favorito para ganar el campeonato, según su biografía oficial (www.pastormaldonado.com, 2013, Pastor, Biografía).

El calendario de esa temporada fue, igual que el de 2011, de 20 carreras en 10 citas, una en cada país. Maldonado fue el único piloto que obtuvo puntos en las ocho primeras carreras, sin excepción. Hasta ese

momento, Maldonado marchaba tercero en el campeonato, con 26 puntos, antecedido por Romain Grosjean, y el ruso Vitaly Petrov, con 40 y 33 puntos respectivamente. El alemán Nico Hulkenberg, compañero de equipo de Maldonado, tenía 26 puntos también, pero ocupaba el cuarto lugar del campeonato por tener menos victorias que Maldonado hasta la fecha. De hecho, no tenía ninguna (www.gp2series.com/Standings/Driver/Main/2009/, 2013). Maldonado sumaba ya cuatro pódiums en cuatro años consecutivos en Mónaco.

Sin embargo, en el resto del campeonato Maldonado obtuvo resultados irregulares. No logró obtener ningún pódium. "(...) la diferencia entre el estilo de manejo de Pastor y el método de preparación del carro por parte del equipo, se tradujeron en la merma de productividad de su monoplaza" (www.pastormaldonado.com, 2013, Pastor, Biografía, para. 66).

Dino Di Pietro Jiménez, primo hermano del padre de Maldonado, considera que hubo diferencias en el trato del equipo hacia sus dos pilotos:

(...) Recuerdo claramente, en el año, creo que fue 2009, que corrió en la GP2, con Hulkenberg, sí había una diferencia pronunciada en el favoritismo hacia Nico, que hacia Pastor. O sea, lo mejor para uno y lo peor para otro. Eso es lo que yo percibí. Él nunca me lo ha dicho pero yo sí lo percibí. Y los resultados, bueno, no tuvo muy buena temporada en ese año (Di Pietro, comunicación personal, Enero 30, 2013).

Finalmente, Maldonado terminó el campeonato 2009 de la GP2 Series en el sexto lugar, con 36 puntos y una sola victoria. El campeón fue su compañero de equipo Nico Hulkenberg, con 100 puntos, quien saltó a la Fórmula 1 para la temporada 2010, con la escudería Williams (www.gp2series.com/Standings/Driver/Main/2009/, 2013).

Según *Una carrera de éxitos* (2010), Maldonado, además, ganó ese año la primera válida del campeonato Euroseries 3000, celebrada en Portimao, Portugal.

1.14. Campeón de la GP2 en 2010

Pastor Maldonado también estuvo en conversaciones para obtener un contrato en la Fórmula 1 para le temporada 2010:

Se plantearon escenarios firmes para su arribo [de Maldonado] a la Fórmula 1 en 2010, pero no se descartó la GP2 como alternativa en caso de no cristalizar el acuerdo en la máxima categoría. Al no concretarse el acuerdo, Pastor estampó su firma con el Team Rapax para participar en su cuarta Temporada de GP2, aunque en realidad sería su tercera completa, tomando en cuenta la lesión que le apartó prematuramente en su debut de 2007 (www.pastormaldonado.com, 2013, Pastor, Biografía, para. 69).

"Rapax, nombre proveniente de una de las legiones romanas más famosas, es la evolución de la antigua Piquet Sports (...)", equipo con el que Maldonado compitió en 2008 (www.pastormaldonado.com, 2013, Pastor, Biografía, para. 70).

Según su biografía oficial, la pretemporada de Maldonado para el campeonato de 2010 "fue la mejor del aragüeño en su carrera deportiva (...) De seis jornadas, Pastor fue el más veloz en cinco". Fue el más rápido en los tres *tests* en el circuito de Paul Ricard, Francia; y en dos de los tres que se hicieron en Barcelona, España (www.pastormaldonado.com, 2013, Pastor, Biografía, para. 70).

En el año 2010 se corrieron de nuevo 20 carreras, en diez citas. Maldonado comenzó la temporada con un sexto lugar y luego un tercer lugar, en Barcelona. Después vino Mónaco, donde obtuvo un segundo lugar en la carrera sabatina 11° V un en la dominical (www.gp2series.com/Standings/Driver/?seasonid=147, 2007). Con este pódium, Maldonado totalizó cinco pódiums en cinco años consecutivos en Mónaco.

Después de estas dos primeras citas, vinieron seis citas que fueron claves para que Maldonado se coronara finalmente campeón de la GP2 Series y aumentara sus credenciales para finalmente dar el salto a la Fórmula 1. El venezolano ganó las seis carreras sabatinas de esas seis citas (www.gp2series.com/Standings/Driver/?seasonid=147, 2007). Es decir, todas las carreras largas, que son las que más puntos otorgan. Por eso marcó dos récords que todavía ostenta: la mayor cantidad de victorias en un campeonato de GP2 Series, y, otro más difícil de romper, el de la mayor GP2 sabatinas consecutivas victorias de cantidad (www.pastormaldonado.com, 2013, Pastor, Biografía, para. 73). Todos los campeones anteriores de la GP2 habían logrado 5 victorias el año que obtuvieron el título.

Sin embargo, después de estas seis victorias, a falta de cinco carreras, Maldonado aún no se había titulado matemáticamente campeón. Fue en Monza, Italia, en la penúltima cita, donde Maldonado logró el campeonato, a pesar de no obtener puntos, pues el mexicano Sergio Pérez, que había sido su principal rival esa temporada, tampoco sumó puntos en Italia. Pastor Maldonado señaló algunas de las claves de su exitosa temporada antes de las carreras en Monza, citado por el periodista Antonio Castillo (2010a):

'Hay varios factores que han incidido para que haya ganado seis carreras sabatinas seguidas: primero cuento con un monoplaza constante, además he impuesto un ritmo muy rápido, y he sabido adaptarme a los diversos aspectos de las carreras, como cambios climáticos y elección de neumáticos'

Y después de haber obtenido la corona, Pastor Maldonado declaró lo siguiente, citado por el mismo periodista:

'No puedo sentir otra cosa que alegría, satisfacción y emoción por esta conquista, ya que viene a premiar años de esfuerzo y sacrificios para llegar a esta meta. Lo que logramos este año es el producto de un gran trabajo de equipo que comenzó desde el primer minuto cuando llegué a Rapax [...] Creo que merecemos

estar en la máxima categoría [Fórmula 1] gracias a los resultados obtenidos y al trabajo realizado (...)' (Castillo, 2010b).

Al final, Maldonado totalizó 88 puntos, y se convirtió en el primer latinoamericano en coronarse campeón de la GP2. Además, fue la primera vez que un piloto no europeo ganó ese campeonato. Maldonado cerró el año con seis victorias y ocho pódiums en el campeonato. Pérez fue subcampeón con 71 puntos (www.gp2series.com, 2013, Standings, GP2 Series 2010).

Pastor Maldonado es el piloto que más victorias ha conquistado en las GP2 Series. Diez veces triunfó en total en sus cuatro años en la categoría. Después de las temporadas 2011 y 2012, en las que no participó, aún mantiene ese récord absoluto (www.driverdb.com/championships/GP2-Series/, 2013).

Tabla 1. Resultados de Maldonado en la temporada 2010 de la GP2 Series

País	Circuito	Fecha	Carrera	Resultado final
España	Catalunya	08/05/2010	Larga	6°
(Barcelona)		09/05/2010	Corta	3°
Mónaco	Mónaco	15/05/2010	Larga	2°
		16/05/2010	Corta	11°
Turquía	Estambul	30/05/2010	Larga	1°
		31/05/2010	Corta	6°
España	Valencia	27/06/2010	Larga	1°
(Valencia)		28/06/2010	Corta	4°
Gran Bretaña	Silverstone	11/07/2010	Larga	1°
		12/07/2010	Corta	4°
Alemania	Hockenheimring	25/07/2010	Larga	1°
		26/07/2010	Corta	Retirado
Hungría	Hungaroring	01/08/2010	Larga	1°
		02/08/2010	Corta	Descalificado
Bélgica	Spa-	29/08/2010	Larga	1°
	Francorchamps	30/08/2010	Corta	Retirado

País	Circuito	Fecha	Carrera	Resultado final
Italia	Monza	11/09/2010	Larga	Retirado
		12/09/2010	Corta	Retirado
Abu Dhabi	Yas Marina	14/11/2010	Larga	17°
		15/11/2010	Corta	10°

(www.gp2series.com, 2013, Standings, GP2 Series 2010)

1.15. El salto a la Fórmula 1

Con el éxito de la temporada 2010, lo natural era que hubiera negociaciones para que Maldonado finalmente consiguiera entrar a la Fórmula 1. Y las hubo, como ya las había habido anteriormente. Todos los campeones anteriores de la GP2 habían pasado en la temporada siguiente a la Fórmula 1, o en su defecto ya habían sido pilotos de la máxima categoría. José Eduardo Texeira afirma que Maldonado tuvo ofertas de las escuderías HRT, Sauber y Williams para entrar en la Fórmula 1 en 2011 (comunicación personal, Febrero 19, 2013).

Bruno Burger señala que "cuando empezó a ganar en la GP2 no tuvimos la menor duda de que era un candidato firme [para llegar a la Fórmula 1]" (Burger, comunicación personal, Enero 18, 2013). Y Wolfgang Ramos tiene una opinión similar:

Ya cuando él ganó en 2010 la GP2, que la ganó de esa manera tan grande, me di cuenta de que no solo iba a llegar a la Fórmula 1 sino que podía luchar con los más grandes de ahí de la Fórmula 1. Tiene el talento para ser Campeón, no tengo duda alguna. Quizá quién sabe cuándo, pronto, esté luchando por un campeonato (comunicación personal, Enero 30, 2013)

Maldonado participó en noviembre de 2010 en las pruebas de jóvenes pilotos con monoplazas de Fórmula 1 que se hicieron en el circuito de Yas Marina, Abu Dhabi, Emiratos Árabes Unidos. Probó tanto con la escudería Williams como con la escudería HRT (www.statsf1.com/es/pastor-

maldonado.aspx, 2013, para. 5). En estos *tests* el maracayero sumó "casi dos mil kilómetros durante cuatro días" (www.pastormaldonado.com, 2013, Pastor, para. 78).

A finales del mes de noviembre de 2010, el periodista y narrador de carreras Humberto Galarza publicó en el diario Meridiano que Pastor Maldonado había firmado con la escudería Williams para participar en la Fórmula 1 en la temporada 2011. Galarza comentó esto al respecto:

Yo sabía de todo este tipo de negociaciones. Tan es así, que di la exclusiva a nivel mundial. Antes de que lo anunciara Williams, desde Grove, allá en Inglaterra, en Meridiano se publicó que Williams había contratado a Pastor Maldonado", afirmó Galarza, quien tuvo acceso a la noticia gracias a sus propios contactos en Europa. Según Galarza, el día que sale su publicación "ya a nivel nacional la estaban desmintiendo, que eso era un embuste, cada uno tiene libertad de decir lo que quiera, pero en horas de la tarde lo ratificó la propia Williams (...) (Galarza, comunicación personal, Diciembre 21, 2012).

El miércoles 24 de noviembre de 2010 Galarza publicó en su columna Motores en el diario Meridiano lo siguiente:

El piloto de Maracay quien (sic) propietario absoluto del título de la categoría GP2 Series, en los próximos días y en un acto con ribetes oficiales, anunciará su concurso en el campeonato mundial de la Fórmula Uno del 2011, bajo las ordenes (sic) de Frank Williams y compartiendo responsabilidades con el astro brasileño y poseedor del record de mayor número de Grandes Premios disputados, 305, Rubens Barrichello (...)

Según la biografía oficial de Maldonado, el primero de diciembre de 2010, el equipo Williams difundió un comunicado que confirmaba que Pastor Maldonado competiría con el equipo en la temporada 2011 de Fórmula 1, junto a Barrichello, cuya participación ya habían confirmado en el mes de noviembre. Según la misma fuente, estas fueron algunas de las palabras que expresó ese día Sir Frank Williams, quien dirige el equipo que lleva su nombre y ya para entonces era el constructor de Fórmula 1 más antiguo que se mantenía activo:

'Pastor llamó mi atención por primera vez en 2007 cuando hizo una magistral carrera en Mónaco. Desde entonces, nos ha recordado periódicamente su incuestionable talento con otros triunfos de gran habilidad, particularmente durante el Campeonato GP2 de este año, en el que obtuvo un récord sin igual de seis victorias consecutivas (...)' (F. Williams, 2010; cp. www.pastormaldonado.com, 2013, Pastor, Biografía, para. 79)

Para llegar a la Fórmula 1, Maldonado, como cualquier otro piloto, necesitó reunir dos condiciones: talento y patrocinio. José Eduardo Texeira considera que "[Maldonado] está en la élite mundial por talento. No solo por el dinero de Pdvsa. Sin ese dinero no hubiese llegado, como no hubiese llegado ningún otro". Y también señala que "quien tenga en entredicho el talento de Pastor es que simplemente no conoce su trayectoria" (J. E. Texeira, comunicación personal, Febrero 18, 2013). Y detalla lo siguiente:

Aquí [en la Fórmula 1] no es solo talento [lo que se necesita]. Por eso, cuando él firmó en Fórmula 1 y las grandes críticas, apartando el aspecto político, es por desconocimiento de la materia. Si Fernando Alonso pagó, por debutar en la Fórmula 1, si Michael Schumacher pagó 250.000 dólares para debutar en el 94 [debutó en 1991] en Spa-Francorchamps, creo que cualquiera tiene que pagar. Y es una cruda realidad (J. E. Texeira, comunicación personal, Febrero 19, 2013).

1.16. Año 2011: primera temporada en Fórmula 1

Maldonado debutó en Fórmula 1, y lo hizo en una de las escuderías con más historia en la máxima categoría del automovilismo mundial, la Williams. Para el momento del debut de Maldonado, el equipo Williams venía de participar en todos los campeonatos mundiales desde 1975. El equipo había corrido en 565 Grandes Premios (www.statsf1.com/es/williams/grand-prix.aspx?year=2010, 2013).

Además, era el tercer equipo de la historia con más participaciones, más victorias y más títulos mundiales conquistados. Solo eran superados en estos tres renglones por las escuderías Ferrari y McLaren. Antes del comienzo de la temporada 2011, Williams acumulaba 113 victorias, McLaren 169 y Ferrari 215. Williams había ganado nueve títulos mundiales de

constructores (solo superado por Ferrari), en los años 1980, 1981, 1986, 1987, 1992, 1993, 1994, 1996 y 1997; y siete de pilotos, en los años 1980, 1982, 1987, 1992, 1993, 1996 y 1997. Ferrari sumaba 16 títulos de constructores y 15 de pilotos; y McLaren, ocho de constructores y 12 de pilotos (www.statsf1.com/es/statistiques/constructeur.aspx, 2013).

Pero Williams no ganaba ningún campeonato mundial desde 1997, y la última victoria del equipo la había obtenido el colombiano Juan Pablo Montoya en el Gran Premio de Brasil del año 2004. El equipo había terminado octavo en el campeonato 2008, séptimo en 2009 y sexto en 2010. En las temporadas 2009 y 2010 no obtuvieron ningún pódium (www.statsf1.com/es/williams.aspx, 2013).

Dos semanas y media antes del comienzo del campeonato 2011 de Fórmula 1, en un artículo titulado *Maldonado inicia últimos ensayos en Cataluña* (2011), en el diario Meridiano, se publicaron estas palabras de Maldonado:

'El plan es volver a ser lo que era Williams hace unos años, un equipo de punta, vencedor, y cuenta con todas las posibilidades de serlo. Tiene un buen equipo de pilotos, Barrichello y un 'rookie' que está entre los mejores tras ganar el campeonato de GP2'

Maldonado participó en el campeonato 2011 de la Fórmula 1, que contó con la participación de 12 equipos, con un monoplaza Williams-Cosworth, modelo FW33. Llevó el número 12. Por segunda temporada consecutiva, el equipo Williams empleó motores Cosworth. Su compañero de equipo en esta temporada fue el brasileño Rubens Barrichello, quien era el piloto más experimentado de la historia de la Fórmula 1. La de 2011 fue la 19° temporada de Barrichello en la Fórmula 1, con lo cual batió el récord histórico de participación en campeonatos mundiales de Fórmula 1. Y resultó ser su última temporada. Barrichello había sido dos veces subcampeón Mundial (2002 y 2004), y había logrado 11 victorias en su trayectoria deportiva. Fue el compañero de equipo de Michael Schumacher en Ferrari,

cuando el alemán ganó cinco campeonatos mundiales consecutivos, entre 2000 y 2004 (www.statsf1.com/es/2011.aspx, 2013; www.statsf1.com/es/rubens-barrichello.aspx, 2013).

Maldonado debutó en la Fórmula 1 en el Gran Premio de Australia de 2011. El viernes 25 de marzo participó en las primeras pruebas libres de un Gran Premio de Fórmula 1. Según *Pastor emocionado en la pista* (2011), "(...) en las jornadas de prácticas libres culminó en los puestos quince y dieciocho, y en la última prueba perdió el control del FW33 (...)".

El sábado 26 participó en las primeras pruebas clasificatorias. Logró pasar a la segunda tanda de clasificación (Q2), que agrupó a los 17 pilotos con mejores tiempos. Obtuvo el 15° lugar en la parrilla de salida (consultar *Tabla 2* para ver todas las clasificaciones y resultados de Maldonado en la temporada), por delante de su compañero de equipo, Barrichello, quien clasificó décimo séptimo entre los 22 pilotos que lograron clasificarse para el gran premio (www.formula1.com, 2013, Results, Season, 2011, Australia, Qualifying). Maldonado comentó lo siguiente sobre esa jornada clasificatoria, según se publicó en *Pastor Maldonado cumplió su sueño* (2011):

'A medida que daba más vueltas, seguí empleándome más a fondo, hasta llegar a estar en los tiempos ideales, los que nos habíamos pautado con el equipo técnico y los que me llevaron a lograr mi primera meta, como era la de clasificar para la segunda ronda, la cual logré en forma casi impecable'.

En la carrera, disputada el domingo 27 de marzo, Maldonado completó 9 vueltas de las 58 pautadas. Tuvo que retirarse por un problema de transmisión cuando marchaba décimo quinto. Fue el primer retirado de la primera válida del campeonato (www.formula1.com, 2013, Results, Season, 2011, Australia, Race; www.statsf1.com/es/2011.aspx, 2013, Australia, Vuelta por vuelta).

Luego vino el Gran Premio de Malasia, en el cual Maldonado se clasificó décimo octavo y fue el primer retirado de la carrera, después de completar ocho vueltas, por un problema de encendido del motor. Su tercera carrera fue el Gran Premio de China, disputado el 17 de abril. Partió décimo séptimo entre 24 pilotos, y, por primera vez en su trayectoria deportiva, terminó un Gran Premio. Llegó décimo octavo, una vuelta por detrás del ganador, entre 23 pilotos que terminaron la carrera (www.formula1.com, 2013, Results, Season, 2011).

En el Gran Premio de Turquía se clasificó décimo cuarto, su mejor posición de salida hasta el momento en un Gran Premio. Y en la carrera terminó 17°, a una vuelta del líder, su mejor resultado también hasta la fecha. Después, en el Gran Premio de España, celebrado en Montmeló, en el circuito de Catalunya, clasificó por primera vez a la Q3 y obtuvo el noveno lugar de partida en la parrilla de salida, una posición por delante de Michael Schumacher, siete veces campeón mundial. En la carrera terminó 15°, su mejor posición hasta el momento (www.formula1.com, 2013, Results, Season, 2011). Pimentel (2011) escribió lo siguiente sobre el desempeño de Maldonado en esa carrera:

(...) fue víctima de una mala partida en Barcelona que lo relegó al puesto 15. Desde la primera vuelta Pastor solo pudo subir en una oportunidad a la décima plaza, pero la estrategia cuestionable de Williams de cuatro paradas lo llevó a defenderse en las posiciones del medio de la parrilla.

La siguiente carrera, la sexta válida de las 19 que tuvo el campeonato, fue el Gran Premio de Mónaco, en el cual Pastor Maldonado se clasificó de nuevo a la Q3 y obtuvo el octavo lugar en la parrilla de salida, el mejor hasta el momento. Lewis Hamilton, que había hecho un tiempo mejor que el aragüeño, fue sancionado con la eliminación de ese mejor tiempo, por cortar una chicana. Por ello Maldonado había obtenido la octava posición de largada (www.formula1.com, 2013, Results, Season, 2011, Monaco, Qualifying). El piloto venezolano comentó lo siguiente después de la

clasificación, según se publicó en *Pastor hace la diferencia* (2011): "Es una pista que me gusta, donde siempre hago la diferencia, hoy la he vuelto a hacer. Desde 2006 estoy en el podio. En la Fórmula Uno es muy difícil, hay que ser realista, pero todo puede pasar".

En la carrera, Maldonado estuvo rodando en el quinto lugar por nueve 73 78 vueltas cumplidas de las vueltas. iba sexto. (http://www.statsf1.com/es/2011.aspx, 2013, Mónaco, Vuelta por vuelta), cuando Hamilton, intentando adelantarlo, lo chocó en la curva de Santa Devota. Hamilton trató de pasarlo por dentro, Maldonado le cerró el paso, maniobra que estaba permitida al piloto que defiende una posición, y Hamilton no frenó. Así terminó la participación de Maldonado en esta carrera, cerca de haber conseguido sus primeros puntos, en un circuito que se le había hecho favorable a su estilo de manejo a la luz de los resultados obtenidos en la Renault World Series y en la GP2. Por el número de giros que ya el venezolano había hecho, su resultado oficial en la carrera fue décimo octavo, a cinco vueltas del ganador. Hamilton fue penalizado con 20 segundos sobre su tiempo de llegada, pero aún así quedó en el sexto lugar que tenía Maldonado. Barrichello terminó noveno, con lo cual sumó los primeros dos puntos de la escudería Williams en la temporada (www.formula1.com, 2013, Results, Season, 2011, Monaco, Race).

En el Gran Premio de Canadá Maldonado clasificó 12° y tuvo que retirarse a nueve vueltas del final, en una carrera caótica, con lluvia, que fue interrumpida por dos horas. El maracayero venía décimo, posición en la cual, de haber finalizado, habría obtenido su primer punto. Barrichello llegó noveno, con lo cual sumó dos puntos más para sí y la escudería Williams (www.formula1.com, 2013, Results, Season, 2011; www.statsf1.com/es/2011.aspx, 2013, Canadá, Vuelta por vuelta).

Tuvieron que pasar cuatro carreras más para que Maldonado lograra su primer punto. En Valencia, España, se celebró el Gran Premio de Europa,

donde Maldonado clasificó 15° y finalizó 18°, a una vuelta del ganador (www.formula1.com, 2013, Results, Season, 2011, Europe). En la clasificación no pudo continuar girando en la Q2 por averías del monoplaza ("Pastor aspira a puntuar", 2013) y en la carrera perdió puestos en la arrancada y tuvo problemas de presión en los neumáticos, por lo cual tuvo que hacer una parada adicional en los *pits* para cambiar cauchos ("Maldonado en el puesto 18", 2013).

Luego se corrió en Silverstone, Gran Bretaña, donde logró clasificarse séptimo, pero luego terminó la carrera 14°, a una vuelta del primero (www.formula1.com, 2013, Results, Season, 2011, Great Britain). Ese fue su mejor resultado hasta el momento. Maldonado se vio desfavorecido en la carrera ya que su monoplaza tenía puesta a punto para pista seca, y en la primera parte de la carrera la condición climática fue húmeda. Al final, tuvo buen rendimiento, en seco, pero ya "era demasiado tarde", según declaró el propio Maldonado ("Fue demasiado tarde", 2011).

En Hockenheim, Alemania, clasificó 13° y finalizó 14° en la carrera. Y en Budapest, Hungría, última carrera antes del receso de verano de cuatro semanas, Maldonado clasificó 17° al decidir no correr la Q2 para cuidar sus cauchos ("Vettel irá por la supremacía", 2013); y en la carrera, pasada por agua ("Button hizo la elección correcta", 2013) terminó 16° a dos vueltas del ganador (www.formula1.com, 2013, Results, Season, 2011, Hungary, Race).

Disputadas once carreras, a falta de ocho para el final del campeonato, Maldonado no tenía ningún punto porque en ninguna competencia había terminado entre los diez primeros. Venía el Gran Premio de Bélgica, en el circuito de Spa-Francorchamps, en el bosque de las Ardenas, donde había conquistado su última victoria de la GP2 Series. Se clasificó 16°, en una Q2 con lluvia (Bellorín, 2011a), pero fue sancionado con la pérdida de cinco posiciones en la parrilla de salida debido a un choque con Hamilton en la clasificación. Tuvo que partir 21° (www.formula1.com, 2013,

Season, 2011, Belgium, Qualifying). Y en la carrera, según publicó el diario Líder:

Después de una increíble remontada, Maldonado cruzó la meta en el puesto 10 para estrenar la casilla de los puntos en la tabla de clasificación y así igualar la hazaña conseguida por Johnny Cecotto en el GP de Estados Unidos de la temporada de 1983 (M. Bellorín, 2011b).

Maldonado llegó décimo, en la misma vuelta del ganador (www.formula1.com, 2013, Season, 2011, Belgium, Race), y se convirtió en el segundo venezolano en sumar un punto en la Fórmula 1, después del que logró Johnny Cecotto en 1983. Cecotto escribió una nota en el mismo diario Líder en la cual comparó la actuación del venezolano con la de Barrichello, quien partió 14° y terminó 16°, y resaltó la posición final de Maldonado por haber largado tan atrás:

Finalmente, Pastor Maldonado consiguió su primer punto en la Fórmula 1 al terminar décimo en una muy buena carrera en la que superó claramente a su compañero de equipo Rubens Barrichello y recuperó muchas posiciones tras haber sido penalizado el sábado por el contacto con Lewis Hamilton (...) Pastor no cometió errores, algo que otros sí hicieron, como Bruno Senna, Sergio Pérez o Lewis Hamilton. (J. Cecotto, 2011)

Después, se corrió el Gran Premio de Italia, en Monza, donde Maldonado clasificó 14°, a pesar de un despiste y un golpe en la Q1, y finalizó la carrera 14°, a una vuelta del ganador (www.formula1.com, 2013, Season, 2011, All Races, Italy). Sin embargo, en la primera vuelta se colocó noveno al evitar un accidente que hubo adelante, y estuvo rodando sexto por cinco vueltas (www.statsf1.com/es/2011.aspx, Italia, Vuelta por vuelta), pero tras el primer cambio de cauchos "el ritmo del auto no fue el mismo y comenzamos a perder posiciones" (Pastor Maldonado, 2011; cp. "Pastor perdió el ritmo", 2011).

En el circuito urbano de Singapur, donde se corrió el siguiente Gran Premio, partió décimo 13° y finalizó 11°. En Suzuka, Japón, partió 14° y

finalizó en la misma posición, en la misma vuelta del primero. En el Gran Premio de Corea del Sur clasificó 16° (www.formula1.com, 2013, Results, Season, 2011, All Races). Y en la carrera fue penalizado con un *drive through* por infringir una norma en los *pits*. Después de completar 30 de las 55 vueltas pautadas, se retiró por un problema de motor ("Pastor se retiró", 2013). Fue su primer retiro después de haber finalizado ocho carreras consecutivas, con lo que demostraba que su actuación era mucho más constante que al principio de la temporada, lo cual es ya un logro para un piloto novato.

Después de Corea del Sur, se corrió en La India el primer gran premio en ese país. Maldonado clasificó 14°, pero partió 13° por una penalización que recibió Vitaly Petrov. En la carrera tuvo que retirarse después de 12 vueltas por un problema en la caja de cambios (www.formula1.com, 2013, Results, Season, 2011, All Races, India).

En Abu Dhabi, en el circuito donde Maldonado hizo sus primeras pruebas con Williams, el año anterior, clasificó 17°, pero fue penalizado con el retroceso de diez posiciones en la parrilla de salida ya que tuvo que utilizar un noveno motor en el campeonato, cuando el reglamento dictamina que se deben emplear más de ocho en total. Por tal motivo, tuvo que partir de último, 24°. En la carrera fue penalizado con un *drive through* y llegó 14°, a una vuelta del piloto que obtuvo la victoria, pero volvió a ser penalizado, esta vez con 30 segundos sobre su tiempo de llegada, por ignorar banderas azules. Sin embargo, conservó el 14° lugar (www.formula1.com, 2013, Results, Season, 2011, All Races, Abu Dhabi, Race; "Pastor seguro en Williams", 2013).

El 27 de noviembre, en Interlagos, Brasil, se corrió la décimo novena y última carrera del año. En la clasificación Maldonado no pasó de la Q1, y tuvo que partir en el 18° lugar. El equipo de Maldonado le puso al monoplaza una puesta a punto para pista húmeda, considerando que el día de la carrera

podía llover y de esa manera podrían sacar provecho, según *Pastor en novena fila* (2011): "Para Maldonado, 'hay una alta probabilidad de lluvia' y por eso Williams decidió 'hacer una serie de cambios en el carro, que hoy nos ha penalizado, pero mañana eso nos ayudará mucho', dijo". Sin embargo, en la carrera no llovió y tuvo que retirarse cuando marchaba 16°, después de 26 vueltas de las 71 pautadas (www.statsf1.com/es/2012/bresil.aspx, 2013, Vuelta por vuelta).

Maldonado terminó el campeonato 2011 de la Fórmula 1 en la posición 19°, con un punto, entre 28 pilotos que participaron en el campeonato. Entre los pilotos que obtuvieron puntos, fue el que menos obtuvo, antecedido por Bruno Senna, quien obtuvo dos. La escudería Williams totalizó cinco puntos, entre Maldonado y Barrichello, y ocupó el noveno lugar del campeonato. Fue el peor desempeño del equipo desde 1976, año en el que la escudería no puntuó y por lo tanto no apareció en la clasificación final de ese campeonato. Sin embargo, en esa temporada lograron un séptimo y un octavo lugar, mientras que en 2011 los mejores resultados novenos fueron los dos lugares de (www.statsf1.com/es/2011.aspx, 2013; www.statsf1.com/es/williams.aspx, 2013).

Para José Eduardo Texeira, la poca competitividad de los pilotos de Williams en la temporada 2011 está intimamente relacionada con la calidad del carro con el que contaron. Para él, el equipo no supo cómo adaptar el diseño del monoplaza a una nueva normativa que se introdujo en 2011. "El FW33 es un error en la historia del automovilismo mundial. Ese carro no debió existir" (J. E. Texeira, comunicación personal, Febrero 19, 2013).

En la temporada 2011 Maldonado clasificó tres veces a la Q3 en las jornadas de clasificación. Es decir, tres veces clasificó entre los tres primeros. Pero Barrichello, su compañero de equipo, no logró hacerlo nunca

en toda la temporada (www.statsf1.com/es/rubens-barrichello/engagement.aspx, 2013).

Tabla 2. Resultados de Maldonado en la temporada 2011 de Fórmula 1

Participación N°	Gran Premio	Localidad	Posición original de clasificación	Posición de salida efectiva	Resultado
1	Australia	Melbourne	15°	15°	Retirado
2	Malasia	Kuala Lumpur	18°	18°	Retirado
3	China	Shangai	17°	17°	18°
4	Turquía	Estambul	14°	14°	17°
5	España	Catalunya	9°	9°	15°
6	Mónaco	Mónaco	8°	8°	18°
7	Canadá	Montreal	12°	12°	Retirado
8	Europa	Valencia (España)	15°	15°	18°
9	Gran Bretaña	Silverstone	7°	7°	14°
10	Alemania	Hockenheim	13°	13°	14°
11	Hungría	Budapest	17°	17°	16°
12	Bélgica	Spa- Francorchamps	16°	21°	10°
13	Italia	Monza	14°	14°	11°
14	Singapur	Singapur	13°	13°	11°
15	Japón	Suzuka	14°	14°	14°
16	Corea	Yeongam	16°	16°	Retirado
17	India	Nueva Delhi	14°	13°	Retirado
18	Abu Dhabi	Yas Marina	14°	23°	14°
19	Brasil	San Pablo	18°	18°	Retirado

(www.formula1.com, 2013, Season, 2011; www.statsf1.com/es/pastor-maldonado/grand-prix.aspx, 2013)

1.17. Temporada 2012: triunfa en la Fórmula 1

Para la temporada 2012 Williams preserva a Pastor Maldonado como piloto, pero no renueva el contrato de Barrichello, por lo que el paulista queda fuera de la Fórmula 1. Otro brasileño entra al equipo a hacer dupla con el venezolano: Bruno Senna, sobrino del tricampeón mundial Ayrton Senna. Bruno Senna corrió toda la temporada 2010 con el equipo HRT, y las últimas 8 carreras de 2011 con la escudería Lotus Renault. Su mejor resultado había sido un noveno lugar (www.statsf1.com/es/bruno-senna/grand-prix.aspx, 2013).

En marzo se disputó el Gran Premio de Australia, primera carrera de las 20 que se corrieron en 2012. Maldonado se clasificó octavo (www.formula1.com, 2013, Results, Season, 2012). Después de estas pruebas clasificatorias, Humberto Galarza publicó un artículo titulado "El Williams de Pastor está para grandes cosas" (2012). El desenvolvimiento de la temporada demostró después que así era. En ese artículo se cita a Maldonado, quien comentó lo siguiente:

'Este auto está preparado para grandes cosas (...) Me sentí muy a gusto con su comportamiento y respuesta, lo cual había palpado en las prácticas libres, pero que pude comprobar con toda su extensión, a lo largo de las sesiones clasificatorias, donde me di el gusto de rodar a la par de los grandes, de ubicarme dentro de las cinco primeras filas, justo detrás de Sebastian Vettel y Nico Rosberg' (Maldonado, 2011; cp. Galarza, 2012)

De hecho, el nuevo Williams, que se utilizó en la temporada 2012, modelo FW34, tenía motores Renault en lugar de Cosworth. La relación entre Williams y Renault fue muy exitosa en los años 90. Desde 1989 hasta 1997 la Williams utilizó los motores de esta empresa francesa, y la salida de los motores Renault supuso el adiós a los títulos mundiales por parte de Williams (www.statsf1.com/es/williams/grand-prix.aspx, 2013).

En la carrera de Australia, primera de la temporada, marchaba sexto en las últimas vueltas, siguiendo de cerca al piloto de Ferrari Fernando Alonso y presionándolo para intentar adelantarlo. Pero el venezolano perdió el control de su monoplaza y chocó contra un muro de protección. Oficialmente, su resultado en la carrera fue 13° (consultar Tabla 3 para ver todas las clasificaciones y resultados de Maldonado en la temporada), a una vuelta del ganador (www.formula1.com, 2013, Results, Season, 2012, Australia, Race). De Maldonado haber mantenido el sexto lugar, habría obtenido su mejor resultado histórico en la Fórmula 1, y habría sumado 8 puntos para el equipo. José Eduardo Texeira considera que está bien que Maldonado haya mantenido su intento de adelantar a Alonso en la última vuelta, a pesar de las críticas que sugerían que era preferible asegurar los puntos: "Es un piloto de carreras, está ahí para ganar, está ahí para quedar lo mejor posible. Él tenía una sola oportunidad para pasar a Fernando Alonso. Y capaz ninguna. Fernando Alonso cometió un error, Pastor buscó (...)" (J. E. Texeira, comunicación personal, Febrero 19, 2013).

Después, se corrió el Gran Premio de Malasia, en el que Maldonado se clasificó 11°. Rodaba décimo en la parte final de la carrera, en la que llovió, después de haber perdido posiciones por una entrada del *safety car*. Pero el motor se le rompió y se quedó varado a dos vueltas del final. Oficialmente, quedó décimo noveno. (www.formula1.com, 2013, Results, Season, 2012, Malaysia; "Ferrari toma un respiro", 2013). En China, obtuvo el décimo tercer lugar de partida y en la carrera terminó octavo, en la misma vuelta del ganador, después de resistir en las últimas vueltas, la persecución de Fernando Alonso, quien finalmente tuvo que conformarse con el noveno lugar. Estos fueron los primeros puntos de Maldonado en la temporada, y el mejor resultado del venezolano en la Fórmula 1, hasta el momento. Bruno Senna ya había conseguido los primeros puntos para la escudería, al llegar sexto en Malasia. Luego se corrió en Bahrein, Maldonado clasificó 17° para la carrera, sin haber hecho tiempos en la Q2, pero tuvo que partir 21° ya que

fue penalizado por tener que cambiar el motor. En la carrera tuvo que abandonar tras 25 vueltas, de las 57 pautadas (www.formula1.com, 2013, Results, Season, 2012).

1.18. Gran Premio de España de 2012

En las prácticas libres del Gran Premio de España, en el cual obtuvo su primera y hasta ahora única victoria en la Fórmula 1, el maracayero finalizó 17° en la sesión del viernes 11 de mayo en la mañana; mientras que en la sesión de la tarde, según se publicó en el diario *Meridiano* el sábado 12 de mayo:

(...) Alcanzó el décimo tercer lugar, el cual fue de agrado del piloto, ya que alcanzó el paso esperado con el tanque lleno, lo [que] hace predecir que hoy estará discutiendo su entrada a la Q3, debido a que cuenta con la potencia y estabilidad indicada para lograr este objetivo. (H. Galarza, 2012a)

Efectivamente, así fue. Pero ese sábado 12 de mayo Maldonado no solo entró a la Q3, sino que en la Q2 el aragüeño se agenció el mejor tiempo entre todos los pilotos, lo cual fue una sorpresa que lo puso entre los favoritos para la Q3. Y en la Q3 hizo el mejor tiempo casi al final de la sesión, pero Hamilton lo bajó. Maldonado alcanzó así su primera clasificación en la primera fila de salida, pero luego Hamilton fue descalificado por una violación al reglamento (H. Galarza, 2012b). De esta manera, Maldonado obtuvo su primera pole position en la Fórmula 1, la primera para un piloto venezolano. Su mejor clasificación había sido el séptimo lugar obtenido en la parrilla de salida del Gran Premio de Gran Bretaña de 2011 ("Quiero seguir dándole alegrías a mi pueblo", 2012). Para Williams fue la primera pole position desde que Nico Hulkenberg la consiguió en el Gran Premio de Brasil de 2010 (www.statsf1.com/es/williams/grand-prix.aspx?year=2010, 2013). carrera, Fernando Alonso, el piloto local por ser español, partió de segundo, al lado de Maldonado. Así se expresó Maldonado al saber que la pole position era suya:

'La emoción que siento no me cabe en el pecho. Ha sido uno de los grandes momentos de mi vida. La clasificación es el fruto del extraordinario trabajo de mi equipo. Espero alcanzar en la carrera un resultado similar, para así seguirle dándole alegrías a mi pueblo a mi país, a mi querida Venezuela (...) Estoy en condiciones de pelear la vanguardia pues cuento con auto de punta que me puede llevar al podio (...) Hemos dado un gran paso adelante ya que superamos con creces nuestras expectativas, las cuales se concretaban en entrar en el top ten (...)' ("Quiero seguir dándole alegrías a mi pueblo", 2012)

En la carrera, Alonso igualó a Maldonado en la recta principal, después de partir, y en la primera curva lo superó, pero el venezolano defendió el segundo lugar y conservó esa posición en toda la primera parte de la carrera.

'En un momento Alonso se le acercó mucho, pensé que lo iba a atacar, que sería muy difícil para Pastor ganar la carrera. Allí me di cuenta que el español disminuía su velocidad y comprendí que su Ferrari no tenía la misma adherencia por el desgaste de los cauchos. Allí fue cuando supe que Pastor iba a ganar' (J. Cecotto, 2012; cp. L. J. Bazán, 2012)

Arturo Mora relató que fue una estrategia de la escudería Williams buscar que Alonso se acercara a Maldonado, para obligarlo a desgastar más sus neumáticos y así asegurar la victoria.

Y ese día, en vez de Pastor caer en la trampa de Alonso, Alonso cayó en la trampa de Pastor. Se veía en las últimas vueltas que Fernando lo estaba alcanzando, tenía una diferencia de 6,5 segundos y se puso a tiro de utilizar el DRS, a 0,8 segundos. Y todos... Bueno, está alcanzando, en cualquier momento lo pasa, en cualquier momento lo pasa, y era que la estrategia de Williams era que puso los reglajes del carro a medias para obligar a Fernando Alonso, cuyos cauchos eran dos o tres vueltas más jóvenes que lo de Pastor, que tratara de alcanzar al Williams para que sus gomas se gastaran prematuramente, y entonces Alonso cayó en la trampa, y ya en las últimas tres vueltas sacó el pie del acelerador porque no le era posible alcanzar al Williams y si lo iba a hacer iba a arriesgar en demasía (A. Mora, comunicación personal, Octubre 24, 2012)

Maldonado obtuvo la victoria en el Gran Premio de España, y subió al pódium, su primer pódium también, escoltado por los campeones mundiales Fernando Alonso, quien terminó segundo, y Kimi Raikkonen, tercero. Cuando

los pilotos subieron al pódium se escuchó el Himno Nacional de Venezuela, en honor a Maldonado, y a continuación el Himno Nacional del Reino Unido, en honor a la escudería Williams. Alonso y Raikkonen levantaron en hombros a Maldonado al final de la ceremonia del pódium, como una señal del reconocimiento a su victoria. Con este solo resultado, Maldonado se convirtió en el venezolano con un mejor resultado en una carrera de Fórmula 1, superando el sexto lugar de Johnny Cecotto en 1983. Maldonado es el único venezolano que ha obtenido una victoria y que ha subido a un pódium en la Fórmula 1 ("Gran Premio de España", 2012). Maldonado obtuvo esa victoria en su participación número 24, mientras que otros pilotos que han sido campeones mundiales, como Fernando Alonso y Kimi Raikkonen, por ejemplo, tuvieron que correr más carreras antes de alcanzar su primer triunfo (www.statsf1.com/es/statistiques/pilote/victoire/gp-avant.aspx, 2013).

Estas fueron las palabras de Maldonado en español, después de su victoria, en la entrevista oficial que se les hace a los tres pilotos que llegaron al pódium y que se transmite públicamente a nivel mundial al final de la misma transmisión oficial de la carrera:

Hoy ha sido una carrera inolvidable, desde el primer momento. Me penalicé un poco en la arrancada porque Fernando arrancó mejor que yo. Tuvimos un poco de...Patinó el embrague, y bueno, después teníamos un gran ritmo, pudimos controlar a Ferrari, también a Lotus. Creo que el equipo ha hecho una gran estrategia el día de hoy. Todo ha salido bien, desde ayer. Y bueno, un fin de semana que será inolvidable para el equipo. Espero que todos en Venezuela hayan disfrutado de esta carrera. Y bueno, gracias a todo el equipo de Williams y a todos los *sponsors* que han hecho esto realidad ("Gran Premio de España", 2012).

Justo después, Fernando Alonso aprovechó su intervención en idioma español para felicitar públicamente a Maldonado por su victoria. Esta fue parte de su declaración:

Bueno, un domingo muy especial para mí, en primer lugar, dándole la buena a Pastor y a toda Venezuela por este gran éxito. Y para nosotros también ha sido un fin de semana muy, muy bueno, con una buena crono ayer, y hoy pues una salida muy buena otra vez

por parte del coche. El equipo ha hecho un gran trabajo otra vez preparando todo el sistema de salida y liderando la prueba, otra vez en el Gran Premio de casa, que ha sido una emoción fuerte. Luego en las paradas en boxes Williams se llevó esta vez el gato al agua, nos adelantaron y luego ya no pudimos recuperar la posición. Pero bueno, aún así hacer podio aquí en la carrera de casa, con Red Bull, McLaren en posiciones un poco más retrasadas de las normales nos ponen, creo, a la par en el campeonato, liderando el campeonato junto a Vettel, por tanto no puedo pedir más de este fin de semana que ha sido realmente fantástico (...) ("Gran Premio de España", 2012).

Después de España, se corrió el Gran Premio de Mónaco. Era factible un buen resultado por parte de Maldonado, en vista de sus actuaciones previas en ese circuito. Hasta ese momento ningún piloto había ganado más de una válida en el campeonato. Maldonado clasificó noveno para la carrera. Sin embargo, el venezolano pudo haber quedado más adelante, según sus propias palabras:

'En la Q3 me encontré con tráfico (Felipe Massa) y perdí mi mejor vuelta cuando venía con parciales récord, por lo que culminamos en la novena casilla. Teníamos todo para estar, en el peor de los casos en el cuarto lugar de la grilla' (P. Maldonado, 2012, cp. "Maldonado luce comprometido", 2012).

Pero fue penalizado con el retroceso de diez puestos en la parrilla de salida por haber ocasionado un choque con Sergio Pérez en una de las prácticas previas a la clasificación, y recibió una penalización adicional por tener que cambiar la caja de cambios. Entonces, le tocó partir 24°, es decir, de último ("Maldonado luce comprometido", 2012).

Maldonado escaló posiciones en la misma partida de la carrera, y se encontraba dentro del pelotón en plena recta principal. Pero un accidente que había ocurrido más adelante, entre Michael Schumacher y Romain Grosjean, dejó desperdicios en la pista, uno de los cuales afectó el paso de Maldonado, quien colisionó con Pedro De La Rosa y quedó con el carro averiado. Maldonado tuvo que abandonar sin completar la primera vuelta ("Carrera para el olvido", 2012).

En Canadá, séptimo Gran Premio de la temporada, Maldonado clasificó 17°, pero tuvo que partir 22°, por una penalización de cinco posiciones, por haber tenido que volver a cambiar la caja de velocidades. En la sesión clasificatoria no pudo conseguir un mejor registro ni pasar a la Q3 debido a que chocó con un muro ("Pastor chocó y saldrá desde el puesto 17", 2012). En la carrera terminó 13°, en la misma vuelta del líder (www.formula1.com, 2013, Results, Seasons, 2012, Canada).

En el circuito urbano de Valencia, España, Maldonado logró el tercer lugar en la sesión clasificatoria, por detrás de Sebastian Vettel y Lewis Hamilton (www.formula1.com, 2013, Results, Seasons, 2012, Europe, Qualifying). En la carrera no tuvo una buena partida, y estuvo rodando quinto durante las primeras vueltas. Luego se vio favorecido por el abandono de Vettel y Grosjean, quienes marchaban delante de él. En las últimas vueltas rodaba cuarto y se acercaba a Hamilton, con quien colisionó faltando poco más de dos vueltas para el final. Maldonado intentó adelantarlo para llegar al pódium, pero Hamilton no cedió y el venezolano forzó el accidente. Hamilton quedó fuera de competencia, y Maldonado pudo continuar, pero con el ritmo de carrera venido a menos porque se le rompió el alerón delantero en el choque. Llegó décimo, pero fue sancionado con veinte segundos adicionales sobre su tiempo de llegada por la colisión. Su posición definitiva fue 12° ("Maldonado perdió su punto", 2012).

Después de sendas colisiones en las dos últimas carreras, Maldonado continuó sin poder terminar en los puntos por seis competencias más (www.formula1.com, Results, Season, 2012). En Silverstone, Gran Bretaña, se clasificó séptimo en una sesión lluviosa, y le tocó partir precisamente al lado de Hamilton, que clasificó octavo ("Casco de Pastor genera polémica", 2012). En la carrera tuvo otra colisión, con el mexicano Sergio Pérez, con quien ya había chocado en las prácticas de Mónaco. Pérez estaba adelantando a Maldonado, pero tuvo que retirarse por el choque. El venezolano pudo continuar, pero terminó 16°, a una vuelta del primero,

aunque se le impuso una multa de diez mil euros por el accidente ("Pastor multado y advertido", 2012). Pérez declaró lo siguiente justo después de su abandono:

'El (sic) no respeta a los otros pilotos (...) Yo ya estaba adelante y él debería haberme dado espacio para no chocar, pero todo el tiempo intentó empujarme. No entiendo por qué maneja así, espero que los comisarios hagan algo (...) Este chico no aprenderá nunca si no se hace nada. Puede herir a alguien. Todo el mundo está preocupado por él' (2012; cp. "Pastor multado y advertido", 2012)

En el Gran Premio de Alemania Maldonado clasificó sexto y pudo partir quinto, ya que Mark Webber había clasificado tercero pero fue penalizado con la pérdida de cinco puestos por cambio de caja de cambios. Pero en la carrera terminó 15°, a una vuelta del primero (www.formula1.com, 2013, Results, Season, Germany). Maldonado lo explicó así: "Empezamos bien, pero el coche no tenía ritmo en la segunda tanda y yo no tenía el agarre necesario para mantener mi posición debido a unas averías ocasionadas en la primera parte de la carrera" ("Fue una carrera difícil", 2012)

En el Gran Premio de Hungría Maldonado partió octavo y finalizó 13°, en la misma vuelta del ganador. El descenso se debió a una mala partida y a que tuvo que cumplir con una penalización de *drive-through* por haber tenido un contacto con Paul Di Resta. Después de esta carrera, celebrada el 29 de julio, vinieron las vacaciones de verano, y el campeonato se reanudó en septiembre, para las últimas nueve válidas ("Otro reclamo para Pastor", 2012).

En el Gran Premio de Bélgica Maldonado se clasificó tercero, pero fue penalizado y ocupó el sexto lugar en la parrilla de salida, "por obstaculizar al alemán Nico Hulkenberg" ("Cometí un pequeño error", 2012). En la carrera, Maldonado arrancó antes de que se apagaran las luces del semáforo, lo cual justificó así: "Cometí un pequeño error al principio porque el embrague se me resbaló de mis manos antes de que la luz roja se apagara" (Maldonado; cp.

"Cometí un pequeño error", 2012). En la primera curva, después de la partida, se vio involucrado en un choque. Tuvo que abandonar después de cuatro vueltas debido a daños en el alerón delantero. Maldonado fue sancionado con un retraso de diez posiciones en la salida de la próxima carrera: cinco por adelantarse la partida y cinco por un choque con Timo Glock ("Cometí un pequeño error", 2012).

En Monza, Italia, el aragüeño clasificó 12°, pero tuvo entonces que largar 22°. Terminó 11°, en la misma vuelta del ganador. Restaban siete carreras, todas fuera del continente europeo, para la finalización del campeonato (www.formula1.com, 2013, Results, Season, 2012, All Races).

En Singapur Maldonado consiguió clasificarse de segundo, solo superado por Lewis Hamilton, con quien le tocó entonces compartir de nuevo fila de largada, después de las varias colisiones que habían tenido entre ellos (www.formula1.com, 2013, Results, Season, 2012, All Races, Singapore, Qualifying). En la carrera patinó en la partida, por lo que perdió dos posiciones, y luego se vio obligado a abandonar por problemas hidráulicos, tras completar 36 de las 59 vueltas programadas, cuando tenía amplias posibilidades de obtener puntos considerables (Castillo, 2012).

En el Gran Premio de Japón Maldonado pudo, finalmente, volver a puntuar. Partió 12° y logró terminar octavo, en la misma vuelta del líder (www.formula1.com, 2013, Results, Season, 2012, All Races, Japan). Con este resultado igualó la posición de su segunda mejor llegada histórica en la Fórmula 1 hasta el momento.

En el Gran Premio celebrado en Corea del Sur, el venezolano clasificó 15° y llegó 14° a la meta, en la misma vuelta del ganador (www.formula1.com, 2013, Results, Season, 2012, All Races, Korea). En India se clasificó noveno, sin embargo, Maldonado consideró lo siguiente: "Cometí un pequeño error en la última curva de mi última vuelta lo que me

costó bastante tiempo, por lo que considero que el noveno puesto no refleja realmente mi ritmo en la clasificación" (2012; cp. "Maldonado regresa al 'top ten'", 2012). De hecho, según el mismo artículo de prensa, el maracayero llevaba el mejor tiempo de clasificación en la "primera parte" de la Q3. En la carrera terminó 16°, a una vuelta del primero, después de haber sufrido un pinchazo en un neumático por un contacto de Kamui Kobayashi, cuando el venezolano corría en posiciones cercanas a la zona de puntos ("Pastor con mala suerte", 2012).

En el Gran Premio de Abu Dhabi, antepenúltimo de la temporada, Maldonado logró clasificarse cuarto. Pero la descalificación de Sebastian Vettel, quien había quedado tercero, le permitió a Maldonado partir en esa posición. El problema de Vettel fue el mismo que tuvo Hamilton en España: no terminaron de dar la vuelta al circuito para llegar a los *pits*, so pena de llegar sin suficiente combustible para la revisión a la que someten a la gasolina para verificar que cumpla el reglamento (www.formula1.com, 2013, Results, Season, 2012, Abu Dhabi, Qualifying). En la carrera, Maldonado estuvo girando de tercero antes de las primeras paradas en *pits*. Finalmente terminó quinto, a solo 13 segundos del líder, lo cual ha sido su mejor resultado, después de la victoria, en sus dos temporadas en Fórmula 1 (http://www.statsf1.com/es/2012.aspx, 2013, Abu Dhabi, Vuelta por vuelta). Ese día comentó: "Hemos perdido la oportunidad de acabar en el podio porque me quedé sin KERS tras la primera intervención del coche de seguridad" (Maldonado, 2012; cp. "Me siento motivado", 2012).

Luego se corrió el Gran Premio de Estados Unidos, en un circuito nuevo. En Austin, Texas. Maldonado se clasificó décimo y pudo partir de noveno, por una penalización a Felipe Massa por problemas con su caja de cambios (www.formula1.com, 2013, Results, Season, 2012, United States, Qualifying). Maldonado terminó la carrera de noveno, lo que significó la primera vez en su trayectoria deportiva que logró puntuar en dos carreras consecutivas. Pero en la competencia había caído a la posición 14°, mas

después se recuperó y finalmente obtuvo el noveno lugar pasando en pista —con toque de neumáticos incluido— a su compañero de equipo Bruno Senna (Castillo, 2012b).

La temporada se cerró el domingo 25 de noviembre en San Pablo, con el Gran Premio de Brasil. Maldonado se había clasificado sexto, pero fue penalizado con la pérdida de diez posiciones en la parrilla de salida debido a que no se detuvo a pesarse en el momento en el que fue llamado para tal fin. Esta falta implicó una tercera advertencia para él por parte de los comisarios, por lo cual se concretó una nueva sanción para él, la última de la temporada ("Pastor cede diez puestos", 2012). Partió 16° pero tuvo que retirarse en la segunda vuelta por un accidente (www.formula1.com, 2013, Results, Season, 2012, Brazil, Race).

Pastor Maldonado culminó el campeonato 2012 en la 15° posición de la clasificación general, con 45 puntos, entre los 25 pilotos que participaron en la temporada. Su compañero de equipo, Senna, terminó 16°, con 31 puntos. Su mejor resultado fue el sexto lugar del Gran Premio de Malasia. El campeón fue Sebastian Vettel, con 281 puntos. Maldonado fue uno de los 8 pilotos que obtuvieron victorias en el campeonato, y el que menos puntos sumó en total entre estos ganadores (www.statsf1.com/es/2012.aspx, 2013).

José Eduardo Texeira comenta que Maldonado estableció, en el año 2012, el récord del piloto que ha recibido más penalizaciones en una temporada. Así dijo:

Si no me equivoco, creo que fueron 14 penalizaciones las que recibió Pastor, eso es un récord (...) Nada más en 2012 (...) Sí es récord absoluto, para un piloto con la mayor cantidad de penalizaciones en una temporada (...) Bueno, son cosas que pasan. Algunas, no tuvo culpa. Algunas fueron penalizaciones mecánicas. Cambio de caja, te mandan puestos para atrás, pero es penalización (J. E. Texeira, comunicación personal, Febrero 19, 2013).

La escudería Williams-Renault terminó el campeonato en la octava posición, con 76 puntos, entre los doce equipos que participaron. El campeonato de constructores lo ganó la Red Bull-Renault, con 460 puntos (http://www.statsf1.com/es/2012.aspx, 2013).

Tabla 3. Resultados de Maldonado en la temporada 2011 de Fórmula 1

Participación N°	Gran Premio	Localidad	Posición original de clasificación	Posición de salida efectiva	Resultado
1	Australia	Melbourne	8°	8°	13°
2	Malasia	Kuala Lumpur	11°	11°	19°
3	China	Shanghai	13°	13°	8°
4	Bahrein	Sakhir	17°	21°	Retirado
5	España	Catalunya	2°	1°	1°
6	Mónaco	Mónaco	9°	24°	Retirado
7	Canadá	Montreal	17°	22°	13°
8	Europa	Valencia (España)	3°	3°	12°
9	Gran Bretaña	Silverstone	7°	7°	16°
10	Alemania	Hockenheim	6°	5°	15°
11	Hungría	Budapest	8°	8°	13°
12	Bélgica	Spa- Francorchamps	3°	6°	Retirado
13	Italia	Monza	12°	22°	11°
14	Singapur	Singapur	2°	2°	Retirado
15	Japón	Suzuka	14°	12°	8°
16	Corea	Yeongam	15°	15°	14°
17	India	Nueva Delhi	9°	9°	16°
18	Abu Dhabi	Yas Marina	4°	3°	5°
19	Estados	Austin	10°	9°	9°

Participación N°	Gran Premio	Localidad	Posición original de clasificación	Posición de salida efectiva	Resultado
	Unidos				
20	Brasil	San Pablo	6°	16°	Retirado

(www.formula1.com, 2013, Season, 2012; www.statsf1.com/es/pastor-maldonado/grand-prix.aspx, 2013)

1.19. Balance de la participación de Maldonado en sus dos primeras temporadas en Fórmula 1 (2011-2012)

Bruno Burger explica por qué hubo tanta diferencia entre el desempeño de Maldonado en la temporada 2011 y la temporada 2012:

No hay duda de que el Williams de la segunda temporada fue mejor que el de la primera. Pero también Pastor Maldonado fue mejor en la segunda que en la primera. Porque una primera es de aprendizaje. Es muy difícil para un piloto novato. A pesar de que conozca los circuitos, tiene que conocerlos con ese vehículo y con esa categoría (comunicación personal, Enero 18, 2013).

Para Humberto Galarza, quien conoce personalmente a Maldonado, el piloto venezolano:

Es un muchacho sencillo, que creo que no se le han subido los humos a la cabeza porque la última vez (...) Que hablamos, fue a los pocos días de haber ganado el Gran Premio de España, [en] una teleconferencia, nos hablamos y lo noté exactamente igual. Eso no suele pasar en la mayoría de los pilotos que llegan arriba, porque hay unos que el éxito los embriaga, y no saben manejar bien el éxito, el triunfo. Entonces, ahí vienen los reveses (comunicación personal, Diciembre 21, 2012).

Sin embargo, Max Lefeld difiere de Galarza en este aspecto, y considera que sí ha habido un cambio en la personalidad de Maldonado después de su victoria en España:

(...) Sobre todo su cambio (...) Síndrome de pódium, que es algo que los pilotos venezolanos sufren. Es decir, vienen perfectamente y cuando se montan en el pódium hay un cambio impresionante en

su actitud. En este caso aun más, porque nos han desligado a un grupo por no estar de acuerdo, por miles de cosas, y la gente...Habría que leer la cantidad de mensajes de *Twitter* hablando mal de Pastor, y es por la actitud de él de politizar su posición en la Fórmula 1. No estoy de acuerdo. (M. Lefeld, comunicación personal, Agosto 28, 2012).

1.20. Proyección de la carrera deportiva de Maldonado

Arturo Mora considera que "no es descabellado pensar, porque podemos asegurar que tiene las condiciones, que Pastor pudiera ser, algún día, el Campeón del Mundo en Fórmula 1" (comunicación personal, Octubre 24, 2012).

Humberto Galarza afirma que:

Si [Maldonado] cuenta con un vehículo de punta, y con ese respaldo económico que tiene, igualmente que el respaldo técnico, se puede vaticinar éxitos la próxima temporada [2013], a mi manera de ver, tres, cuatro visitas al peldaño mayor de los podios, y seguir manteniendo ese ritmo (comunicación personal, Diciembre 21, 2012).

Galarza también considera lo siguiente:

Nosotros comentamos fuera de pista, pero él habla en su propio idioma, que es dentro de los circuitos, imponiendo marcas, haciendo los registros indicados, logrando los cronos ideales, y buscar esos podios que lo han llevado a colocarlo dentro del *top ten*, dentro de los diez mejores del mundo en los actuales momentos. Esa es la palabra que vale, y la que a la hora de la verdad, es la que la gente sigue. Porque es que nosotros los comunicadores sociales somos un puente, entre el actor principal y el público lector, el televidente, o el oyente. Lo malo es cuando queremos ser el artista principal (H. Galarza, comunicación personal, Diciembre 21, 2012).

Capítulo II

Reportaje, guión y lenguaje radiofónico

2.1. Rasgos característicos del reportaje radiofónico

El reportaje está considerado "como el género más rico de los utilizados en la información radiofónica" (Emilio Prado, 1985; cp. Ortiz y Volpini, 1995, p.164).

Para Herrera Damas (2007), el reportaje radiofónico "se trata de un género que se inspira en hechos reales y concretos y que admite una alta versatilidad temática" (p.92). Si bien el género se inspira en hechos reales, ello no excluye que pueda haber cierto grado de interpretación, que queda en manos de quien hace el reportaje. El hecho mismo de desarrollar cualquier género periodístico trae consigo al menos una interpretación implícita, que en algunos géneros es más explícita.

La interpretación implícita se refiere a la actividad interpretadora que hace todo periodista para seleccionar y ordenar los datos de la información. En este sentido, todos los géneros tienen algún grado de interpretación implícita. En algunos, esa interpretación se explicita aún más. Esto es lo que pasa en el reportaje. En él la interpretación es más explícita que en la noticia pero menos que en el comentario o el documental. Esto es así porque en el reportaje sigue predominando la función informativa y el relato se ciñe a los hechos y no a la expresión de la subjetividad del autor (Núñez Ladeveze, 1995; cp. Herrera Damas, 2007, p.94-95).

De hecho, Ricardo Haye (1995) considera que "en el reportaje no tenemos esquemas rígidos y fijos que nos condicionen, de manera que la creatividad sólo podrá sufrir el límite que le imponga nuestra propia imaginación" (1995, p.133). En manos del autor queda entonces el manejo de cierto grado de interpretación. Ese fenómeno ocurre necesariamente ya que está íntimamente ligado a las fases de trabajo que implica el género del reportaje radiofónico.

Así, el autor participa en el texto de diversas maneras: escoge el tema, selecciona los géneros que más convengan, elige las diversas fuentes a las que entrevistará, estructura el texto de la manera que estime más conveniente, elige con mayor libertad verbos, adverbios, adjetivos, imágenes, metáforas o s (sic) que le

ayuden a contextualizar mejor la información y combina de la mejor manera posible cuantos quiera elementos del lenguaje radiofónico (Herrera Damas, 2007, p.97)

Sin embargo, esta autora aclara también cuáles son los límites del margen de acción del autor o reportero. Señala que el autor no puede opinar, lo cual es distinto a interpretar.

(...) El mismo género, por sus características, es libre y abierto, en términos estilísticos. Aún (sic) así, la presencia del autor en el reportaje no es absoluta, sino que tiene siempre tres límites: (...) Que todo quede condicionado a la función informativa del reportaje. Es decir, que el reportero no llegue a utilizar ninguno de los elementos para comentar o editorializar, de manera desligada de los hechos (...) Que el autor se mantenga siempre en segundo plano (...) Que el estilo quede subordinado al propósito comunicativo del reportaje (Herrera Damas, 2007, p.97)

Los elementos del lenguaje radiofónico, que señala Herrera Damas y que son útiles para contextualizar, son consustanciales a todos los géneros radiofónicos, en general. En una próxima sección se describe cuáles son.

Haye (1995) considera que, en radio, el reportaje interpretativo "es un estadio anterior [al documental], menos complejo y menos ambicioso" (p.133). En este sentido, el reportaje radiofónico puede ser entendido como un programa informativo más sencillo que un documental. Sin embargo, las definiciones de documental radiofónico y de reportaje radiofónico no son rígidas. Es preciso acotar que, dependiendo del autor, en algunos casos ambas definiciones parecen entremezclarse. Por ejemplo, así define Haye (1995) el documental:

El documental es una forma radial creativa en la que 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 (p.158).

Esta definición es similar, en el fondo, a la que Martínez-Costa y Diez Unzueta plantean para el reportaje radiofónico:

El reportaje es un modelo de representación de la realidad que a partir del monólogo radiofónico persigue narrar y describir hechos y acciones de interés para el oyente, proporcionándole un contexto de interpretación amplio en los contenidos y el uso de fuentes rico y variado en los recursos de producción, y cuidado y creativo en la construcción estética del relato (Martínez-Costa y Diez Unzueta, 2005; cp. Herrera Damas, 2007, p.91).

Martín Vivaldi, citado por Herrera Damas, también asoma un aspecto en el que se asemejan el reportaje y el documental:

La principal diferencia entre el reportaje y otros géneros dedicados a la información es la mayor variedad e intensificación de recursos que se permite. Esto aporta al reportaje un colorido más vistoso y lo asemeja estéticamente a otros como el documental o el dramático (Martín Vivaldi, 1987; cp. Herrera Damas, 1987, p.98).

José Javier Muñoz y César Gil (1994-1997) consideran que "el reportaje radiofónico es un género que comparte las tres formas de expresión periodística —la información pura, la interpretación y la opinión—para narrar o profundizar sobre un acontecimiento reciente sin las limitaciones de la noticia, el comentario o la crónica (p.137-138).

La "inspiración factual" (Herrera Damas, 2007, p.95) del reportaje radiofónico, es decir, la necesidad de que se base en hechos reales y concretos, no excluye el empleo de recursos estilísticos en su elaboración. Para Herrera Damas (2007), "los rasgos estilísticos que caracterizan al reportaje son su originalidad, su estilo personal, su gran libertad estructural, la diversidad de recursos expresivos que permite y el monólogo en su presentación" (p.96). Ese monólogo no implica que en la presentación del reportaje radiofónico deba haber una sola voz que narra los hechos. Antes bien:

Con el objeto de dinamizar la estética del texto, a veces se incluyen fragmentos de las entrevistas realizadas en la etapa de preproducción. No obstante, la aparición progresiva de las voces de los protagonistas, testigos o expertos no es dialogada, sino que el narrador las presenta después de una minuciosa selección y edición de documentos, sin delegar la construcción del hilo

2.2. El guión en radio

Ortiz y Volpini (1995) señalan que "no existe una regla fija para elaborar un guión en radio" (p.179), y que "el guión en radio es, básicamente, creación" (1995, p.16). Sin embargo, al desarrollar los lineamientos generales que se utilizan para hacer guiones radiofónicos adaptados a cada tipo de programa radial, aclaran que "por lo general en el guión del reportaje radiofónico se combinan la narración y los recursos sonoros que el lenguaje radiofónico brinda para ambientar esa información: testimonios, sonido ambiente de los hechos, música, etc." (p.164-165). He aquí entonces un lineamiento teórico para desarrollar un guión destinado específicamente a un reportaje radiofónico, sin que ello implique que sea una regla rígida.

Según Ortiz y Volpini (1995), para lograr estructurar un guión exitoso, primero debe desarrollarse cuál es la "idea" (p.86) del guión, y luego debe planificarse el programa y hacer una "pauta" (p. 97).

La idea está condicionada por tres factores, que son el público al que va dirigido el programa, el contenido del mismo, y "qué forma va a tomar el programa" (Ortiz y Volpini, 2007, p. 87). Por tal razón, para estos autores, "AUDIENCIA, CONTENIDOS y FORMA son los **OBJETIVOS** que todo programa de radio se tiene que proponer; y que se tendrá que volver a plantear en cada espacio, para mejorarlos según las circunstancias" (p. 88). Para ellos, "la IDEA es el embrión de la *ESTRATEGIA*, la PLANIFICACIÓN, que nos va a permitir (o por medio de la que vamos a intentar) el cumplimiento de nuestros OBJETIVOS" (p. 89).

Respondiendo a la necesidad de planificar el programa, según Ortiz y Volpini (1995), debe hacerse una pauta antes de hacer el guión definitivo. En

la pauta se estructurará cómo se organizarán y se distribuirán los contenidos a lo largo del guión (p. 97).

Pero antes de realizar esa pauta es menester escoger qué contenidos tendrá finalmente la pieza radiofónica que se vaya a elaborar. Kaplún (1978) plantea que primero se seleccionen los contenidos, prestando atención a que ello se haga de manera dosificada, teniendo claro cuál será "el mensaje central que se quiere comunicar" (p.278), y otorgándole preferencia al desarrollo de pocas ideas sobre las que el oyente pueda reflexionar, en lugar de una abundancia de ideas que el oyente no sea capaz de procesar. Luego, este autor plantea que se elabore un "esquema" (p.279), del cual no se puede prescindir por provisional que sea. Entonces, es cuando se procede a redactar el guión propiamente dicho. Para Kaplún (1978):

Escribir un guión de radio es una pequeña labor de arquitectura para lograr que todo lo importante tenga cabida y, a la vez, los distintos elementos del programa se encadenen y se traben unos con otros fluidamente. Por eso es imprescindible visualizar el **totum** del guión antes de empezar a escribirlo; partir de un plan previo, de una sinopsis de la emisión (p.279).

Una vez que se esté redactando el guión, Kaplún (1978) sugiere utilizar la interrogación como un recurso para involucrar mejor al oyente (p.283). Además, señala que debe ponerse especial cuidado en la elaboración del comienzo y el final del guión definitivo, pues estos son, a su juicio, los dos "momentos decisivos" (p. 283) en la elaboración del guión. Este autor sugiere comenzar "por algo que le sea familiar al oyente, algo con lo cual él pueda identificarse" (p.284); y que el final sea "vigoroso, pero por eso mismo breve y sobrio (...) No lo diga todo; deje que el oyente complete el cuadro" (p.284).

Para Castro Pedrozo (2001), existen distintos tipos de guiones: la pauta, el guión literario, y el guión técnico (p.72). Este autor recomienda utilizar la pauta sin elaborar un guión más detallado, "para programas en

directo"; y "el técnico para programas pregrabados". El guión literario es, para este autor, un paso previo a la elaboración del guión técnico. "El guión literario refleja de una manera global la historia o el tema que se va a tratar, sin ofrecer detalles técnicos sobre la realización ni la transmisión" (p.72). De esos "detalles técnicos" se ocupa el guión técnico, el cual, para Castro Pedrozo (2001), es "indispensable para realizar piezas radiofónicas que requieran pre y postproducción" (p.73).

Según Castro Pedrozo (2001), el guión técnico es, en pocas palabras, "la correcta ordenación de los elementos del lenguaje radiofónico y no sólo de la parte técnica, es decir, el eje central que permite la realización y posproducción final" (p.82). Este autor sugiere que el guión se haga en dos columnas. La columna izquierda sirve para colocar "los nombres o funciones de cada una de las personas del equipo que interactúa en el momento de la realización de la pieza o programa" (p.82). En esa columna, recomienda escribir siempre en mayúsculas (p.82). Y la columna derecha se utiliza para especificar "todo lo que se dice o hace en el programa o la pieza, incluso la parte técnica" (p.83). De este lado, el autor sugiere combinar mayúsculas con minúsculas (p.83).

Para Haye (1995), el guión es sumamente importante:

(...) la radio se expresa cabalmente cuando existió elaboración previa, cuando un libreto le permite al locutor sentirse firme y seguro de lo que dice y lo libera de la desgastante exigencia de ser permanentemente un brillante repentizador. Y cuando ese guión fue diseñado a partir de una concepción artística y una jerarquía estética que lo hagan agradable a los sentidos (p.218).

El mismo Haye (1995) agrega, a continuación de la cita anterior, que debe tenerse presente la combinación de la emoción y la razón al momento de comunicar:

La conciencia de lo estético nos obliga a comunicarnos, creando estructuras narrativas y descriptivas diversas y originales, de un cuidadoso estilo, que no desdeñen la palabra-emoción en beneficio exclusivo de la palabra-razón. Aunque parezca innecesario, conviene recordar que el hombre es la suma de esas dos dimensiones y que un mensaje carente de sensaciones, emociones, afectos, constituye una manifestación fragmentaria de su universo. Mucho más en un medio tan vinculado a la esfera afectiva de su público como es la radio (p.218-219).

2.3. El lenguaje radiofónico

Es pertinente puntualizar algunos aspectos sobre el lenguaje que debe emplearse al hacer radio. No solo para hacer reportajes radiofónicos sino cualquier género radial. El reportaje radiofónico no debe descuidar los elementos básicos del lenguaje para radio por el simple hecho ser un género más completo que otros géneros radiofónicos, como por ejemplo, los noticiarios.

Kaplún (1978) recomienda recordar siempre "que el lenguaje hablado es diferente al escrito" (p.280). Aun cuando se redacte un guión para hablar en radio, esta tarea debe hacerse considerando que el material "está destinado, no a ser leído con la vista como un texto impreso, sino a ser oído" (Kaplún, 1978, p.280).

Combinando el criterio de distintos autores, los códigos del lenguaje radiofónico o elementos del discurso radiofónico se clasifican en cuatro grupos, a saber: las palabras, la música, los sonidos o efectos sonoros y el silencio.

La palabra ha sido, según Castro Pedrozo (2001), "el vehículo por excelencia de la radio" (p.22), pues es lo primero que se asocia cuando se piensa en radio. "Un análisis de la composición del discurso radiofónico arrojaría la comprobación de que la palabra posee una presencia mucho mayor que los otros ingredientes" (Haye, 1995, p.47). Pero el mismo Haye

(1995) advierte que por este predominio de la palabra hablada, debe evitarse el riesgo de la "verborragia" (p.47).

Con el uso de la palabra se debe ser cuidadoso en aspectos como la sintaxis y la puntuación. Kaplún (1978) sostiene que es imprescindible que el guionista tenga "una redacción clara y segura" (p.281). Sin embargo, recuerda que debe escribirse pensando en el lenguaje hablado. Por ello, considera que es válido, por ejemplo, cambiar en algunos casos el orden sintáctico de los elementos de la oración, pero siempre y cuando eso tenga un fin determinado y no sea por mala redacción. El mismo autor también señala que "existe una puntuación gramatical, propia del lenguaje escrito y otra fonética o prosódica. En radio, debemos usar ambas" (p.281).

La música, otro de los elementos del discurso radiofónico, "es la segunda gran protagonista de la radio" (Ortiz y Volpini, 1995, p.48), y cumple diversas funciones, pues puede servir para acompañar a la palabra, de fondo; puede tener una "función ortográfica" (p.50), como la de los signos de puntuación; o puede tener "funciones de contenido" (p.48). En este último caso, según el mismo autor, la música puede tener cuatro tipos de función: una función independiente, cuando tiene un rol protagónico separado de la voz; una función objetiva, cuando "SUSTITUYE A LA PALABRA en la descripción de ambientes, escenas, etc."; una función descriptiva, cuando "sitúa al oyente en el ámbito en donde la acción se desarrolla"; o una función subjetiva, cuando "se busca una respuesta *emotiva* en el oyente" (p.49).

Sin embargo, Kaplún (1978) hace otra clasificación de las funciones de la música, y añade las funciones ambiental y reflexiva. La ambiental es aquella que suena porque "la escena real que estamos reproduciendo la contiene" (p.165). Y la música cumple una función reflexiva cuando es útil "para que el oyente tenga tiempo de recapitular lo que acaba de escuchar y de reflexionar sobre ello, antes de continuar escuchando la historia o la

exposición" (p.165). Para el autor, la función reflexiva de la música es útil en un caso como este:

(...) En un radio-reportaje tras una entrevista en que el entrevistado ha dicho cosas nuevas e importantes. E incluso tal vez preferiremos en esos casos temas musicales más bien lentos y llanos —adagios, andantes— que inviten a esa reflexión y la favorezcan. (p.165)

Sobre los efectos sonoros, otro de los cuatro elementos del discurso radiofónico, Kaplún (1978) indica que estos pueden tener una función ambiental y descriptiva; expresiva; narrativa; u ornamental (p.175-178). Sin embargo, es preciso indicar lo que señala el mismo autor sobre estos efectos:

(...) Llevados por el entusiasmo que provoca su descubrimiento, muchos principiantes tienden a llenar de efectos sonoros sus libretos. Este exceso de sonidos hace la emisión fatigosa y confusa. Lo mismo que se dijo de la música cabe decir aquí con respecto a los sonidos: hay que utilizarlos, ciertamente, pero con sobriedad y mesura (...) (p.177)

Y, finalmente, el silencio, que para Castro Pedrozo (2001) "es parte esencial en la construcción de un lenguaje que se ha denominado radiofónico" (p.30). Este autor considera que:

(...) el silencio posee la propiedad de valorar los sonidos precedentes y consecuentes a él. Y por otra, un silencio no previsto por la lógica del discurso puede desempeñar un papel sorpresivo que suspenda el tiempo del relato, y que se convierta en un punto de inflexión del mismo. (p.30-31)

Si bien estos son los elementos del discurso radiofónico, es conveniente acotar que ello no implica que siempre deban utilizarse todos. Ello además coincide con el principio de libertad que, tal como se expuso previamente, aplica para el género del reportaje radiofónico. Dice Castro Pedrozo (2001):

Aunque se ha insistido en que el lenguaje radiofónico lo conforman diversos códigos, también es cierto que la radio no siempre requiere la participación directa de cada uno de esos códigos para cumplir su función o alguna de sus funciones (p.22).



Capítulo III: El Problema

3.1. Objetivo general

Realizar un reportaje radiofónico sobre la trayectoria deportiva de Pastor Maldonado.

3.2. Objetivos específicos

- Consultar y recopilar toda la información posible de las fuentes vivas cercanas a Pastor Maldonado.
- Realizar un arqueo hemerográfico sobre los logros deportivos de Pastor Maldonado.

3.3. Justificación y factibilidad

La Fórmula 1 es la categoría máxima del automovilismo mundial. La llegada de Pastor Maldonado a esta categoría en el año 2011 marca un hito histórico para el automovilismo venezolano, pues desde el abandono en 1984 de Johnny Alberto Cecotto debido a un accidente ningún piloto nacido en Venezuela había logrado competir en dicha categoría. La victoria de Maldonado en un gran premio en el año 2012 es otro hito aun mayor, sin precedentes entre pilotos venezolanos.

La relevancia de los logros deportivos de Pastor Maldonado trae consigo la necesidad de conocer cómo ha sido su trayectoria deportiva desde el comienzo. Para llegar a la Fórmula 1 y triunfar en la categoría se requieren determinadas condiciones y años de preparación. Conocer cómo ha sido esa preparación es la motivación del presente trabajo.

Además, ha estado en la palestra pública el tema de la conveniencia o no conveniencia para el Estado venezolano y el país del patrocinio que Pdvsa le ha dado a Maldonado para su carrera deportiva. Sin embargo, esta investigación no se centra en la conveniencia o no conveniencia de ese patrocinio a la propia empresa, al Estado o al país; ni persigue ahondar en ese tema. El patrocinio de Pdvsa se toma en cuenta en tanto que influye sobre el desarrollo de la trayectoria deportiva de Maldonado.

No existe un conocimiento pleno en la opinión pública sobre quién es y cuál es la trayectoria del hombre que se ha convertido en el automovilista venezolano más exitoso en el exterior. Aunque el automovilismo no es una actividad que se practique masivamente en Venezuela, sí existe una larga tradición automovilística en el país que no deja de ser importante. Un ejemplo de ello puede verse en *Fiebre de velocidad: la historia del automovilismo nacional*, trabajo de grado que hizo Alba Cecilia Paulí en 1992 para la Escuela de Comunicación Social de la Universidad Católica Andrés Bello. La importancia del automovilismo en y para Venezuela se magnifica actualmente debido a la victoria de Maldonado en la Fórmula 1.

La factibilidad de esta investigación sobre la trayectoria deportiva de Maldonado para producir un reportaje radiofónico se basa en la posibilidad de entrevistar personas que son fuentes vivas de información, bien sea por su trabajo profesional, por su relación familiar con Maldonado u otro nexo con su trayectoria deportiva. Además, se cuenta con acceso a diferentes fuentes documentales, tales como la Hemeroteca Nacional, la Biblioteca de la Universidad Católica Andrés Bello, diversas fuentes electrónicas y la colección de revistas del autor del presente trabajo.

La grabación de las entrevistas solamente requiere un micrófono y una pequeña grabadora digital. Para la producción de la pieza radial se cuenta con acceso al estudio de radio de la Universidad Católica Andrés Bello y con la utilización del programa Adobe Audition 1.5 en un computador personal.

3.4. Tipo de investigación y diseño

La presente investigación es exploratoria.

La investigación sobre la trayectoria deportiva de Maldonado es exploratoria, entre otras razones, ya que el mayor éxito en su carrera profesional es muy cercano (su primera victoria ocurrió en mayo del año 2012) al momento actual y no ha transcurrido suficiente tiempo para que se publique alguna investigación extensa que incluya este hecho reciente.

Esta investigación será el insumo principal que constituirá el contenido del reportaje radiofónico que se producirá.

En esta investigación no se hacen estudios cuantitativos ni se manipulan variables, pues el diseño de la investigación es no experimental. Se persigue lograr un acercamiento a la trayectoria deportiva de Pastor Maldonado para conocerla y presentarla en el mencionado reportaje radiofónico.

3.5. Modalidad de tesis

La modalidad de esta investigación es la de proyectos de producción (III) ya que satisface la necesidad de presentar la biografía y trayectoria deportiva de Pastor Maldonado.

Según el manual de trabajos de grado de la Escuela de Comunicación Social de la Ucab (publicado en www.ucab.edu.ve/teg.html) "esta modalidad consiste en la proposición de un plan operativo y factible para resolver un problema comunicacional, producir mensajes para un medio de comunicación (impreso, radio, cine, televisión e internet) o capacitar usuarios". En este caso se producirá un mensaje, que estará concretado en la pieza radiofónica a ser realizada.

Dentro de la modalidad de proyectos de producción, este trabajo se clasifica en la sub-modalidad 1, que corresponde a producciones audiovisuales, según el manual de trabajos de grado de la Escuela de Comunicación Social de la Ucab. Es una producción radiofónica de formato informativo.

Capítulo IV: La Realización

4.1. Etapas para la elaboración del reportaje radiofónico

La etapa de pre-producción del reportaje radiofónico fue la más extensa de las tres, considerando que la realización de una pieza radial puede clasificarse en las etapas de pre-producción, producción y post-producción. La pre-producción consistió en un trabajo de investigación que se dividió en las consultas a fuentes documentales y en la realización de entrevistas.

Las fuentes documentales consultadas incluyen material bibliográfico y hemerográfico. Una parte importante de este material se consiguió en la Hemeroteca Nacional y en la Biblioteca de la Universidad Católica Andrés Bello. Básicamente, las fuentes hemerográficas fueron útiles para la recoger información sobre la trayectoria deportiva de Maldonado. Mientras que las bibliográficas fueron útiles para sustentar teóricamente la elaboración del reportaje radiofónico en sí.

Algunas fuentes hemerográficas fueron facilitadas por los propios entrevistados, y otras se obtuvieron consultando la colección personal de revistas de automovilismo del autor del presente trabajo. También se utilizaron fuentes electrónicas de consulta, tales como sitios web sobre la especialidad, incluyendo el portal oficial de Pastor Maldonado (www.pastormaldonado.com) y la página web oficial de la Fórmula 1 (www.formula1.com). Se consultó también el Sistema de Información Científica Redalyc (www.redalyc.org).

En la página web oficial de Pastor Maldonado se encontraron numerosos elementos biográficos útiles para explicar cómo se ha ido desarrollando la trayectoria deportiva del piloto. Por esa razón esa fuente se cita con frecuencia en el marco teórico, además de que expone también datos precisos sobre su trayectoria deportiva. Estos datos, sobre todo los de los primeros años de su trayectoria, en el *karting* venezolano, son difíciles de

hallar en otras fuentes. Por ejemplo, no se pudo acceder a los archivos de la Federación Venezolana de Karting, a pesar de que se intentó, debido a dificultades burocráticas. En las entrevistas personales no resultó sencillo obtener datos concretos o específicos, como fechas o resultados. Ello se debió, en parte, al tiempo limitado de algunos entrevistados. La página web oficial de Maldonado también resultó de suma utilidad para citar otros hechos de su trayectoria deportiva, pues no existen resultados detallados en sitios web oficiales de las categorías Fórmula Renault 2000 y Renault World Series, de los años en los que participó Maldonado. La información de resultados que se presenta en el sitio web oficial de la categoría GP2 Series presenta limitaciones hasta la temporada del año 2009.

Para realizar las entrevistas personales, bien sea para llevarlas a cabo o lograr el contacto, se realizaron cuatro viajes al interior del país. Tres a la ciudad de Maracay y uno a Barquisimeto. Se intentó sostenidamente entrevistar a Pastor Maldonado, aunque fuese a distancia, a través de varios familiares y de su jefe de prensa. Sin embargo, esto no pudo concretarse. Inclusive, se entrevistó presencialmente a algunos de estos familiares y al jefe de prensa, pero no fue posible lograr un mayor acercamiento. De todas maneras el reportaje radiofónico cuenta con intervenciones de Maldonado, tomadas de otras fuentes. Las más importantes de estas son copias de programas de televisión que facilitaron los periodistas Max Lefeld y Tony Carrasco. Lefeld permitió acceder a un programa de Máxima Velocidad transmitido por Meridiano Televisión en el que se retransmitió una entrevista que el propio Lefeld le hizo a Maldonado, para el mismo programa, en 1995. Carrasco facilitó una copia de un programa de Entrevistas con el Deporte, transmitido también por Meridiano Televisión, en el cual entrevistó a Maldonado a finales del año 2007.

Los efectos sonoros de *karting* fueron tomados directamente por el autor del presente trabajo en el Kartódromo Carmencita Hernández de Maracay. Y los efectos sonoros de Fórmula 1 se obtuvieron de la colección

familiar de películas del autor de este trabajo, y fueron tomados directamente en el Gran Premio de Canadá del año 2002. En la mencionada colección también se consultaron otras fuentes audiovisuales, tales como transmisiones de carreras de Fórmula 1.

La etapa de pre-producción se completó al clasificar y organizar todo el material encontrado. Se seleccionaron los extractos de entrevistas que irían al reportaje final, y se realizó un guión técnico. En este guión se especifica lo que dice el narrador, los extractos seleccionados de las entrevistas, y la aparición de otros audios, música o efectos de sonido útiles para complementar el reportaje radiofónico, en función de los postulados teóricos de este género radial.

La producción del reportaje radiofónico se hizo en el estudio de radio de la Universidad Católica Andrés Bello, donde se grabó la voz del narrador. El autor del presente trabajo hizo el trabajo de locución. Y en la dirección técnica estuvo Rubén Darío Rincón.

La etapa de post-producción consistió en editar el reportaje final, añadiendo las intervenciones de los entrevistados y otros sonidos.

4.2. Idea

Realizar un reportaje radiofónico sobre la trayectoria deportiva de Pastor Maldonado.

4.3. Sinopsis

La pieza radiofónica titulada Trayectoria deportiva de Pastor Maldonado es un reportaje radiofónico en el cual se describe cómo ha sido la trayectoria deportiva de Pastor Maldonado en el automovilismo, hasta el año 2012. Para ello se narran los principales hechos de la carrera deportiva de

Maldonado, destacando sus logros, triunfos y momentos difíciles. Esta narración va acompañada y enriquecida por comentarios y opiniones de periodistas, personas del entorno íntimo de Maldonado, y otros que han estado relacionados con su trayectoria deportiva, con el fin de mostrar y, en algunos casos contrastar, testimonios.

4.4. Tratamiento

Los hechos se van presentando en orden cronológico, comenzando por la primera incursión de Maldonado en el *karting* y finalizando con el cierre de su segunda temporada en la Fórmula 1, la del año 2012. Pero antes de que se comience a presentar la trayectoria deportiva de Maldonado, se hace una breve introducción al tema, mencionando cuál había sido la última participación de un venezolano en la Fórmula 1, que fue la de Johnny Cecotto en 1984. Cada cierto tiempo, a medida que se van presentando los hechos de manera cronológica, se hacen varias menciones a la Fórmula 1, como elemento orientador de la trayectoria deportiva de Maldonado.

A medida que se van narrando y describiendo los hechos de la trayectoria deportiva de Maldonado, se insertan extractos de las entrevistas hechas en la investigación previa, con el fin de romper la monotonía y aumentar la credibilidad del mensaje.

El reportaje radiofónico tiene una duración de 52 minutos y 38 segundos, en los cuales se relata cómo ha sido la trayectoria deportiva de Pastor Maldonado. Esta extensión permite que la pieza radiofónica se adapte a un espacio radial de una hora. Se escogió hacer el reportaje radiofónico con una duración como esta para que el oyente pueda sacar mayor provecho de las declaraciones de los entrevistados, que fueron once. En una pieza radiofónica más corta se habría tenido que sacrificar gran parte de las intervenciones de los entrevistados. Esta extensión permite la inclusión de versiones contrastantes sobre algunos aspectos de la carrera de Maldonado,

y de anécdotas, lo cual ayuda profundizar en algunos aspectos y a ilustrar los hechos. Esta extensión evitó tener que dejar por fuera importantes elementos hallados en la investigación, y previno que el producto final fuese un resumen de la trayectoria deportiva de Maldonado en lugar de un reportaje.

También se insertan algunas piezas musicales para contextualizar algunos lugares o situaciones relevantes, y para ambientar las palabras introductorias y las palabras de cierre. Uno de los audios musicales se obtuvo de un CD, y los himnos nacionales se consiguieron en el sitio web You Tube. Se utilizan audios de *karting* y Fórmula 1 que funcionan como efectos sonoros, generalmente como separadores. Y también en algunos casos hay silencios intencionales en la locución, cuando se va a introducir un momento distinto o un aspecto difícil de la trayectoria deportiva de Maldonado.

Si bien no es una biografía, la narración también incluye elementos biográficos de Maldonado, para ayudar a comprender y contextualizar el desarrollo de su trayectoria deportiva, y referencias a participaciones de otros venezolanos en la Fórmula 1.

Entre los hechos presentados se le da mayor cobertura a dos episodios particularmente: su victoria en el Gran Premio de España de 2012, por ser su mayor éxito deportivo; y su suspensión de la Renault World Series en 2005, que es el mayor revés que ha sufrido su trayectoria deportiva, de acuerdo a lo que se investigó. Además, en el caso de este último episodio se contrastan distintas versiones de lo que sucedió.

En algunas entrevistas, tales como las de Dino Di Pietro, Arturo Mora y Humberto Galarza, se escucha cierto ruido de fondo, producto de las condiciones ambientales en las cuales fue posible concretar estas entrevistas. En el caso de Di Pietro se escucha eco de fondo, debido a que el espacio estaba poco amoblado. En el caso de Mora se escucha a veces

ruido vehicular que entraba inevitablemente a la oficina donde se hizo la entrevista, y en el caso de Galarza se escuchan otras voces, propias de la sala de redacción del diario Meridiano. Tres de las intervenciones de Maldonado tienen un fondo musical, que no es añadido expresamente para esta pieza radial, sino que venía en la misma pista de audio de las fuentes de las que se obtuvieron esas intervenciones.

Los entrevistados fueron los siguientes:

Max Lefeld: periodista especializado en automovilismo y conductor del programa televisivo Máxima Velocidad desde 1993.

Arturo Mora: jefe de prensa de Pastor Maldonado desde 2004.

David Belandria: uno de los primeros mecánicos de Pastor Maldonado, en el *karting* venezolano.

Myriam Morales: directora de la Escuela de Karting Ayrton Senna, encargada del Kartódromo Carmencita Hernández de Maracay, y ex secretaria de la Asociación de Karting del estado Aragua. Mejor conocida como "Chela".

Humberto Galarza: narrador de carreras de Fórmula 1, jefe de redacción del diario Meridiano y ex conductor del programa televisivo Pits 39.

Bruno Burger: médico cardiólogo, miembro titular de la Comisión Médica de la Federación Internacional de Automovilismo y narrador de carreras de Fórmula 1.

Dino Di Pietro: gerente general del concesionario Motomar de Maracay, que forma parte del grupo empresarial Maldonado-Di Pietro. Primo-hermano de

Pastor Maldonado Jiménez. Para efectos de la familia, es tío del piloto Pastor

Maldonado.

Wolfgang Ramos Finol: amigo de la infancia de Pastor Maldonado.

Estudiaron juntos en el colegio Juan XXIII de Maracay y en el Liceo Militar de

la misma ciudad. Mejor conocido como "Junior".

Pastor Maldonado Jiménez: padre del piloto Pastor Maldonado.

Giancarlo Bisanti: kartista venezolano cuatro años mayor que Pastor

Maldonado, que corría en categorías superiores a las de Maldonado en el

karting venezolano.

José Eduardo Texeira: narrador de carreras de la Renault World Series en

los años 2005-2006, actual conductor del programa televisivo Pits 39 de

Meridiano Televisión.

4.5. Presupuesto y análisis de gastos

Para la elaboración técnica de un reportaje radiofónico de estas

características se evaluaron los siguientes renglones (ver presupuesto en

Anexo D):

Dos (2) horas de uso de estudio para grabar: Bs. 448.00

Dos (2) horas de mezcla, edición y masterización: Bs. 400.00

En relación al servicio de locución se consultó a diferentes locutores

profesionales del área y se promedió el precio de sus honorarios, que

resultó:

Una (1) hora de locución: Bs. 3.000,00

91

Se estima que la producción y postproducción de este reportaje radiofónico requiere dos (2) horas de estudio para grabar, ocho (8) horas de edición y una (1) hora de locución. El tiempo de edición está sujeto a la experticia del editor.

Precio promedio de un CD: Bs. 8,00. Se requieren 20 unidades.

En este supuesto, la producción de esta pieza radial tendría un costo total de Bs. 6.808,00. Sin embargo, el autor del presente trabajo realizó el trabajo de locución, mezcla y edición. Para ello se contó con el estudio de radio de la Universidad Católica Andrés Bello. Por lo tanto, la producción de la pieza radial solamente requirió la adquisición de los CD.

4.6. Guión técnico

1.	CONTROL	CD #03, TRACK #01, DESDE 0:00 HASTA 0:07 Y QUEDA DE FONDO HASTA MALDONADO .
2.	LOCUTOR	Desde 1984, cuando Johnny Alberto Cecotto tuvo que abandonar definitivamente la Fórmula 1 por un grave accidente, la afición venezolana se quedó esperando que otro piloto criollo cumpliera el sueño de llegar a la Fórmula 1, la máxima categoría del automovilismo mundial. Y esa historia comenzaría a gestarse al año siguiente, el 9 de marzo de 1985, cuando nació Pastor Maldonado .
3.	CONTROL	CD #04, TRACK #01, DESDE 0:08 HASTA 0:17. SEGUIDO DE CD #03, TRACK 01, DE FONDO, DESDE 0:34 CUANDO EL LOCUTOR COMIENZA DICIENDO Acabamos, Y DESDE QUE EL LOCUTOR DICE Maldonado VA BAJANDO HASTA SALIR CUANDO DICE Cecotto.
4.	LOCUTOR	Acabamos de escuchar de la propia voz de Pastor Maldonado cuál era su sueño, en una entrevista que se le hizo en Colombia, en una de sus primeras competencias internacionales de karting. Lo que escucharemos a continuación, es un reportaje radiofónico que trata sobre la trayectoria deportiva de Pastor Maldonado, el primer venezolano que logró competir en Fórmula 1 después de Johnny Cecotto.
5.	CONTROL	CD #04, TRACK #02, DESDE 0:00 HASTA 0:05

6. LOCUTOR	El venezolano Pastor Maldonado nació en Maracay, estado Aragua, igual que sus padres y sus abuelos. Es hijo único de Pastor Maldonado Jiménez y de Omara Motta. La pasión por el automovilismo probablemente viene de su familia paterna, pues su abuelo, Rafael Maldonado, trabajaba como mecánico. Él falleció cuando Pastor tenía alrededor de tres años, pero su papá y sus tíos habían heredado la dedicación al ramo automotor. Ya para entonces el tío de Pastor, Johnny Maldonado, se dedicaba a la venta de vehículos en Maracay. Dino Di Pietro, primo-hermano de Pastor Maldonado padre, es como si fuera tío de Pastor. Él es actualmente gerente general del concesionario Motomar de Maracay, que forma parte del grupo empresarial Maldonado-Di Pietro. Así cuenta Dino Di Pietro que fue la primera vez que Pastorcito, como es llamado en la familia, se montó en un kart.
7. CONTROL	CD #03, TRACK #02, DESDE 0:00 HASTA QUE DINO DI PIETRO DICE AUTOMOVILÍSTICA .
8. LOCUTOR	Myriam Morales, mejor conocida como Chela, a quien mencionó Di Pietro, era entonces Secretaria de la Asociación Regional de Karting del estado Aragua. Hoy en día está encargada del Kartódromo Carmencita Hernández de la ciudad de Maracay, y dirige la Escuela de Karting Ayrton Senna, que allí funciona. Así recuerda Chela ese primer contacto de Maldonado con el karting.

9.	CONTROL	CD #03, TRACK #03 DESDE 0:00 HASTA 0:05; SEGUIDO DE CD #04, TRACK #03 DESDE 0:00 HAST QUE MYRIAM MORALES DICE PASTOR PUES.
10.	LOCUTOR	Entonces, a los siete años de edad Pastor se montó por primera vez en un go-kart, y practicó karting, disciplina que sirve de formación para el automovilismo. Pero antes de esta primera incursión en el karting, Maldonado practicó bici-cross, y llegó a ser subcampeón nacional en su categoría. Uno de los primeros mecánicos que tuvo Pastor, y que lo acompañó por varias temporadas, es David Belandria, quien relató lo siguiente sobre sus primeros pasos en el karting.
11.	CONTROL	CD #04, TRACK # 04 DESDE 0:00 HASTA QUE DAVID BELANDRIA DICE BREGADOR PUES.
12.	LOCUTOR	En 1993 participó en su primer campeonato de karting. Terminó séptimo en su primera carrera. El hecho de que Pastor viviera en la misma ciudad donde está el Kartódromo Carmencita Hernández, que es el más importante del país, fue un aliciente para su desarrollo como piloto. Cuando comenzó, a los 8 años, era uno de los pilotos de menos edad de la categoría Pre Junior, en la que podían correr niños de hasta trece años de edad no cumplidos. Maldonado se mantuvo compitiendo y preparándose en el karting venezolano durante el resto de la década de los años 90. El periodista especializado

	en automovilismo, Max Lefeld, conductor del programa televisivo Máxima Velocidad desde 1993, le hizo a Pastor Maldonado en el año 95, a sus diez años de edad, esta entrevista que a continuación reproducimos editada.
13. CONTROL	CD #03, TRACK #04, DESDE 0:00. BAJA DE 1:45 A 1:48 Y SALE.
14. LOCUTOR	En esa época, Giancarlo Bisanti, kartista venezolano cuatro años mayor que Maldonado, corría en categorías superiores a las de Pastor, y tuvo la oportunidad de ver aquellas carreras de la categoría Pre Junior. Bisanti cuenta lo siguiente.
15. CONTROL	CD #03, TRACK #05, DESDE 0:00 HASTA QUE GIANCARLO BISANTI DICE PILOTOS, NO
16. LOCUTOR	Aunque fuera de la pista su relación era cordial, Maldonado y Viso tuvieron una gran rivalidad en pista en sus años en el karting nacional, que fue positiva para la formación de ambos como pilotos. En la categoría Pre Junior, Pastor fue cuatro veces campeón regional de Karting del estado Aragua. La primera en 1993, el año de su debut. Y luego en 1994, 96 y 97. Fue subcampeón nacional dos veces: en 1994 y 96. Y dos veces campeón nacional: en 1995 y en 1997. En 1998 Maldonado obtiene uno de sus primeros logros internacionales: subcampeón de la Copa del Canadá. Ya ese año estaba corriendo en la categoría ICA Junior, de pilotos entre los trece años cumplidos y quince sin cumplirlos. Esa

		temporada fue campeón regional de Aragua y
		subcampeón nacional, en su nueva categoría.
		(SILENCIO) Sin embargo, la infancia de Maldonado
		no se caracterizó solamente por la dedicación y el
		sacrificio necesarios para destacar en el karting por
		tantos años. Sus padres estaban separados, y se
		decidió que Pastor viviera con su familia paterna: con
		su papá, su abuela Josefina Jiménez de Maldonado,
		y sus tíos. De hecho, es esta familia paterna la que lo
		apoyó irrestrictamente en su desarrollo en el karting y
		su posterior carrera en el automovilismo. ¿Cómo lo
		apoyaron? Con presencia, dedicándole tiempo e
		inversión monetaria. De hecho, Dino Di Pietro, el
		primo-hermano del padre de Pastor, cuenta lo
		siguiente.
17.	CONTROL	CD #03, TRACK #06, DESDE 0:00 HASTA QUE
17.	CONTROL	DINO DI PIETRO DICE COSAS.
		BING BIT IETHO BIGE GGAG.
18.	LOCUTOR	Y agrega.
11770000		
19.	CONTROL	CD #04, TRACK #05, DESDE 0:00 HASTA QUE
		DINO DI PIETRO DICE ESTAMOS PUES .
20.	LOCUTOR	Pastor Maldonado siempre estudió en Maracay.
		Preparatorio, en el colegio Idea, Primaria en el Juan
		XXIII, y secundaria en el Liceo Militar Libertador.
		Wolfgang Ramos Finol, mejor conocido como Junior,
		estudió con Maldonado desde tercer grado tanto en
		el colegio Juan XXIII como en el liceo militar. Desde
		entonces, es uno de sus mejores amigos. Él asoma
		un rasgo de la personalidad de Pastor, clave para el

		éxito de su carrera.
21.	CONTROL	CD #03, TRACK #07, DESDE 0:00 HASTA QUE WOLFGANG RAMOS DICE DETERMINADO
22.	LOCUTOR	David Belandria, agrega.
23.	CONTROL	CD #04, TRACK #06, DESDE 0:00 HASTA QUE DAVID BELANDRIA DICE CANDELA. CD #03, TRACK #03, CUANDO LOCUTOR DICE VENEZOLANO, DESDE 0:01, BAJA CUANDO LOCUTOR DICE ESE AÑO, Y SALE EN 0:05.
24.	LOCUTOR	La temporada de 1999 fue la última completa de Pastor en el karting venezolano. Ese año fue subcampeón regional, y se tituló campeón nacional de karting en la categoría ICA Junior. Ese último título en Venezuela no escapó a la rivalidad que había entre él y Viso. Esto cuenta Belandria.
25.	CONTROL	CD #03, TRACK #08, DESDE 0:00 HASTA QUE DAVID BELANDRIA DICE EXISTEN . CD #04, TRACK 07, DESDE 0:17 CUANDO LOCUTOR DICE CAMINOS , DE FONDO
26.	LOCUTOR	Ese mismo año, Maldonado quedó décimo tercero en el Campeonato Europeo de Karting, y participó también en el Campeonato Mundial de Karting. (SILENCIO) A los 15 años de edad, a Pastor le tocó decidir entre continuar su carrera hacia el automovilismo o continuar sus estudios en el Liceo Militar. Pero no renunció a ninguno de los dos

		caminos. En los años 2000 y 2001 se instaló en Italia y continuó compitiendo en karting, en la Fórmula A.
27.	CONTROL	SUBE A PRIMER PLANO CD #04, TRACK 07, HASTA 00:29, Y QUEDA DE FONDO. SALE CUANDO LOCUTOR DICE ASÍ DIJO .
28.	LOCUTOR	En esta categoría, Maldonado terminó décimo primero en la clasificación mundial, en el año 2000. Y en el 2001 terminó décimo en la clasificación europea. Simultáneamente, continuó y culminó sus estudios en el liceo militar, para lo cual tenía que estudiar por su cuenta y venir a Venezuela a presentar los exámenes que se le acumulaban mientras estaba en Europa. Dino Di Pietro opina que la mayor dificultad que enfrentó Maldonado al dar el salto a Europa fue la lejanía de la familia. Así dijo.
29.	CONTROL	CD #03, TRACK #09, DESDE 0:00 HASTA QUE DINO DI PIETRO DICE UNIDA .
30.	LOCUTOR	Arturo Mora, quien ha sido jefe de prensa de Pastor desde el año 2004, destaca que la formación militar de Maldonado fue clave para la formación de la disciplina personal que requiere un piloto para ser exitoso. Max Lefeld, quien le ha hecho seguimiento a toda la carrera de Maldonado, valora positivamente el hecho de que haya continuado compitiendo en karting cuando se fue a Europa, en lugar de saltar automáticamente a los monoplazas de automovilismo. Según Lefeld, cuando un piloto hace

sus ascensos en forma gradual, se le hace más fácil asimilar los cambios en su carrera deportiva. En marzo del año 2002, Maldonado participó en la prestigiosa competencia de karting Trofeo Andrea Margutti, en Italia, en el cual tuvo una destacada actuación, en la categoría Fórmula A. Arrancó trigésimo sexto, entre 45 kartistas, y ¡Terminó nada más y nada menos que de tercero! Ese mismo año, con 17 años de edad, compitió también en la Fórmula Súper A, e incursionó por primera vez en el automovilismo, en Venezuela, donde participó en algunas válidas de la Fórmula Ford 2000. Y ese mismo año, debutó en la Fórmula Renault 2000 de Italia, con el equipo Cram Competition. Estamos hablando ya de monoplazas capaces de superar los 230 kilómetros por hora. Corrió tres años en esa categoría italiana, todos con el equipo Cram Competition: 2002, 2003 y 2004. Las dos primeras temporadas terminó séptimo en la clasificación general. Además, ganó la copa invernal de la categoría en el año 2003. En el 2004 decidió correr paralelamente el campeonato europeo de la misma categoría, el Eurocup ¡Y estuvo liderando ambos campeonatos al comienzo! Pero a mitad temporada decidió abandonar el Eurocup, por coincidencia de fechas. Y se tituló campeón de la Fórmula Renault 2000 italiana. Así lo veía Giancarlo Bisanti.

31. CONTROL

CD #03, TRACK #10, DESDE 0:00 HASTA QUE GIANCARLO BISANTI DICE **LLEGAR**.

32. LOCUTOR	Al final de ese año 2004, a sus 19 años de edad, Pastor se monta por primera vez en un Fórmula 1, en unas pruebas con la escudería Minardi. Pastor fue el piloto con el tercer mejor tiempo entre todos los prospectos que participaron en esa jornada. En consecuencia, la escudería le hizo una oferta a Maldonado, para ser piloto de pruebas de Fórmula 1 en la temporada 2005, con opción a convertirse en piloto titular en dos o tres años. Pero también había otra propuesta sobre la mesa: integrarse al programa RDD, de la Renault, un programa de formación multidisciplinaria para jóvenes pilotos. Maldonado y su familia estudiaban si tomar lo que parecía un camino expedito para el cumplimiento del sueño de Pastor, que era llegar a la Fórmula 1, o si continuaban su formación gradual. Arturo Mora, el jefe de prensa de Maldonado, relata que.
33. CONTROL	CD #03, TRACK #11, DESDE 0:00 HASTA QUE ARTURO MORA DICE TIEMPO .
34. LOCUTOR	Finalmente se decantaron por el RDD, que significa Renault Driver Development, por sus siglas en inglés, el cual comprendía una serie de actividades paralelas a la participación de Pastor en competencias automovilísticas. Esa temporada subió a la Renault World Series, con motores de 3,5 litros. Ese año Maldonado contaba con el patrocinio de Maltín Polar, mientras que en los años anteriores el financiamiento a su carrera había recaído en las empresas de su familia, con la marca Máquinas

		2000, según el periodista José Eduardo Texeira. (SILENCIO) Pero un inconveniente deportivo trastocó sus planes. Fue en Mónaco, en el circuito más glamoroso y difícil de la Fórmula 1.
35.	CONTROL	CD #03, TRACK #12, DESDE 0:00 HASTA QUE ARTURO MORA DICE TEMPORADA .
36.	LOCUTOR	Así lo contó Arturo Mora. En una de las prácticas previas a la carrera, Maldonado golpeó con su bólido a un comisario que estaba en la pista atendiendo un accidente previo. Afortunadamente, sin consecuencias físicas permanentes para el comisario. Sin embargo, al consultársele al narrador de carreras de la World Series para Venezuela en esa época, José Eduardo Texeira, actual conductor del programa Pits 39 de Meridiano Televisión, sobre si realmente el comisario estaba donde no debía estar, como dijo Arturo Mora, Texeira difirió.
37.	CONTROL	CD #03, TRACK #13, DESDE 0:00 HASTA QUE JOSÉ EDUARDO TEXEIRA DICE FÓRMULA UNO .
38.	LOCUTOR	Sin duda, este fue el momento más difícil de la trayectoria deportiva de Pastor Maldonado. No sería exagerado decir que el piloto venezolano estuvo en riesgo de perder su carrera deportiva. Aunque Humberto Galarza, narrador de carreras de Fórmula 1, jefe de redacción del diario Meridiano y ex conductor del programa Pits 39, atenúa lo que sucedió en Mónaco.

39.	CONTROL	CD #03, TRACK #14, DESDE 0:00 HASTA QUE HUMBERTO GALARZA DICE PATIO .
40.	LOCUTOR	El problema, según Galarza, no fue tanto el golpe en sí, sino el hecho de haber desobedecido la bandera amarilla, en lo cual, según él, ya tenía un antecedente. Para el año 2006, firmó con la escudería Draco y volvió a la World Series.
41.	CONTROL	CD #03, TRACK #15, DESDE 0:02 HASTA 0:12, Y QUEDA DE FONDO HASTA QUE
42.	LOCUTOR	Dejemos que sea Arturo Mora quien nos cuente qué pasó en esta temporada, y, precisamente, en Mónaco.
43.	CONTROL	CD #04, TRACK #08, DESDE 0:00 HASTA QUE ARTURO MORA DICE VICTORIA.
44.	LOCUTOR	Con ese triunfo reivindicó su trayectoria deportiva, por todo lo que significa correr en Mónaco y por lo que había sucedido el año anterior en el mismo trazado. Esa victoria tomó por sorpresa a Maldonado, pues fue invitado a una cena de gala que ofreció el Príncipe Alberto. Pastor no había traído en su equipaje la vestimenta apropiada para la ocasión, y tuvo que pedir prestado un <i>smoking</i> y unos zapatos.
45.	CONTROL	CD #03, TRACK #15, PASA A PRIMER PLANO Y SALE EN 1:18.
46.	LOCUTOR	Al final, con seis victorias, terminó tercero en el

campeonato. Y no se tituló campeón porque fue descalificado en la última carrera, que había ganado, porque una pieza del monoplaza no cumplía con una disposición de seguridad, aunque no afectaba el rendimiento del carro. La victoria en esa última carrera fue para Sebastian Vettel, quien ese día debutaba en la World Series, y ahora es tricampeón Mundial de Fórmula 1. Después de esa exitosa temporada 2006, que fue, por cierto, la temporada a partir de la cual Maldonado contó con el patrocinio del Estado venezolano, a través de la empresa petrolera Pdvsa, Maldonado dio el salto a la GP2 Series, la categoría antesala a la Fórmula 1. Firmó con la escudería Trident Racing, que no estaba entre las favoritas, para el año 2007. Y volvió a lucirse en Mónaco. Maldonado se agenció la pole position, y no contento con eso ¡Obtuvo una victoria de punta a punta! (SILENCIO) Pero varias carreras más tarde, Pastor tuvo otro tropiezo en su trayectoria deportiva. Arturo Mora, relata lo que pasó. 47. CONTROL CD #03, TRACK #16, DESDE 0:00 HASTA QUE ARTURO MORA DICE PRÁCTICAMENTE. 48. LOCUTOR A pesar de eso, terminó décimo en el campeonato. Para la temporada 2008, Maldonado, ya recuperado, estuvo en negociaciones con varios equipos de la GP2. A finales de noviembre de 2007, así rememoraba Pastor Maldonado su experiencia en esa primera temporada en la GP2, en el programa Entrevistas con el Deporte, conducido por Tony

		Carrasco y transmitido por Meridiano Televisión.
49.	CONTROL	CD #03, TRACK #17, DESDE 0:00 HASTA QUE PASTOR MALDONADO DICE CON ELLOS .
50.	LOCUTOR	En ese mismo programa, así se describía Pastor Maldonado como piloto, interactuando con Tony Carrasco.
51.	CONTROL	CD #04, TRACK #09, DESDE 0:00 HASTA QUE PASTOR MALDONADO DICE CARRERA.
52.	LOCUTOR	Si algo ha caracterizado históricamente al estilo de manejo de Pastor, es su agresividad y su capacidad de ser particularmente veloz. (SILENCIO) Para la temporada 2008 de GP2 firmó con Piquet Sports. Una gran actuación esa temporada fue su victoria en el circuito de Spa-Francorchamps, Bélgica, donde pasó al primer lugar en la última vuelta, en una de las curvas más peligrosas y emocionantes de los circuitos de Fórmula 1: Eau Rouge. Al final, terminó quinto en el campeonato. El objetivo seguía siendo, precisamente, llegar a la Fórmula 1. Dice Arturo Mora.
53.	CONTROL	CD #03, TRACK #18, DESDE 0:00 HASTA QUE ARTURO MORA DICE MÁXIMA CATEGORÍA .
54.	LOCUTOR	El hecho es que se mantuvo en la GP2 y firmó con ART, equipo puntero de la categoría, para la temporada 2009. A pesar del favoritismo con el que esta vez partía Pastor, al final del año fue sexto.

		Había vuelto a ganar en Mónaco, pero solo obtuvo una victoria adicional a esa. Su compañero de equipo, el alemán Nico Hulkenberg, se tituló campeón, y se fue a la Fórmula 1 en 2010, con la escudería Williams. Sin embargo, Dino Di Pietro
		señala que el apoyo del equipo no fue igualitario para los dos pilotos.
55.	CONTROL	CD #03, TRACK #19, DESDE 0:00 HASTA QUE DINO DI PIETRO DICE EN ESE AÑO .
56.	LOCUTOR	Maldonado intentó conseguir un asiento para la temporada 2010 de Fórmula 1. Pero al no conseguirlo, participó en una cuarta temporada en la GP2, esta vez con el equipo Rapax. Ese año Maldonado ganó seis carreras, un récord que se mantiene vigente en GP2. Pero además fueron seis victorias sabatinas consecutivas, lo cual es otro récord, más difícil de romper. Al final, Maldonado se tituló campeón de la categoría. Por primera vez, un piloto no europeo ganaba este campeonato. Para Wolfgang Ramos, el amigo de la infancia de Pastor, este título en la GP2 fue determinante para conocer la potencialidad de Maldonado para la Fórmula 1.
57.	CONTROL	CD #03, TRACK #20, DESDE 0:00 HASTA QUE WOLGANG RAMOS DICE POR UN CAMPEONATO .
58.	LOCUTOR	Según José Eduardo Texeira, hubo ofertas de HRT, de Sauber, y de Williams, para correr en Fórmula 1. Y a finales de ese mes, en el diario Meridiano, el periodista Humberto Galarza da a conocer la noticia

de que Pastor Maldonado había firmado contrato con la escudería Williams. Había cumplido el sueño de su infancia. Llegar a la Fórmula 1. 59. CONTROL CD #03, TRACK #21, DESDE 0:01 HASTA 0:25. SEGUIDO DE CD #04, TRACK #10, DESDE 0:00 HASTA QUE MYRIAM MORALES DICE EL ESTADO. 60. LOCUTOR Eso dijo Myriam Morales. Sin embargo, Pastor Maldonado pudo concretar su contrato con Williams gracias al patrocinio del Estado venezolano, a través de Pdvsa. El patrocinio es indispensable para que cualquier piloto llegue a la Fórmula 1 hoy en día. Pero el patrocinio no basta por sí solo. También es indispensable el talento, que ya Pastor había demostrado con sus logros. Otros venezolanos ya
infancia. Llegar a la Fórmula 1. 59. CONTROL CD #03, TRACK #21, DESDE 0:01 HASTA 0:25. SEGUIDO DE CD #04, TRACK #10, DESDE 0:00 HASTA QUE MYRIAM MORALES DICE EL ESTADO. 60. LOCUTOR Eso dijo Myriam Morales. Sin embargo, Pastor Maldonado pudo concretar su contrato con Williams gracias al patrocinio del Estado venezolano, a través de Pdvsa. El patrocinio es indispensable para que cualquier piloto llegue a la Fórmula 1 hoy en día. Pero el patrocinio no basta por sí solo. También es indispensable el talento, que ya Pastor había
59. CONTROL CD #03, TRACK #21, DESDE 0:01 HASTA 0:25. SEGUIDO DE CD #04, TRACK #10, DESDE 0:00 HASTA QUE MYRIAM MORALES DICE EL ESTADO. 60. LOCUTOR Eso dijo Myriam Morales. Sin embargo, Pastor Maldonado pudo concretar su contrato con Williams gracias al patrocinio del Estado venezolano, a través de Pdvsa. El patrocinio es indispensable para que cualquier piloto llegue a la Fórmula 1 hoy en día. Pero el patrocinio no basta por sí solo. También es indispensable el talento, que ya Pastor había
SEGUIDO DE CD #04, TRACK #10, DESDE 0:00 HASTA QUE MYRIAM MORALES DICE EL ESTADO. Eso dijo Myriam Morales. Sin embargo, Pastor Maldonado pudo concretar su contrato con Williams gracias al patrocinio del Estado venezolano, a través de Pdvsa. El patrocinio es indispensable para que cualquier piloto llegue a la Fórmula 1 hoy en día. Pero el patrocinio no basta por sí solo. También es indispensable el talento, que ya Pastor había
SEGUIDO DE CD #04, TRACK #10, DESDE 0:00 HASTA QUE MYRIAM MORALES DICE EL ESTADO. Eso dijo Myriam Morales. Sin embargo, Pastor Maldonado pudo concretar su contrato con Williams gracias al patrocinio del Estado venezolano, a través de Pdvsa. El patrocinio es indispensable para que cualquier piloto llegue a la Fórmula 1 hoy en día. Pero el patrocinio no basta por sí solo. También es indispensable el talento, que ya Pastor había
HASTA QUE MYRIAM MORALES DICE EL ESTADO. Eso dijo Myriam Morales. Sin embargo, Pastor Maldonado pudo concretar su contrato con Williams gracias al patrocinio del Estado venezolano, a través de Pdvsa. El patrocinio es indispensable para que cualquier piloto llegue a la Fórmula 1 hoy en día. Pero el patrocinio no basta por sí solo. También es indispensable el talento, que ya Pastor había
ESTADO. Eso dijo Myriam Morales. Sin embargo, Pastor Maldonado pudo concretar su contrato con Williams gracias al patrocinio del Estado venezolano, a través de Pdvsa. El patrocinio es indispensable para que cualquier piloto llegue a la Fórmula 1 hoy en día. Pero el patrocinio no basta por sí solo. También es indispensable el talento, que ya Pastor había
60. LOCUTOR Eso dijo Myriam Morales. Sin embargo, Pastor Maldonado pudo concretar su contrato con Williams gracias al patrocinio del Estado venezolano, a través de Pdvsa. El patrocinio es indispensable para que cualquier piloto llegue a la Fórmula 1 hoy en día. Pero el patrocinio no basta por sí solo. También es indispensable el talento, que ya Pastor había
Maldonado pudo concretar su contrato con Williams gracias al patrocinio del Estado venezolano, a través de Pdvsa. El patrocinio es indispensable para que cualquier piloto llegue a la Fórmula 1 hoy en día. Pero el patrocinio no basta por sí solo. También es indispensable el talento, que ya Pastor había
Maldonado pudo concretar su contrato con Williams gracias al patrocinio del Estado venezolano, a través de Pdvsa. El patrocinio es indispensable para que cualquier piloto llegue a la Fórmula 1 hoy en día. Pero el patrocinio no basta por sí solo. También es indispensable el talento, que ya Pastor había
gracias al patrocinio del Estado venezolano, a través de Pdvsa. El patrocinio es indispensable para que cualquier piloto llegue a la Fórmula 1 hoy en día. Pero el patrocinio no basta por sí solo. También es indispensable el talento, que ya Pastor había
de Pdvsa. El patrocinio es indispensable para que cualquier piloto llegue a la Fórmula 1 hoy en día. Pero el patrocinio no basta por sí solo. También es indispensable el talento, que ya Pastor había
de Pdvsa. El patrocinio es indispensable para que cualquier piloto llegue a la Fórmula 1 hoy en día. Pero el patrocinio no basta por sí solo. También es indispensable el talento, que ya Pastor había
cualquier piloto llegue a la Fórmula 1 hoy en día. Pero el patrocinio no basta por sí solo. También es indispensable el talento, que ya Pastor había
Pero el patrocinio no basta por sí solo. También es indispensable el talento, que ya Pastor había
indispensable el talento, que ya Pastor había
demostrado con sus logros. Otros venezolarios ya
1 1 1 1 1 1 1 1 1 1 1 1 1 1 1 1 1 1 1 1
habían participado antes en Fórmula 1. Piero Drogo y
Ettore Chimeri, nacidos en Italia y luego
nacionalizados venezolanos, participaron cada uno
en una carrera en 1960. Johnny Cecotto corrió 18
carreras entre 1983 y 1984. Y Ernesto Viso, estuvo
como tercer piloto en las prácticas libres del Gran
Premio de Brasil de 2006, aunque no pudo llegar a
ser piloto titular después, por falta de patrocinio.
Maldonado hizo su debut no con cualquier equipo,
sino con la tercera escudería con más títulos y
victorias en la historia. Aunque en los últimos años
venía ocupando posiciones de mitad de tabla. Pastor
reemplazó, casualmente, a Hulkenberg, y tuvo como
compañero de equipo al veterano Rubens

		Barrichello. El domingo 27 de marzo de 2011, a los 27 años de edad, Pastor Maldonado corrió su primera carrera de Fórmula 1, con un Williams-Cosworth modelo FW33, azul y blanco, con el número 12.
61.	CONTROL	CD #04, TRACK #02, DESDE 0:00 HASTA 0:05.
62.	LOCUTOR	En esa primera válida se retiró por un problema de transmisión, cuando marchaba décimo quinto, misma posición en la que había partido. La temporada transcurrió con más decepciones que éxitos. Fue la peor temporada del equipo en su historia, en cuanto a resultados en carrera. José Eduardo Texeira explica que el monoplaza de ese año no era competitivo.
63.	CONTROL	CD #04, TRACK #11, DESDE 0:00 HASTA QUE JOSÉ EDUARDO TEXEIRA DICE SIMPLEMENTE FUE MAGIA.
64.	LOCUTOR	Maldonado terminó su primera carrera de Fórmula 1 en su tercera participación, llegando décimo octavo. En Mónaco, la sexta válida de las 19 que se corrieron esa temporada, Pastor corría sexto a pocas vueltas del final. Estaba a punto de obtener sus primeros puntos en Fórmula 1, y de igualar el mejor resultado histórico de un venezolano, que era el sexto lugar de Johnny Cecotto en el Gran Premio de Estados Unidos-Oeste de 1983. Pero Hamilton, que venía séptimo, lo chocó en la curva de Santa Devota, cuando intentaba pasarlo. Hasta ahí llegó la carrera

de Pastor. Tuvieron que transcurrir meses para que lograra su primer punto. El bajo rendimiento del Williams y los problemas mecánicos le dificultaban terminar entre los diez primeros, que son las posiciones que reciben puntos para el campeonato. En la décimo segunda válida, en el circuito de Spa-Francorchamps, Maldonado finalizó décimo, su mejor resultado esa temporada. Su único punto. Ello a pesar de que tuvo que largar en el puesto 21. Al final del campeonato, terminó décimo noveno en la clasificación 28 general. entre los pilotos participantes. Su compañero de equipo, Barrichello, sumó cuatro puntos, producto de dos novenos lugares. El venezolano logró clasificarse tres veces ese año entre los diez primeros para la largada, mientras que Barrichello nunca lo logró. (SILENCIO) En la siguiente temporada Williams contó con motores Renault. La última vez que los habían tenido habían sido campeones mundiales, en 1997. Y consiguieron diseñar un monoplaza mucho más competitivo. Pastor Maldonado continuó con Williams en la temporada 2012, con otro brasileño como compañero de equipo, Bruno Senna, sobrino del tricampeón Mundial Ayrton Senna. En la primera válida del año Pastor logró un competitivo octavo puesto de salida, y en la carrera iba sexto. Pero en la última vuelta, persiguiendo al piloto de Ferrari Fernando Alonso, se despistó e impactó contra un muro. Otro sexto lugar se le escapó a última hora. En la segunda carrera el motor se le rompió, y en la tercera, en China, sumó sus primeros puntos del año

65.	CONTROL	llegando octavo, y manteniendo a raya a Alonso, quien fue noveno. En la cuarta válida tuvo que abandonar de nuevo, y la quinta se convirtió en la carrera más importante de su trayectoria deportiva. CD #04, TRACK #02, DESDE 0:00 HASTA 0:05. SEGUIDO DE CD #03, TRACK #22, DESDE 0:00 HASTA 0:11, Y QUEDA DE FONDO. SALE DESPUÉS DE QUE LOCUTOR DICE DE SEGUNDO.
66.	LOCUTOR	En el circuito de Montmeló, cerca de Barcelona, se corrió el Gran Premio de España. Esta vez hizo el segundo mejor tiempo en la clasificación, lo cual le garantizaba partir por primera vez en su carrera en la primera fila. Hamilton había clasificado de primero, pero fue descalificado por una irregularidad reglamentaria. Así, Pastor Maldonado obtuvo su primera pole position en la Fórmula 1. En la carrera, le tocó partir con Fernando Alonso, el ídolo local, a su lado, de segundo.
67.	CONTROL	CD #04, TRACK #12, DESDE 0:00 HASTA 0:13.
68.	LOCUTOR	Alonso se hizo con el mando de la carrera en la primera curva, pero la constancia de Maldonado rodando de segundo y la estrategia de la escudería Williams invirtieron las posiciones. Pastor hizo su segunda parada en <i>pits</i> dos vueltas antes que Alonso, y cuando el español se detuvo, tomó el mando. Y Alonso se le acercó a menos de un segundo, pero no pudo pasarlo. Maldonado resistió

		en el primer lugar.
69.	CONTROL	CD #04, TRACK #13, DESDE 0:00 HASTA QUE BRUNO BURGER DICE FÓRMULA UNO .
70.	LOCUTOR	Así narró Bruno Burger el momento del triunfo del venezolano, en la transmisión en vivo de Meridiano Televisión. El Gran Premio de España del año 2012 fue testigo de la primera victoria de un venezolano en la historia de la máxima categoría del automovilismo mundial. Así se vivió el pódium.
71.	CONTROL	CD #04, TRACK #14, DESDE 0:00 HASTA 1:10.
72.	LOCUTOR	La voz introductoria que se escuchó es de Andrés Fortique, en la misma transmisión en vivo de Meridiano Televisión. El segundo lugar fue para Alonso, y el tercero, para otro campeón mundial, Kimi Raikkonen, quienes levantaron al aragüeño en hombros para homenajear su victoria, conscientes de la magnitud de su logro. Estas fueron las primeras palabras en español de Pastor Maldonado, luego del pódium, en la conferencia de prensa.
73.	CONTROL	CD #04, TRACK #15, DESDE 0:00 HASTA QUE PASTOR MALDONADO DICE REALIDAD .
74.	LOCUTOR	Y cuando le tocó el turno al bicampeón mundial Fernando Alonso, no dudó en felicitar al maracayero por su triunfo.
75 .	CONTROL	CD #03, TRACK #23, DESDE 0:00 HASTA QUE

		FERNANDO ALONSO DICE MUY, MUY BUENO.
76.	LOCUTOR	Imagínense la emoción de David Belandria, quien había sido su mecánico en karting, cuando Pastor era niño.
77.	CONTROL	CD #04, TRACK #16, DESDE 0:00 HASTA QUE DAVID BELANDRIA DICE NA GUARA .
78.	LOCUTOR	A Pastor Maldonado padre le sobran motivos para estar orgulloso por los logros de su hijo.
79.	CONTROL	CD #03, TRACK #24, DESDE 0:00 HASTA QUE PASTOR MALDONADO JIMÉNEZ DICE EMOCIÓN INDESCRIPTIBLE.
80.	LOCUTOR	El tiempo dirá si la victoria en España fue un logro aislado o no. Pero hay elementos que señalan que ese triunfo puede ser el comienzo de una trayectoria exitosa de Maldonado en Fórmula 1. Por ejemplo, Bruno Burger, narrador de Fórmula 1, médico cardiólogo y miembro titular de la Comisión Médica de la Federación Internacional de Automovilismo, señala lo siguiente.
81.	CONTROL	CD #03, TRACK #25, DESDE 0:00 HASTA QUE BRUNO BURGER DICE FERNANDO ALONSO .
82.	LOCUTOR	Fue la victoria número 114 para la escudería Williams, que no conseguía ninguna desde la de Juan Pablo Montoya en el Gran Premio de Brasil de 2004. Maldonado logró esta victoria en su

		participación número 24 en una carrera de Fórmula 1, con más celeridad que Raikkonen y
		Alonso, por ejemplo. (SILENCIO) Sin embargo,
		después del Gran Premio de España, Maldonado
		estuvo ocho carreras consecutivas sin puntuar. Una
		serie de hechos desafortunados, como colisiones,
		inconvenientes mecánicos y penalizaciones, le
		fueron complicando la temporada. Sumando otras
		penalizaciones por motivos mecánicos, fue
		sancionado 14 veces en el año, según José Eduardo
		Texeira, lo cual es un récord absoluto en la historia
		de la Fórmula 1. ¿Habría algún motivo personal para
		sancionar con tanta frecuencia a Pastor Maldonado?
		¿Pesaría el hecho de ser sudamericano en una
		cultura predominantemente europea? Esto considera
		Bruno Burger.
83.	CONTROL	CD #03, TRACK #26, DESDE 0:00 HASTA QUE
		BRUNO BURGER DICE PONIENDO EL OJO.
84.	LOCUTOR	Para Max Lefeld, ha habido un cambio en Pastor,
		después de su victoria.
85.	CONTROL	
05.	CONTROL	CD #04, TRACK #17, DESDE 0:00 HASTA QUE
		MAX LEFELD DICE NO ESTOY DE ACUERDO .
86.	LOCUTOR	El síndrome de pódium es, para Lefeld, un cambio
		en la forma de ser que muchos pilotos venezolanos
		sufren después de que alcanzan un logro importante.
		Sin embargo, Humberto Galarza tiene una opinión
		distinta.

87.	CONTROL	CD #03, TRACK 27, DESDE 0:00 HASTA QUE HUMBERTO GALARZA DICE LOS REVESES.
88.	LOCUTOR	Pero después de esas ocho carreras sin puntos que se mencionaron, Maldonado puntuó en tres de las últimas seis válidas, incluyendo un quinto lugar en Abu Dhabi, después de partir tercero y girar muchas vueltas en esa posición. En el campeonato quedó décimo quinto en la clasificación general, justo por detrás del heptacampeón mundial Michael Schumacher. Bruno Burger hace un balance de la participación de Maldonado en los campeonatos de Fórmula 1 2011 y 2012.
89.	CONTROL	CD #03, TRACK #28, DESDE 0:00 HASTA QUE BRUNO BURGER DICE CON ESA CATEGORÍA.
90.	LOCUTOR	Terminadas las dos primeras temporadas de Pastor Maldonado en la Fórmula 1, su participación en Williams se extiende a una tercera temporada. Habrá que darle tiempo al tiempo para conocer los nuevos senderos de su trayectoria deportiva. Arturo Mora considera lo siguiente.
91.	CONTROL	CD #03, TRACK #29, DESDE 0:00 HASTA QUE ARTURO MORA DICE FÓRMULA UNO .
92.	LOCUTOR	A manera de conclusión, Humberto Galarza, dice.
93.	CONTROL	CD #04, TRACK #18, DESDE 0:00 HASTA QUE HUMBERTO GALARZA DICE LA GENTE SIGUE . SEGUIDO DE CD #03, TRACK #01, DESDE 0:19 DE

	FONDO.
94. LOCUTOR	Después de veinte años de carrera deportiva, en la que gracias a su tenacidad y su perseverancia ha logrado ser tres veces campeón nacional de karting, campeón de la Fórmula Renault 2000 italiana, campeón de la GP2 Series, y ganador de un Gran Premio de Fórmula 1, Pastor Rafael Maldonado Motta continúa desarrollando su trayectoria deportiva en el automovilismo, dejando en alto el tricolor nacional.
95. CONTROL	CD #03, TRACK #01 PASA A PRIMER PLANO, HASTA 1:07, Y QUEDA DE FONDO.
96. LOCUTOR	Este reportaje radiofónico fue grabado en abril del año 2013 en la Universidad Católica Andrés Bello. En la producción y locución estuvo Daniel Doffiny, y en la dirección técnica, Rubén Darío Rincón.
97. CONTROL	CD #03, TRACK #01 BAJA Y SALE.

Conclusiones Generales

La trayectoria deportiva del piloto venezolano Pastor Maldonado tiene ya más de veinte años consecutivos en desarrollo, pues el piloto participó por primera vez en un campeonato de *karting* en 1993, y desde entonces nunca ha dejado de participar en campeonatos de *karting* o de automovilismo.

Maldonado se formó como piloto en el *karting* venezolano entre los años de 1993 y 1999. Tuvo la ventaja geográfica de nacer y crecer en la ciudad de Maracay, donde está el mejor circuito de Venezuela para la práctica del *karting*, por lo cual los desplazamientos no fueron una dificultad en su caso.

La participación en competencias en el exterior, mientras competía todavía en el *karting* venezolano; sus estudios secundarios en un liceo militar; y el hecho de haber continuado en categorías de *karting* cuando ya se estableció en Europa; son tres factores que influyeron positivamente en la consolidación de Pastor Maldonado como piloto. El paso por el liceo militar lo ayudó a cultivar la disciplina que se requiere para ser un piloto exitoso.

El apoyo irrestricto de la familia paterna de Maldonado, con la cual creció, es un punto clave en su formación deportiva y profesional. Este apoyo fue emocional, presencial y monetario. Siempre se le auspició para crecer en el *karting*, y luego en el automovilismo.

Un patrocinio como el de Pdvsa fue necesario para que Maldonado consiguiera un contrato como piloto de Fórmula 1. Pero ello no le quita méritos. Actualmente tanto el talento como el patrocinio son dos condiciones indispensables para que un piloto logre llegar a la Fórmula 1.

Los principales logros de Maldonado en su trayectoria deportiva son haber ganado tres campeonatos nacionales de *karting*, un campeonato de la

Fórmula Renault 2000 de Italia, un campeonato de la GP2 Series; y haber ganado un gran premio de Fórmula 1, cosa que no ha alcanzado ningún otro piloto venezolano hasta la fecha. Además, Maldonado ha obtenido victorias en todas las categorías en las cuales ha participado con regularidad.

El reportaje radiofónico es un género radial que le permite al realizador trabajar con un amplio margen de libertad y creatividad. Según la concepción del autor, se permiten distintos grados de interpretación de los hechos por parte del realizador. Sin embargo, el trabajo se centra en hallar la mayor variedad posible de fuentes, y contrastarlas cuando ello sea factible. Este género resultó útil para divulgar la trayectoria deportiva de Pastor Maldonado, mostrando diferentes aristas y distintos puntos de vista.

El género del reportaje radiofónico no está exento de las características de la radio como medio. En tal sentido, se permite y se sugiere la utilización de efectos sonoros y música en un reportaje radiofónico, además de otros recursos propios del lenguaje radial. También se sugiere la utilización directa de extractos de las entrevistas hechas durante la investigación previa a la elaboración del reportaje radiofónico como pieza audiovisual, con el fin de que el mensaje sea más ameno, y de que el oyente lo perciba con mayor credibilidad.

Se recomienda que en este tipo de trabajo de investigación, en el que se combina una fase documental con entrevistas personales, la consulta a fuentes escritas se adelante cuanto más sea posible antes de efectuar las entrevistas. Esto permite la formulación de preguntas más precisas y la posibilidad de buscar nuevas versiones sobre hechos ya consultados. De esta manera las entrevistas son más fructíferas.

Fuentes de Información y Bibliografía

- Bazán, L. J. (2012, Mayo 14). "Fue una carrera maravillosa". Meridiano, 28.
- Becerra, C. (Conductor). (Agosto 8, 1999). Entrepistas [Programa Deportivo]. Venezuela: Televen.
- Bellorín, M. (2011a, Agosto 28). Le echaron la culpa a Pastor. Líder, 20.
- Bellorín, M. (2011b, Agosto 29). Pastor remontó hasta los puntos. Líder, 18.
- Burger, B. y Fortique, A. (Narradores). (Mayo 13, 2012). Gran Premio de España [Programa Deportivo]. Venezuela: Meridiano Televisión.
- Castillo, A. (2010a, Septiembre 10). Maldonado aspira a celebrar. El Universal, 2-6.
- Castillo, A. (2010b, Septiembre 13). Pastor en el Olimpo. El Universal, 2-1.
- Castillo, A. (2012a, Septiembre 24). Pastor pasa la página. El Universal. Recuperado de http://www.eluniversal.com/deportes/120924/pastor-pasa-la-pagina
- Castillo, A. (2012b, Noviembre 19). Hamilton domó a Texas. El Universal. Recuperado de http://www.eluniversal.com/deportes/121119/hamilton-domo-a-texas
- Castro Pedrozo, E. (2001). Así se diseñan programas radiofónicos. Maracaibo: Ediciones de la Universidad del Zulia.
- Cecotto, J. (2011, Agosto 29). Muy bien Pastor con su primer punto. Líder, 19.
- Driver Database. (s.f.). Recuperado el 5 de marzo de 2013, de http://www.driverdb.com/championships/GP2-Series/
- Estrada, O. (2006). Caballero con visión. Car and driver, 84, 42-45.
- Federazione Italiana Cronometristi (2002). 13° Trofeo Andrea Margutti 100FA. Classifica Prove Cronometrate.

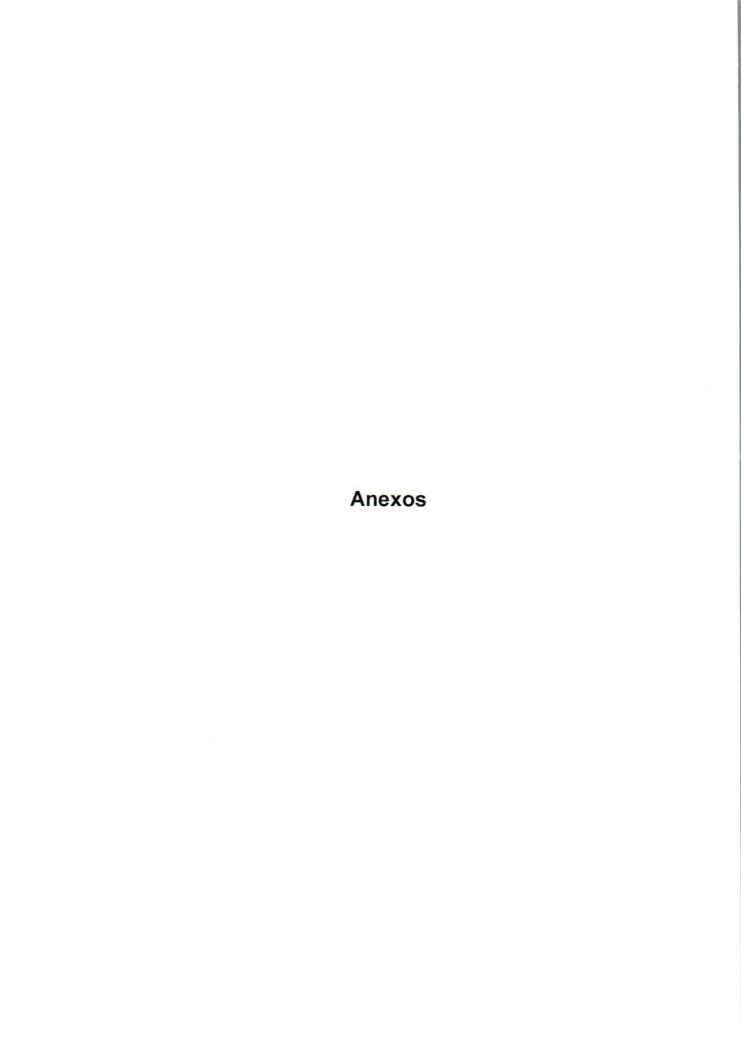
- Federazione Italiana Karting (2002). 13° Trofeo Andrea Margutti. Formula A. Classifica Finale.
- Formula 1. (s.f.). Recuperado el 29 de enero de 2013, de http://www.formula1.com/default.html
- Galarza, H. (2010, Noviembre 24). Motores. Meridiano, 27.
- Galarza, H. (2012, Marzo 18). El Williams de Pastor está para grandes cosas. Meridiano, 21.
- Galarza, H. (2012a, Mayo 12). Button marcó el paso en los ensayos libres de Barcelona. Meridiano, 32.
- Galarza, H. (2012b, Mayo 13). Pastor entró en la historia de la F1. Meridiano, 22-23.
- Galarza, H. (Narrador). (Junio 27, 1999). Gran Premio de Francia [Programa Deportivo]. Venezuela: Meridiano Televisión.
- González, G. (s.f.). Pastor Maldonado. Planeta automotor, 11, 38-39.
- GP2 Series. (s.f.). Recuperado el 5 de febrero de 2013, de http://www.gp2series.com/
- Haye, R. (1995). Hacia una nueva radio. Buenos Aires: Editorial Paidós.
- Herrera Damas, S. (2007). El reportaje en radio: anatomía de un género. Ámbitos, 16, 91-105. Recuperado de http://www.redalyc.org/articulo.oa?id=16801606
- Herrera, D. (2007). GP2. Motores de Venezuela, 2, 44.
- Kaplún, M. (1978). Producción de programas de radio. Quito: Ediciones Ciespal.
- Lefeld, M. (Productor). (Mayo 19, 2012). Máxima Velocidad [Programa Deportivo]. Venezuela: Meridiano Televisión.
- Martín Vivaldi, G. (1987). Géneros periodísticos. Madrid: Paraninfo, 1era Edición

- Mora, A (2007). Pastor Maldonado, Pasión por la velocidad. Sinflash racing, 3, 54-56.
- Muñoz, J.J. y Gil, C. (1994-1997). La radio: teoría y práctica. Madrid: Instituto Oficial de Radio Televisión Española.
- Núñez Ladeveze, L. (1995). Introducción al Periodismo Escrito. Barcelona, España: Ariel comunicación.
- Ortiz, M. A. y Volpini, F. (1995). Diseño de programas en radio. Barcelona, España: Ediciones Paidós.
- Pastor Maldonado. (s.f.). Recuperado el 10 de enero de 2013, de http://www.pastormaldonado.com/
- Paulí, A. (1992). Fiebre de velocidad: la historia del automovilismo nacional. Trabajo de grado para optar al título de Licenciatura en Comunicación Social. Caracas: Universidad Católica Andrés Bello.
- Pimentel, A. (2011, Mayo 23). Vettel se escapa en solitario. El Universal. Recuperado de http://www.eluniversal.com/2011/05/23/vettel-se-escapa-en-solitario.shtml
- Pimentel, A. (2012, Marzo 26). Ferrari toma un respiro. El Universal. Recuperado de http://www.eluniversal.com/deportes/120326/ferrari-toma-un-respiro
- Prado, E. (1985). Estructura de la información radiofónica. Barcelona, España: Mitre.
- Rodríguez, H. D. (2010, Diciembre 5). No solo para competir, nació para ganar. El Siglo, suplemento especial Pastor Maldonado entre los grandes, 4.
- S/A (2005). Rondando la gran carpa. Car and Driver, 72, 114-117.
- S/A (2007). Quiero ser torero. Fórmula 1, Especial 2007 (Bloque Dearmas), 102-106.
- S/A (2010, Diciembre 5). Una carrera de éxitos. El Siglo, suplemento especial Pastor Maldonado entre los grandes, 12.

- S/A (2011, Agosto 1). Button hizo la elección correcta. El Universal. Recuperado de http://www.eluniversal.com/2011/08/01/button-hizo-la-eleccion-correcta.shtml
- S/A (2011, Julio 11). "Fue demasiado tarde". El Universal. Recuperado de http://www.eluniversal.com/2011/07/11/fue-demasiado-tarde.shtml
- S/A (2011, Julio 31). Vettel irá por la supremacía. El Universal. Recuperado de http://www.eluniversal.com/2011/07/31/vettel-ira-por-la-supremacia.shtml
- S/A (2011, Junio 26). Pastor aspira a puntuar. El Universal. Recuperado de http://www.eluniversal.com/2011/06/26/pastor-aspira-a-puntuar.shtml
- S/A (2011, Junio 27). Maldonado en el puesto 18. El Universal. Recuperado de http://www.eluniversal.com/2011/06/27/maldonado-en-el-puesto-18.shtml
- S/A (2011, Marzo 27). Pastor emocionado en la pista. El Universal. Recuperado de http://www.eluniversal.com/2011/03/27/pastor-emocionado-en-la-pista.shtml
- S/A (2011, Marzo 27). Pastor Maldonado cumplió su sueño. Meridiano, 20.
- S/A (2011, Marzo 9). Maldonado inicia últimos ensayos en Catalunya. Meridiano, 18.
- S/A (2011, Mayo 29). Pastor hace la diferencia. El Universal. Recuperado de http://www.eluniversal.com/2011/05/29/pastor-hace-la-diferencia.shtml
- S/A (2011, Noviembre 14). Pastor seguro en Williams. El Universal. Recuperado de http://www.eluniversal.com/deportes/111114/pastor-seguro-en-williams
- S/A (2011, Noviembre 27). Pastor en novena fila. El Universal. Recuperado de http://www.eluniversal.com/deportes/111127/pastor-en-novena-fila
- S/A (2011, Octubre 17). Pastor se retiró. El Universal. Recuperado de http://www.eluniversal.com/deportes/111017/pastor-se-retiro
- S/A (2011, Septiembre 12). Pastor perdió el ritmo. El Universal. Recuperado de http://www.eluniversal.com/2011/09/12/pastor-perdio-el-ritmo.shtml

- S/A (2012, Julio 23). Fue una carrera difícil. El Universal. Recuperado de http://www.eluniversal.com/deportes/120723/fue-una-carrera-difícil
- S/A (2012, Julio 30). Otro reclamo para Pastor. El Universal. Recuperado de http://www.eluniversal.com/deportes/120730/otro-reclamo-para-pastor
- S/A (2012, Julio 8). Casco de Pastor genera polémica. El Universal. Recuperado de http://www.eluniversal.com/deportes/120708/casco-depastor-genera-polemica
- S/A (2012, Julio 9). Pastor multado y advertido. El Universal. Recuperado de http://www.eluniversal.com/deportes/120709/pastor-multado-y-advertido
- S/A (2012, Junio 10). Pastor chocó y saldrá desde el puesto 17. El Universal. Recuperado de http://www.eluniversal.com/deportes/120610/pastor-choco-y-saldra-desde-el-puesto-17
- S/A (2012, Junio 25). Maldonado perdió su punto. El Universal. Recuperado de http://www.eluniversal.com/deportes/120625/maldonado-perdio-supunto
- S/A (2012, Mayo 13). "Quiero seguir dándole alegrías a mi pueblo". Meridiano, 23.
- S/A (2012, Mayo 27). Maldonado luce comprometido. El Universal. Recuperado de http://www.eluniversal.com/deportes/120527/maldonado-luce-comprometido
- S/A (2012, Mayo 28). Carrera para el olvido. El Universal. Recuperado de http://www.eluniversal.com/deportes/120528/carrera-para-el-olvido
- S/A (2012, Noviembre 25). Pastor cede diez puestos. El Universal. Recuperado de http://www.eluniversal.com/deportes/121125/pastor-cede-diez-puestos
- S/A (2012, Noviembre 5). "Me siento motivado". El Universal. Recuperado de http://www.eluniversal.com/deportes/121105/me-siento-motivado
- S/A (2012, Octubre 29). Pastor con mala suerte. El Universal. Recuperado de http://www.eluniversal.com/deportes/121029/pastor-con-mala-suerte

- S/A (2012, Octubre, 28). Maldonado regresa al 'top ten'. El Universal. Recuperado de http://www.eluniversal.com/deportes/121028/maldonado-regresa-altop-ten
- S/A (2012, Septiembre 3). Cometí un pequeño error. El Universal. Recuperado de http://www.eluniversal.com/deportes/120903/cometi-un-pequeno-error
- Stats F1. (s.f.). Recuperado el 15 de enero de de 2013, de http://www.statsf1.com/
- Tarkanyi, A. (2010). Pastor Maldonado Campeón de la GP2 series 2010 GP2 champion 2010. Recuperado de http://www.youtube.com/watch?v=8lzjAGXrEmQ
- Texeira, J. E. y Estrada, O. (2007). De Venezuela para el mundo. Sinflash racing, 3, 32.
- Trabajo Especial de Grado (2008). Universidad Católica Andrés Bello. Recuperado el 15 de octubre de 2012, de: http://www.ucab.edu.ve/teg.html
- Zambrano, O. (2010a, Diciembre 5). Frente a frente con la historia. El Siglo, suplemento especial Pastor Maldonado entre los grandes, 2.
- Zambrano, O. (2010b, Diciembre 5). Intentos tricolores por llegar a la F1. El Siglo, suplemento especial Pastor Maldonado entre los grandes, 11.



Anexo A

Glosario

Automovilismo: conjunto de deportes a motor que se corren con vehículos de cuatro ruedas. Algunas categorías automovilísticas se corren con monoplazas.

Bicicross: modalidad del ciclismo que se desarrolla en rutas de tierra.

Campeonato: conjunto de válidas que otorgan puntos para definir un campeón, que es el piloto que obtiene la mayor puntuación. Generalmente durante cada año calendario se hace un campeonato, que se identifica con el año calendario.

Chicana: variante en un circuito de automovilismo que consiste en dos curvas muy próximas hacia sentidos contrarios. Ambas curvas se toman como parte de una misma maniobra.

Cock-pit: también llamado habitáculo, es el espacio dentro del monoplaza en el cual va el piloto.

Drive through: penalización durante una carrera de Fórmula 1, que consiste en un pase obligatorio por los *pits*, a velocidad regulada, sin derecho a intervención mecánica.

Ekas: Escuela de Karting Ayrton Senna. Fue fundada en 1998 y tiene su sede en el Kartódromo Carmencita Hernández de Maracay.

Escudería de punta: equipo que tiende a ocupar frecuentemente las primeras posiciones de las carreras o campeonatos debido a su superioridad técnica.

Escudería: equipo que compite en carreras automovilísticas. Cada escudería o equipo cuenta con dos pilotos titulares generalmente, a los que les brinda soporte técnico y deportivo. La escudería diseña, ensambla y pone a punto los monoplazas. Los motores generalmente se adquieren a un fabricante especializado.

Eurocup: campeonato europeo de la Fórmula Renault 2000.

FIA: Federación Internacional de Automovilismo. Es el máximo ente rector mundial de las competencias automovilísticas internacionales.

Fórmula 1: categoría máxima del automovilismo mundial, fundada en 1950, que se corre con monoplazas en circuitos de asfalto, y que se rige por normas propias. Cada año se corre un campeonato, que actualmente comprende veinte o poco menos de veinte carreras.

Fórmula 3000: categoría automovilística que fungía como escalón anterior a la Fórmula 1 hasta el año 2004. Fue sustituida por la GP2 Series.

Fórmula Renault 2000 de Italia: categoría automovilística monomarca (solo compiten máquinas Renault) que se corre en Italia con monoplazas de 2.0 litros. Es inferior en importancia a la Renault World Series y a la GP2 Series.

Fórmula: se utiliza ocasionalmente este término como sinónimo de monoplaza.

GP2 Series: conocida también como "GP2", simplemente. Es la categoría antesala a la Fórmula 1. Se comenzó a correr en la temporada 2005, y sustituyó a la categoría Fórmula 3000.

Gran Premio: nombre que lleva toda carrera de Fórmula 1, al que a continuación se le escribe por lo general el nombre del país donde se disputa la carrera.

HP: siglas en ingles que significan "caballo de fuerza" (*Horse Power*).

Junior: categoría del *karting* de la década de los años 90, en la cual podían competir niños con edades comprendidas entre los 13 años de edad cumplidos y los 15 sin cumplirlos.

Kart: también llamados *Go-Kart*, son los vehículos con los cuales se compite en el *karting*.

Karting: disciplina a motor que pueden practicar desde niños menores a cinco años hasta adultos, y que sirve como preparación para el automovilismo.

Monoplaza: tipo de vehículo de cuatro ruedas de carrera que solamente tiene espacio para un piloto, y que se emplea en numerosas categorías automovilísticas, entre ellas, por ejemplo, la Fórmula Renault 2000, la World Series by Renault, la GP2 Series y la Fórmula 1.

Pdvsa: Petróleos de Venezuela, Sociedad Anónima. Es una empresa estatal que se encarga de la extracción y comercialización del petróleo venezolano.

Pits: área de circulación de los monoplazas, a velocidad limitada, paralela a la recta principal del circuito, en la cual los monoplazas entran algunas veces durante la carrera para cambiar los neumáticos y/o realizar otras modificaciones técnicas.

Pole position: primera posición de salida en una carrera de automovilismo. Se la gana el piloto que haga el mejor tiempo en la jornada de clasificación.

Pre Junior: categoría del *karting* de la década de los años 90, en la cual podían competir niños de hasta 13 años de edad sin cumplirlos.

Pretemporada: conjunto de prácticas que se realizan en los meses anteriores al inicio de cada temporada o campeonato.

Puesta a punto: conjunto de ajustes y adaptaciones que la escudería le hace a los monoplazas para adecuarlos a circuitos, condiciones climáticas, estrategias y pilotos específicos.

Punto: unidad con la cual se miden los resultados de un piloto en un campeonato automovilístico. De acuerdo a la posición de llegada en cada carrera, los pilotos suman puntos, y el campeón es el piloto que más puntos sume. En la Fórmula 1, este es el sistema de puntuación: 1º lugar, 25 puntos; 2º lugar, 18 puntos; 3º lugar, 15 puntos; 4º lugar, 12 puntos; 5º lugar, 10

puntos; 6° lugar, 8 puntos; 7° lugar, 6 puntos; 8° lugar, 4 puntos; 9° lugar, 2 puntos; y 10° lugar, un punto.

RDD: Renault Driver Development, por sus siglas en inglés. Era un programa de formación de la Renault para jóvenes pilotos, que incluía distintas actividades, centradas principalmente en el entrenamiento físico y mental, con prácticas deportivas.

Temporada: período en el que se corre un campeonato de automovilismo. Generalmente los campeonatos son anuales, por lo cual en cada año hay una temporada en la que se corre un campeonato, que se singulariza con el año calendario.

Test: nombre con el que también se conocen las prácticas o pruebas en cualquier categoría del automovilismo, excluyendo las prácticas oficiales antes de una carrera. Generalmente se hacen para probar nuevas versiones de monoplazas o para probar a los pilotos aspirantes a nuevas categorías.

Vuelta rápida: es la vuelta hecha en menor tiempo entre todas vueltas de todos los pilotos durante toda una carrera automovilística.

Winter Series by Renault: categoría monomarca de la Renault, que se corría los mismos fines de semana y en los mismos circuitos de la Fórmula 1. Es una categoría de mayor importancia que la Fórmula Renault 2000, pero de menor importancia que la GP2 Series.

World Series by Renault: conocida también como "World Series", simplemente, o como "Renault World Series", es una categoría automovilística creada por la Renault. Está considerada como inferior a la GP2 Series.

YMCA: Young Men's Christian Association. En español quiere decir Asociación Cristiana de Jóvenes.

Anexo B

Resultados del Trofeo Andrea Margutti 2002



13° TROFEO ANDREA MARGUTTI 100FA PARMA KARTING CLUB



Federazione Italiana Cronometristi
Associazione Cronometristi CLASSIFICA PROVE CRONOMETRATE

Fe	rrara				N	
Num	Concorrente	Naz Categoria	Team	Kart	Tempo	2' Tempo
1 15	GAGGIANESI DAVIDE	I	MGM Racing srl		45.056	45.063
1	GUIGNET JEAN PHILIPPE	F	Tony Kart Racing Tea	a Tony kart/Vortex	45.100	45.523
	BEGNOZZI ALESSANDRO	I	PNC	Crg/Maxter	45.159	45.174
	SEBASTIANI VALENTINO	I	Rambo Racing srl	Top Kart/Parilla	45.159	45.977
	" KETTY "	Ī	Dap srl	Dap/Dap	45.268	45.586
1	CORTI LEONARDO	CH	PCR srl	Pcr/Pcr	45.271	45.422
	CESETTI SAURO	I	Kosmic Racing Dept	Kosmic/Vortex	45.329	45.472
	VERDONK NICO	Ī		Top Kart/Comer	45.379	45.765
,	PIU MAURO	Ī	Haase Racing Team		45.399	45.412
,	PINEIRO HECTOR	Î	Crg srl	Crg/Maxter	45.417	45.810
	WASSERMAN CHRISTOPHER	À	Crg srl		45.424	45.531
	JENSEN THOMAS	DK	Jensen Kav	Tony kart/Vortex	45.434	45.973
,	2 SEBASTIANI NIKI	I	Rambo Racing srl	Tony kart/Vortex Top Kart/Parilla	45.444	45.894
-	5 BYRNE JOHN	GB	Team Koene	Trulli/Vortex	45.469	45.514
	4 AMMERMUELLER MICHAEL	D		a Tony kart/Vortex	45.483	45.763
,	9 VAN DAM CARLO	NL	Теат Коеле	Trulli/Vortex	45.490	45.508
	O FERRE JACKY	F	Crg srl	Crq/Maxter	45.512	45.650
	4 SPINOZZI MARINO	Ī	Crg srl Spinozzi Marino	Tony kart/Vortex	45.532	45.965
1	9 HORSTMAN BENJAMIN	Ī	Biesse Kart	Biesse/Fox	45.543	
	6 PAPAPIETRO EUSTAČHIO	Ī	Berardinucci Robert	to Top Kart/Rotax	45.579	45.884
	5 HEMKEMEYER DAVID	D	Team Hemkeneyer	/Kzh	45.582	45.809
1100	5 TRESSINO ANDREA	Ī	Berardinucci Robert		45.600	45.745
	2 KECHELE FRANK	D		Birel/Tm	45.618	45.800
	2 FRIGERIO LUCA	I	Cicconetti Racing	Crg/Maxter	45.625	45.806
	6 BONETTI ALESSANDRO	Ī	Crg srl	Crg/Maxter	45.647	
	4 ASMER MARKO	EST	Tony Kart Racing Te	ea Tony kart/Vortex		
- /	4 SCHEIER JOHAN BORIS	F	* Marechal Motorsport	t Tony kart/Vortex	45.673	
	O BURTON CAREN	B	LenzoKart srl	/Tm	45.700	45.838
	3 POSCH PASCAL	CH .	Kart Club Oerlikon		45.708	45.892
	9 TOMLINSON ANDREW	AUS	Comer Spa	Top Kart/Comer	45.713	46.026
-, -	8 CLAVERIE DAMIEN	F		t Tony kart/Vortex	45.751	
	3 MANN PIPPA	т т	Comer Spa	Top Kart/Comer	45.779	
	4 FILIPPI LUCA	Ĭ	Cicconetti Racing		45.780	46.011
7 1	8 CAPUANI MARCO	Ţ	Ticchiarelli Lino		45.784	46.397
	11 RANGER ANDREW	CDN	Ward Racing	Tony kart/Vortex	45.794	46.113
75.00		VEN		ea Tony kart/Vortex	45.805	46.103
	36 MALDONATO PASTOR	E	MGM Racing srl		45.815	45.916
	52 PUYO DIEGO	IRL	Italsport KRP	Kosmic/Vortex	45.836	45.946
	72 LOCKHART JOHN		PDB Racing	Gillard/Parilla	45.852	45.927
	76 SORLIE STIAN	N F	Marechal Motorspor	THE RESERVE THE PROPERTY OF THE PERSON OF TH	45.853	46.012
	59 COMBOT PIERRE		PDB Racing	Gillard/Parilla	45.868	45.914
A	78 DE BRUIJN NICK	NL F	Kosmic Racing Dept		45.873	46.019
	55 CANAL JULIEN	F F	CRD Racing	Merlin/ATK	45.942	46.199
	56 CAVALLONI GERARD		Chiesa Corse	Parolin/Italsistem	45.951	46.352
	50 GALLEGO RAPHAEL	, E	Antonucci Gabriele		45.955	46.093
15)	1 ANTONUCCI FRANCESCO	I	AUCOUNCEL Gabilele	TOUT MALE! FOLLER	:3.333	.0.073



13° TROFEO ANDREA MARGUTTI 100FA

PARMA KARTING CLUB

Federazione Italiana Cronometristi

Associazione Cronometristi CLASSIFICA PROVE CRONOMETRATE Ferrara



os	Num	Concorrente	Naz Categoria	Team	Kart	Tempo	2' Tempo
£6)		GALLEGO MIGUEL	Е	Chiesa Corse	Parolin/Italsistem	45.955	46.589
17)		SODERBLOM CARL	S	Ward Racing	Tony kart/Vortex	45.965	46.536
(8)		CAVACIUTI GIAMPIERO	I	G.P. Racing	/Maxter	45.983	46.385
19)		HOFF REN L	DK	Pcr Danmark	Pcr/Pcr	45.992	
(0)		ARGENTIERO DONATO	I	PCR srl	Pcr/Pcr	46.007	46.391
1)		QUINLAN SAM	GB	Rambo Racing srl	Top Kart/Parilla	46.068	46.314
2)		CHIESA DAMIANO	I	Chiesa Damiano	Rosmic/Vortex	46.088	
3)		MASTRANGELO ALBERTO MARIA	I	Biesse Kart	Biesse/Fox	46.092	46.255
4)		BALISTRERI CESARE	I	LenzoKart srl	/Tm	46.110	46.288
5)		JORGENSEN CHRISTIAN	DK	Pcr Danmark	Pcr/Pcr	46.140	46.267
6)		BRESSAGLIA DARREN	LUX	Crg srl	Crg/Maxter	46.155	46.172
7)		LUMMA PATRICK	D	Birel Motorsport	Birel/Tm	46.187	46.494
8)		GREGORY DAVID	GB	Strawberry Racing	Tony kart/Vortex	46.190	46.451
9)		RUUSKANEN TONY	SF	Fastway Racing		46.196	
0)		CHARPILIENNE JOHAN	F	Charpilienne Johan		46.210	46.627
1)		MAGYAR MIKLOS	H	PCR srl	Pcr/Pcr	46.245	46.659
2)		RAGUES PIERRE	F	Ragues Maurel		46.259	46.387
3)		GATTO SALVATORE	I	Birel Motorsport		46.294	46.556
4)		LITCHFIELD MARK	GB	P.F. International N	Tony kart/Vortex	46.348	46.833
5)		JOHANSEN KEVIN TVEDT	N	GTE Competition	Tony kart/Vortex	46.417	46.495
6)		SCHULTE MAX	D	Team DMV	/Kzh	46.484	46.779
7)		SAURIN EMILIANO	I	Bucci Carlo	/Fox	46.613	46.701
8)		HIENDLER JEFFREY	I	Van Kart	/Maxter	46.629	47.094
9)		CANTONI FABIO	I	G.P. Racing	/Maxter	46.670	46.729
0)		LENZO MICHELE	I	LenzoKart srl	1	46.948	
1)	9	CASTALDO VITO	I	Castaldo Vito	Pcr/Maxter	47.415	47.538

CONCORRENTI N°70-62-53-83 SENZA TEMPI

S.PANCRAZIO 15-03-02

Fine ore

Esposta ore 15:10

.S. Cronometraggio ROSANNA BRIANTI_

izio ore _

FEDERAZIONE ITALIANA CRONOMETRISTI







Parma Karting Club Federazione Italiana Karting



Kartdromo Parma Fraore (PR) - Italy

13° Trofeo Andrea Margutti

Prova unica

Formula A

Classification of the Final

Classifica Finale

Winner Gaggianesi Davide (1)

Birel / Parilla / Vega

E prog	Note		Conduttore	Stato	Giri	Tempo totale	Distacco Tefaio	Motore	Gomme
1)	p.	15	Gaggianesi Davide	I	20	15'16.104	Birel	Parilla	Vega
2.)	Man	- 11	Cesetti Sauro	I	20	15'23.900	Kosmic	Vortex	Bridgeste
3)	Award	86	Maldonato Pastor	VEN	20	15'24.525	Tony Kart	Vortex	Vega
4)	` `	20	" Ketty "	I	20	15'24.906	Dap	Dap	Vega
5-)	9	44	Ammermueller Michael	D	20	15'25.003	Tony Kart	Vortex	Bridgeste
6)	Premiazione	65	Byrne John	GB	20	15'25.070	Trulli	Vortex	Bridgeste
7")	20	58	Claverie Damien	F	20	15'25.196	Tony Kart	Vortex	Vega
3)		5	Begnozzi Alessandro	1	20	15'25.474	Crg	Maxter	Vega
)	re	54	Asmer Marko	EST	20	15'26.160	Tony Kart	Vortex	Bridgeste
0-)	-	61	Guignet Jean Philippe	F	20	15'27.215	Tony Kart	Vortex	Vega
1)		66	Verdonk Nico	I	20	15'27.924	Top Kart	Comer	Vega
2)	ut	28	Piu Mauro	1	20	15'28.002	Haase	Titan	Vega
3)	20	10	Cavaciuti Giampiero	1	20	15'33.028	G.P. Racing	Maxter	Vega
1)	Za	72	Lockhart John	IRL	20	15'33.254	Kosmic	Vortex	Vega
5)	a	34	Spinozzi Marino	1	20	15'33.611	Tony Kart	Vortex	Vega
0)	Ire	4	Balistreri Cesare	1	20	15'33.861	LenzoKart	TM	Vega
0	110	1	Antonucci Francesco	I	20	15'34.231	Tony Kart	Vortex	Bridgeste
8)	2	41	Ranger Andrew	CDN	20	15'34.310	Tony Kart	Vortex	Vega
1)	Trofeo Andrea Margutti	12	Chiesa Damiano	I	20	15'34.804	Kosmie	Vortex	Vega
)	0.	79	Van Dam Carlo	NL	20	15'36.992	Trulli	Vortex	Bridgeste
)	10	40	Burton Caren	В	20	15'38.130	LenzoKart	TM	Vega
	140	80	Jorgensen Christian	DK	20	15'38.193	Per	Per	
0	:		Sorlie Stian	N	20	15'38.421	Gillard	Parilla	Vega
7	:	55	Canal Julien	F	20	15'38.612	Kosmic	Vortex	Bridgesto
7	al		Corti Leonardo	CH	20	15'38.900	Per	Per	
0	2003		Hoff Rene	DK	20	15'39.085	Per	Per	Vega Vega
7)		19	Horstman Benjamin	I	17	-	Biesse	Fox	Bridgesto
)	el		Gatto Salvatore	I	17	-	Birel	TM	
0	1 1		Wasserman Christopher	Α	16	-	Crg	Maxter	Bridgesto
)	re	35	Tressino Andrea	1	9	-	Top Kart	Rotax	Vega
)	pa	49	Jensen Thomas	-DK	9	-	Tony Kart	Vortex	Vega
)	Arrivederci nel	33	Sebastiani Valentino	1	8	_	Top Karı	Parilla	Vega
)	1	6	Bonetti Alessandro	1	0	_	Crg		Vega
	"	78	De Brunn Nick	NL	n.p.		Gillard	Maxter Parilla	Bridgestor Vega

Note

Esposizione:

17/03/02 12 12:25

Il Direttore di Gara (Renato Schmidt)

A QUIEN PUEDA INTERESAR

</th
Por medio de la presente, yo, WAX LEFELD
titular de la cédula de identidad
Daniel Enrique Doffiny Garriga, titular de la cédula de identidad V-
19.505.499, a utilizar un programa de Máxima Velocidad cuya copia le
facilité, y que fue transmitido por <i>Meridiano Televisión</i> el día 19-05-2012 En ese programa se
retransmitió una entrevista hecha por mi persona al entonces piloto de
karting Pastor Maldonado, en el kartódromo Carmencita Hernández de la
ciudad de Maracay, estado Aragua.

La autorización que concedo es para utilización del audio de dicho programa para la realización de la pieza radiofónica que forma parte de su trabajo de grado para optar al título de Comunicación Social de la Universidad Católica Andrés Bello, que lleva por título: *Trayectoria deportiva de Pastor Maldonado. Reportaje radiofónico*.

Jul /

Anexo C

Cartas de autorización

A QUIEN PUEDA INTERESAR

Por medio de la presente, yo, WAX JEFELD
titular de la cédula de identidad, autorizo a
Daniel Enrique Doffiny Garriga, titular de la cédula de identidad V-
19.505.499, a utilizar un programa de Máxima Velocidad cuya copia le
facilité, y que fue transmitido por <i>Meridiano Televisión</i> el día $19-05-2012$ En ese programa se
retransmitió una entrevista hecha por mi persona al entonces piloto de
karting Pastor Maldonado, en el kartódromo Carmencita Hernández de la
ciudad de Maracay, estado Aragua.

La autorización que concedo es para utilización del audio de dicho programa para la realización de la pieza radiofónica que forma parte de su trabajo de grado para optar al título de Comunicación Social de la Universidad Católica Andrés Bello, que lleva por título: *Trayectoria deportiva de Pastor Maldonado. Reportaje radiofónico*.

July 1

A QUIEN PUEDA INTERESAR

Por medio de la presente, yo, Jony CARRASC 6	
titular de la cédula de identidad	autorizo a
Daniel Enrique Doffiny Garriga, titular de la cédula de ide	entidad V-
19.505.499, a utilizar una emisión del programa Entrevistas con e	el Deporte,
cuya copia le facilité, y que fue transmitido por Meridiano Televisió	<i>n</i> el día 28
de noviembre de 2007. En ese programa se presenta una entrev	ista hecha
en vivo por mi persona al piloto venezolano Pastor Maldonado.	

La autorización que le concedo es para la utilización del audio de dicho programa para la realización de la pieza radiofónica que forma parte de su trabajo de grado para optar al título de Comunicación Social de la Universidad Católica Andrés Bello, que lleva por título: *Trayectoria deportiva de Pastor Maldonado. Reportaje radiofónico*.

of a

Anexo D

Presupuesto de grabación y edición



Baruta, miércoles 17 de abril. 2013. 0212-9790189 / 0212-979

Centro Comercial Alto Prado, Nivel Mezzanina, Local 38

Presupuesto para la elaboración de una Locución:

- Realización de dos(2) horas de mezcla, edición y masterización....400Bsf.

Obteniendo el material final por un total de 848Bsf.

ing. de sonido

coordinador general

Anexo E

CD #01: Reportaje radiofónico

CD #02: Entrevistas transcritas

CD #03: Tracks del reportaje radiofónico

CD # 04: Tracks del reportaje radiofónico