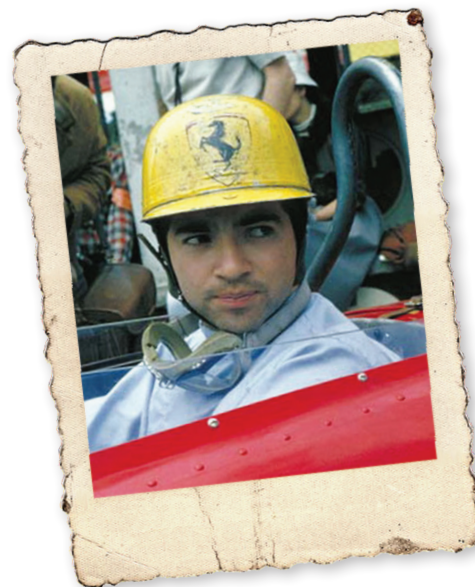


EL PEQUEÑO NUVOLARI

En septiembre de 1961, llegó el anhelado debut del *Chamaco de oro* durante el GP de Italia, que le permitió consolidarse como el competidor más joven de Fórmula 1. Corrió a bordo de un Ferrari 156, auto de reserva con evidente menor desempeño comparado con los bólidos de sus contrincantes y co-equiperos; sin embargo, no le impidió explotar una vez más su sagacidad en los circuitos, logrando el segundo sitio en las clasificaciones, superando incluso a campeones mundiales como Jack Brabham, Graham Hill y Jim Clark.

A pesar de la brillante ejecución de Ricardo, el auto no soportó el gran esfuerzo que se requería para un evento de tal magnitud; en la vuelta 13 falló a causa de un desperfecto mecánico en la bomba de combustible que le quitó el triunfo cuando disputaba un feroz duelo por el primer lugar con el estadounidense Phill Hill; a pesar de ello, su admirable actuación en la pista le valió ser llamado por los diarios italianos como *El pequeño Nuvolari*.

Para el 8 de octubre de 1961, se celebró la última competencia de la temporada, resultando notable la ausencia del piloto mexicano, quien terminó en duodécimo puesto de la tabla general. Al siguiente año, la primera competición de la máxima categoría se realizó en el Circuito callejero de Pau, Francia, donde Ricardo logró el segundo lugar con una pequeña desventaja por debajo del francés Maurice Trintignant a pesar de ser una carrera no puntuable.



▲ DURANTE LA TEMPORADA 1962 DE F1, RICARDO DISPUTÓ ÚNICAMENTE EL GP DE BÉLGICA, DONDE TERMINÓ CUARTO Y EL GP DE ALEMANIA EN EL QUE FINALIZÓ EN SEXTA POSICIÓN / CORTESÍA CIE

“Las carreras no se hicieron para matarse sino para vivir”

RICARDO RODRÍGUEZ

▼ PARRILLA DE SALIDA DEL I GP DE MÉXICO; AL CENTRO PUEDE OBSERVARSE EL COOPER-CLIMAX DEL AUSTRALIANO BRUCE MCLAREN ROTULADO CON EL NÚMERO 21/ HERMANOS MAYO, COLECCIÓN AGN





▲ RICARDO Y PEDRO RODRÍGUEZ EN COMPAÑÍA DEL ENTONCES PRESIDENTE ADOLFO LÓPEZ MATEOS, QUIEN ERA ENTUSIASTA DEL AUTOMOVILISMO / HERMANOS MAYO, COLECCIÓN AGN

Holanda fue la siguiente sede, donde se demostró que el vehemente deseo por la victoria está ligada al peligro; Ricardo, víctima de sus impulsos impactó contra el auto del australiano Jack Brabham, produciéndole varias averías en el monoplaza obligándolo a desertar una vuelta antes de la meta.

No figuró en el Gran Premio de Mónaco, ya que al mismo tiempo se dedicó a obtener los laureles en *Targa Florio*, competencia italiana celebrada el 6 de mayo en el Circuito Piccolo delle Madonie, donde compartió el triunfo con los belgas Willy Mairesse y Olivier Gendebien.

Para la cita en el Circuito de Spa-Francorchamps, Ricardo volvió a sorprender con sus hazañas alcanzando el cuarto sitio, que le permitió acumular sus primeros tres puntos de la temporada, aunque se ausentó en las competencias de Francia y Gran Bretaña. Durante octubre, alternó participaciones en el GP de Alemania donde obtuvo el sexto lugar y la victoria en los *1000 Kilómetros de París* en el Circuito de Montlhéry.

▼ LA ESCUDERÍA DEL "CAVALLINO RAMPANTE" ARRIBÓ A LAS CIRCUITOS DE F1 CON EL ITALIANO ALBERTO ASCARI EN 1950



▼ LA LEGENDARIA COMPETENCIA "TARGA FLORIO" CELEBRÓ SU PRIMERA EDICIÓN EN MAYO DE 1906, ERIGIÉNDOSE COMO PRIMER GANADOR EL ITALIANO ALESSANDRO CAGNO

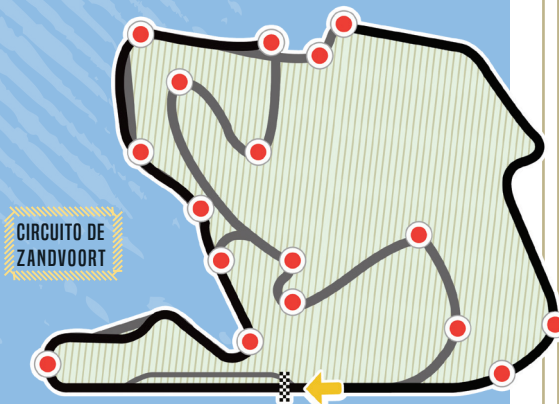
46ª TARGA FLORIO

CAMPIONATO INTERNAZIONALE MARCHE
CHALLENGE MONDIALE - COPPE C.S.I.

6 MAGGIO 1962



GRAN PREMIO DE HOLANDA



CIRCUITO DE ZANDVOORT

La serie de tradicionales circuitos en Europa contó con el Gran Premio de Holanda o Gran Premio de los Países Bajos, como eslabón imprescindible del calendario de Fórmula 1, convirtiéndose en sede de la *Gran Carpa* en 34 ocasiones desde 1948 hasta 1985, ausentándose únicamente en las ediciones de 1954, 1956, 1957 y 1972.

En 1948, cuando la carrera aún se llamaba Gran Premio de Zandvoort, el príncipe tailandés Prince Bira (Maserati) se erigió como el primer campeón en el trazado de 4.252 kilómetros de longitud; en tanto, al año siguiente bajo la normatividad de F1, el italiano Luigi Villorisi (Ferrari) alcanzó la victoria.

A partir de 1952, la competencia holandesa entró en el calendario puntuable de la máxima categoría automovilística, distinguiéndose por ser una carrera donde el talento y las capacidades del piloto resultaban determinantes para alcanzar la victoria. Los ingleses Jim Clark y Jackie Stewart, junto al austriaco Niki Lauda son los máximos ganadores en el emparillado tulipán, al contabilizar tres triunfos cada uno.

Asimismo, Gran Bretaña a nivel naciones domina el Circuito de Zandvoort con 10 triunfos obtenidos por cinco pilotos diferentes, también contabiliza un par de pérdidas; la primera en 1970, cuando Piers Courage impactó en la curva *Hondertwak*, mismo destino de su compatriota Roger Williamson en 1973, ambos decesos ocasionados a las endeble medidas de seguridad en la F1 durante los años setenta.



JAVIER VELÁZQUEZ

» Promotor de competencias automovilísticas, avezado volante y velerista. Junto al ingeniero Gilberto Valenzuela viajó a Europa para convencer de correr en el Autódromo de la Magdalena Mixhuca a pilotos y escuderías de Fórmula 1; además, se desempeñó como organizador principal del Gran Premio de México en los años sesenta.

Se le considera el primer mexicano junto a Carlos Braniff en competir en una carrera internacional durante las *12 Horas de Sebring* 1955 al mando de un *Osca MT4 1500*, con el que obtuvieron el noveno sitio.

Se destacó en la categoría Fórmula Junior. Durante 1961 resultó acreedor del segundo lugar en el Premio Independencia con un *Lotus 18* y en Ciudad Sahagún obtuvo el triunfo del Premio Azteca, ganándole a Pedro Rodríguez.



A UNA MILLA DE LA INMORTALIDAD

Durante la temporada 1962, México figuró por primera vez como sede de una carrera de Fórmula 1; sin embargo, no otorgó puntos, ya que para incorporarse de forma oficial al calendario de la máxima categoría se debían evaluar varias cuestiones para determinar si la organización y el trazado del Autódromo de la Magdalena Mixhuca era propicio para contemplarse en los siguientes años.

El ex Presidente Adolfo López Mateos, amigo de la familia Rodríguez, impulsó de manera notable al deporte motor, trayendo la *Gran Carpa* a territorio mexicano, lo que significó una maravillosa noticia para los pilotos nacionales y toda la afición local.

El mayor sueño de Ricardo se materializaba, el competir en su propio país se convertiría en una experiencia inefable, que sin duda, significaría un gran peldaño en su carrera profesional buscando ser laureado y aclamado por sus compatriotas, compartiendo la pista con su hermano Pedro y el piloto pelotari Moisés Solana.

La noche del 24 de octubre, los hermanos Rodríguez llegaron a la Ciudad de México procedentes de Europa, recibiendo una calurosa bienvenida por parte de familiares y amigos; las porras y la música del mariachi acompañaron los aplausos y ánimos que alimentaban su gran deseo por correr en suelo mexicano.

▼ EN EL MARCO DE LA CELEBRACIÓN DEL I GP DE MÉXICO SE LLEVARON A CABO MUESTRAS DE PÉSAME POR EL FALLECIMIENTO DEL MEXICANO RICARDO RODRÍGUEZ / HERMANOS MAYO, COLECCIÓN AGN



▲ PREVIO A REALIZAR LAS PRUEBAS DE CALIFICACIÓN PARA EL I GP DE MÉXICO, RICARDO RODRÍGUEZ LE COMENTÓ A SU PADRE QUE EL AUTO PRESENTABA FALLAS / ARCHIVO INFOPITS

