
ARCHIVOS PARLANCHINES: Carrera de la muerte

Por: Orlando Carrió / Especial para CubaSi
22/02/2019



Sobre el secuestro en nuestra capital del argentino Juan Manuel Fangio por un comando del Movimiento 26 de Julio de Fidel el domingo 23 de febrero de 1958, el día antes de efectuarse el II Gran Premio de Cuba de Fórmula I, se ha dicho mucho y escrito toneladas de artículos que exploran en el rapto del Hotel Lincoln y ofrecen detalles casi microscópicos sobre lo sucedido después. Sin embargo, sobre el desarrollo de dicho certamen, convocado por la dictadura de Fulgencio Batista para tratar de mejorar sus índices de popularidad, no se conocen tantos detalles. Y es una lástima, porque a esta sensacional carrera no le faltan la adrenalina y los deseos de triunfos, a pesar de que, al final, terminan imponiéndose los tumultos hospitalarios y de camposantos.

Días antes del fatídico 24 de febrero, día en que debía conmemorarse, además, el inicio de la Guerra de 1895, se colocan grandes palcos alrededor del circuito cerrado del Malecón que colman de gozo a los buscadores de emociones peligrosas y a los seguidores a rabiarse de las andanzas de los coches. No obstante, nadie se imagina que cada espacio, curvo o recto, constituye una peligrosa trampa de muerte. Ya se sabe, a nivel internacional, que las zonas urbanas, con sus limitaciones de tránsito, no pueden ser transformadas en pistas de alta velocidad, pero nadie le hace caso a esta realidad, ni mucho menos a las predicciones mortecinas del clan de brujos de la ciudad.

Jess Lozada indica en una crónica publicada en Carteles el 9 de marzo de 1958 que luego de levantar la Ciudad Deportiva, al lado de la Avenida de Rancho Boyero, la Comisión Nacional de Deportes se vuelca a la organización de este evento magno, en el cual se inscriben los corredores más famosos del mundo. Pese a ello, el diseño de la pista no corre a cargo de técnicos calificados y, al final, se cometen errores garrafales ante el estupor de los mecánicos, choferes, periodistas y asistentes sensatos.

En primer lugar, es una pifia permitir a los novatos pilotos criollos competir en máquinas especiales, aún no del todo efectivas, frente a los todopoderosos Ferrari, Maserati, Porsche, Jaguar y Osca, con motores entre 1 500 y 4

900 cc., sin que antes haya existido una adecuada preparación.

Aunque hay mucho más: toman la salida treinta carros de distintas cilindradas cuando en propiedad solo hay capacidad para quince o veinte; el público se aglomera de manera suicida en los bordes de la pista o abarrota las gradas situados a pocos pies de las curvas más escalofriantes, y en el colmo del delirio, se hace coincidir la pugna internacional con carreras nacionales de motos, autos sport y stock que maltratan y llenan de aceite el pavimento.

La primera víctima de la imprevisión y la temeridad es el puertorriqueño Diego Ismael Veguilla Verdecia cuyo Packard reconstruido, alias Mike Special, choca en las primeras eliminatorias contra una farola situada en Malecón y Humboldt y se hace añicos. El cuerpo del joven se queda aprisionado entre un amasijo de hierros y es necesario usar varias poleas para sacar sus restos.

Por supuesto, este primer descalabro no amilana a los miembros de la noble escudería cubana patrocinada por Ferrari —con Armando García Cifuentes, Jorge Galtés y Abelardo Carreras como figuras más notables— y muchos menos a las estrellas mundiales que se han dado cita en La Habana, entre quienes figuran el británico Stirling Moss, eterno subcampeón mundial, el estadounidense Masten Gregory, el sueco Jo Bonnier, el alemán Wolfgang Von Trips, el francés Jean Behra, el español Francisco Godia y el dominicano Porfirio Rubirosa, un playboy que hace estragos entre las actrices famosas de Hollywood ante de venderle su alma al régimen dictatorial de Rafael Leónidas Trujillo. El galés M. Trintignat, sustituye a última hora de Fangio, triunfador en el I Gran Premio de Cuba de 1957 y cinco veces ganador de la Fórmula 1. En total se inscriben 32 conductores de 12 países. Todo un éxito.

Los gladiadores deben dar cerca de noventa vueltas hasta completar 500 kilómetros a lo largo de todo el Malecón desde la Avenida de los Presidentes al Parque Maceo. Pero, el destino tiene un hambre feroz. Cuando más reñida está la lid, el Ferrari número 54 del debutante García Cifuentes se sale de la pista en la sexta vuelta, en la calle Calzada, entre M y N, a unos veinticinco metros de la embajada norteamericana, y tras arrollar a un gran número de espectadores que saltan como muñecos de cuerda se estrella contra una grúa. Hay seis muertos y unos cuarenta heridos según cifras oficiales. El piloto, acusado luego de manejar de manera deficiente, también sufre daños físicos tras perder el dominio del volante.

Más tarde, se sabe que García Cifuentes, huérfano de foguero en grandes competencias y con limitadas habilidades en el arte de manejar bólidos, se presenta en esta prueba de fuego muerto de cansancio tras competir en los últimos días en varios lances clasificatorios con tres vehículos distintos, entre ellos un Mercedes Benz.

La edición vespertina de El Mundo del 24 de febrero precisa que tras el accidente se suspende la pugna y se da como ganador a Stirling Moss, quien en ese momento marcha primero. La ciudad se enluta al perder a varios de sus hijos y nadie aplaude este pódium ni las otras medallas. El Gran Premio de Cuba de Fórmula I tiene una nueva y última edición en 1960, tras el triunfo revolucionario del año anterior. Por fortuna, se usa un nuevo circuito.
