

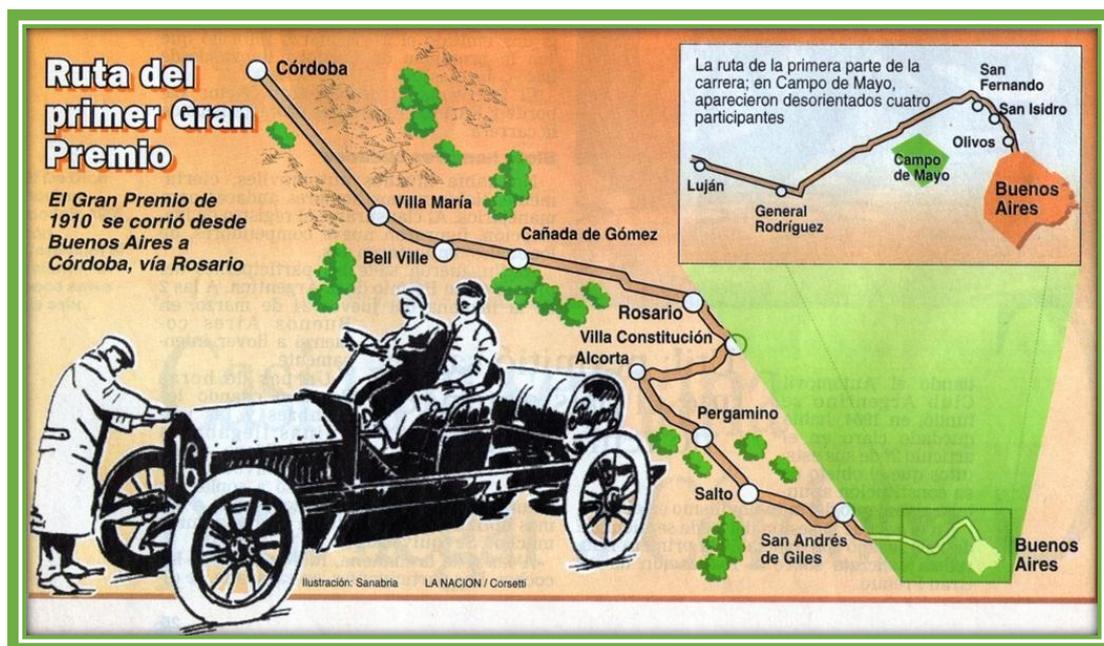
Primer Gran Premio de Automovilismo

El 24 de marzo de 1910 se dio partida al **Primer Gran Premio de Automovilismo** en Argentina uniendo las ciudades de Buenos Aires y Córdoba, que en su recorrido tomaron el camino de San Fernando a General Rodríguez pasando por Arroyo Pinazo, actual José C. Paz.

El 23 de septiembre de 1909, en reunión del Automóvil Club Argentino, Víctor Laborde presentó la moción para que bajo los auspicios de dicha entidad, se organice una gran carrera entre Buenos Aires y Córdoba.

Un mes después, el 23 de octubre, se confirmó la realización de la prueba, la que debía disputarse entre enero y febrero de 1910 en adhesión a los festejos del Centenario de la Revolución de Mayo.

El A.C.A. designó a Juan A. Roth, Enrique A. Roger y Víctor Laborde para hacer un reconocimiento de la ruta hasta Córdoba. Lo hicieron en el mes de febrero de 1910 tardando dos días y medio para hacer el trayecto. Regresaron en tren, después de haber informado por telégrafo que los caminos estaban en excelentes condiciones.



Recorrido del Gran Premio de Automovilismo¹

Se fijó el 24 de marzo como inicio del Gran Premio de Automovilismo. Se inscribieron nueve participantes.

¹ Diario "La Nación", Suplemento "Historia del Automovilismo Argentino"

*“A las 2 de la mañana del jueves 24 de marzo de 1910 comenzó a llover copiosamente en Buenos Aires. Un par de horas después, cuando los corredores en sus máquinas llegaban al punto de convocatoria –la Plaza de Mayo– comenzó a soplar un viento del nordeste, que hizo pensar que la lluvia no iba a durar mucho”.*²

A las 4 de la mañana fueron sellados los coches. Los participantes en caravana se dirigieron a Núñez. Dos inscriptos no fueron de la partida, Enrique Middleton con Buick y Domingo Olivera con Panhard Levassor, quedando siete participantes.

A las 5,30 horas se bajó la bandera a cuadros para el primer participante, el N° 1 de Juan Cassoulet con De Dion Bouton. Después, cada cinco minutos, lo hicieron el N° 2 de B. Odell con Ford, el 3 de Andrés Castro con Panhard Levassor, el N° 5 de Almada con FIAT, el 6 de Víctor Laborde con Delaunay Belleville, el N° 7 de Ventura López con Mercedes y el 9 del ingeniero Martín.

A partir de la largada comenzaron las dificultades: el barro, la falta de señalización...

Desde Núñez, pasando por Olivos y San Isidro se dirigieron hasta San Fernando, desde allí hasta General Rodríguez pasando por Bancalari, General Pacheco y Arroyo Pinazo, hoy José C. Paz. En este trayecto se perdieron cuatro participantes que siguieron en la zona de Bancalari hacia Campo de Mayo.

Desde General Rodríguez tomaban hacia Luján, continuando por San Andrés de Giles, Salto, Pergamino, Alcorta, Villa Constitución y Rosario.

Por el barro producto de la lluvia de la noche anterior, Laborde quedó encajado en un pantano antes de llegar a Carmen de Areco. En Pergamino comenzó nuevamente a llover. Cassoulet y Laborde, que habían ganado los dos primeros lugares en el camino, avanzaron en medio de una tempestad; cuarenta minutos antes de que arribaran a Rosario llovía copiosamente.

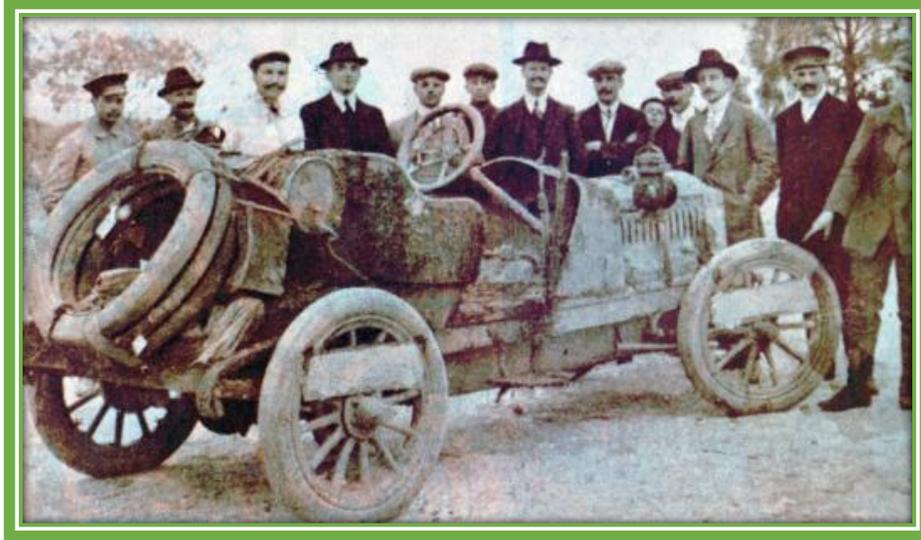
Ambos pilotos, Cassoulet y Laborde, tardaron en cubrir el trayecto Núñez – Rosario algo más de nueve horas y media.

Dadas las intensas lluvias caídas, el mal estado de los caminos y la suerte corrida por los participantes, llevó a los organizadores a postergar la salida hacia Córdoba para el sábado 26 de marzo.

El viernes 25 se reagruparon los coches, Rosario estaba convulsionada con los autos y mortificada por la lluvia caída durante todo el viernes. El camino a Córdoba se había convertido en un lodazal.

² Diario “La Nación”, Suplemento “Historia del Automovilismo Argentino” Diario “La Nación”.

El A.C.A., organizador del gran premio se planteaba continuar la carrera o no. Los corredores firmaron un acta en la que se pronunciaron por la continuidad de la misma



.Juan Cassoulet

El sábado 26 de marzo, desde la esquina de Boulevard Oroño y Córdoba, a la 6 de la mañana y cada diez minutos fueron partiendo los coches hacia la ciudad de Córdoba, lo hizo primero el N° 1 de Cassoulet, luego el N° 6 de Laborde, el N° 5 de Almada, el N° 9 de Marín y el N° 3 de Castro. A las 8,15 horas, partió demorado el N° 2 de Odell. El N° 7 de López no fue de la partida.

“Y otra vez el barro pegajoso. Asfixiante, en un paisaje desoladamente chato y gris, castigado por una lluvia interminable. Un lodo resbaladizo que Armstrong desperdigaba la caravana”³.

Quedó empantanado el Panhard de Marín. El de Laborde torció un eje, perdiendo cuatro horas en reparar la emergencia. Reanudó la marcha lentamente por la huella y detrás venía Odell, que recuperaba terreno, el Ford dobló fuerte y a la salida de una curva ciega, de golpe se encontró con el otro coche y lo llevó por delante. Dos de los cinco autos que estaban en carrera chocaron, los coches quedaron deteriorados, los pilotos en algún lugar hicieron noche.

En Córdoba llevaba lloviendo una semana. A las 7 de la tarde del domingo 27 de marzo, llegó el Panhard Levasseur de Andrés Castro. Víctor Laborde informaba que sacar el coche de una zanja le había llevado 24 horas, incluyendo tres horas de caminata hasta Ballesteros para pedir ayuda.

Cassoulet recordaba que *“por Cárcano el camino estaba en lo alto, pero que igual estaba todo tapado por el agua, apenas se divisaban a los costados*

³ Diario “La Nación”, Suplemento “Historia del Automovilismo Argentino”

las puntas de los postes del alambrado. Tuvimos que bajarnos y metidos en el fango ir marcando la ruta con palos, ramas y todo lo que pudiera servir de estacas". Su relato lo remataba diciendo: "Habíamos terminado en el camino un porrón de ginebra. No la sentíamos porque parecía agua. Yo creo que si en esos momentos nos pegaban un tajo en la cara, no hubiera salido sangre. Fuimos al hotel. El agua del molino venía helada. Ese frío se juntó con el que traíamos de la empapadura. Cuando me metí en la cama me agarraron unos chuchos que creí que me moría. Lo peor que la carrera seguía al otro día"⁴.

Al día siguiente, lunes 28, a las 8,55 llegó el segundo auto, el de De Dion Bouton de Cassoulet. El martes 29, a las 12,45 llegó el Delaunay de Víctor Laborde, y el mismo día a las 3,50 de la tarde llegó el Ford de Odell.

Originariamente planeado el Gran Premio en tres días, se corrió en seis jornadas. De los siete coches que largaron terminaron cuatro.

Clasificación del Primer Gran Premio de Automovilismo de Argentina:

- 1º: Juan Cassoulet en 30 horas y 42 minutos.
- 2º: Andrés Castro en 42 horas y 53 minutos,
- 3º: Víctor Laborde en 53 horas y 19 minutos;
- 4º: B. Odell en 67 horas y 14 minutos.



⁴ Revista "El Gráfico"

⁵ Foto publicada en <http://elpaisdeltango.blogspot.com/2013/05/ila-civilizacion-y-el-progreso-6.html>