

Eduardo P. Archetti

El potrero, la pista y el ring

Las patrias del deporte
argentino



FONDO DE CULTURA ECONÓMICA

México - Argentina - Brasil - Chile - Colombia - España
Estados Unidos de América - Perú - Venezuela

Automovilismo y modernidad: paisajes, máquinas y hombres

El Automóvil Club Argentino (ACA) se fundó en 1904 y entre sus objetivos estaba el de fomentar el automovilismo en el país. Se suponía que el paisaje argentino llano y poco montañoso era auspicioso para el tipo de carreras que unía ciudades. Estas carreras habían comenzado en Francia en 1894, con la clásica París-Rouen, y fueron suspendidas pocos años después por los accidentes mortales que se producían. El primer Gran Premio de la Argentina se realizó en marzo de 1910 con la participación de siete autos y el recorrido era de Buenos Aires a Córdoba, pasando por Rosario. Los caminos en penoso estado, las lluvias abundantes y los accidentes convirtieron la primera carrera en una odisea en donde tanto la resistencia de las máquinas como la de los pilotos y la habilidad de los mecánicos se ponía a prueba. Llegar a Rosario llevó casi diez horas y el primer auto en entrar a Córdoba demoró cuatro días. El último en llegar lo hizo una semana después de la largada. Parga observa que ese primer

Gran Premio "fue una empresa titánica para su tiempo, hecha por hombres increíbles, a bordo de rústicas máquinas que avanzaron por una huella rebelde, casi siempre desconocida, que solía desaparecer bajo el agua del pantano mientras la lluvia no cesaba" (1995, tomo I: 29). Era, además, fácil extraviarse y no llegar a destino por esa razón (Borocotó 1946: 143). Esta carrera siguió disputándose hasta 1932. Es importante señalar que los elementos que constituirían la esencia del Turismo de Carretera (TC) años después estaban ya allí: caminos pobres, público curioso, pilotos llenos de coraje, verdaderos aventureros, y mecánicos acompañantes capaces de las reparaciones más insólitas. Este contexto "romántico" iba a estar acompañado por la idea de que el automovilismo era la expresión máxima de la modernidad, la unidad entre productos industriales y destrezas individuales. Había otro elemento importante: los autos recorrían el territorio nacional y al hacerlo no solo lo descubrían sino que permitían la apropiación concreta de ese paisaje por parte de las máquinas, sus pilotos y sus públicos. En la década del treinta las transmisiones radiales de Luis Elías Sojit, "el inventor del automovilismo deportivo", con la ayuda de aviones, consolidan el automovilismo como una estrategia de localización exitosa de eventos "populares", por la cantidad apreciable de público que se acerca a la vera de los caminos, en el que la tecnología moderna importada —radio, autos y

aviones— juega un papel determinante (Ulanovsky, Merkin, Panno y Tijman 1995: 186-91).

El espacio del automovilismo deportivo coincide, casi en su totalidad, con el espacio dominante del polo: Buenos Aires, provincia de Buenos Aires, sur de la provincia de Santa Fe y sur de la provincia de Córdoba. Invertir en autos de carrera y mantenerlos necesitaba no solo de la presencia de gente con economías holgadas sino de una infraestructura técnica y mecánica, concesionarias y talleres, que solo existía en grandes ciudades y en las ciudades medianas de la pampa. El Club Atlético de Rafaela en la provincia de Santa Fe, fundado en 1907, es un ejemplo de estas circunstancias. Su comisión de automovilismo organizó la primera carrera en 1919 en un circuito delimitado de 350 km que iba y venía a Rafaela, pasando por Morteros y San Francisco en la provincia de Córdoba. Cuando en el país no había caminos buenos asfaltados, el circuito de Rafaela fue ejemplar: bien delimitado, bien marcado, se recurrió al uso de terraplanadoras de tracción animal para cerrar huellas y amortiguar los colchones de tierra. Más importante aún "los pasos a nivel, los pozos, las alcantarillas, todo fue dibujado y entregado a cada participante, de modo que tuviera la idea más completa de la aventura que se proponía encarar" (Parga 1995, tomo I: 57). Esto expresaba el trabajo de toda una comunidad. Esta tradición continuó con el correr de los años cuando pueblos ente-

ros se dedicaron a financiar a sus corredores y héroes locales. Hasta 1925 se produjo una multiplicación de carreras en toda esa zona: en la provincia de Santa Fe a Rafaela se unen Esperanza, Rosario y la ciudad capital, en la provincia de Córdoba se hacen competencias en la ciudad capital, Laboulaye, Hernando, Villa María, La Carlota y Moldes, en la provincia de Buenos Aires en La Plata, San Martín, con su autódromo de 3.000 metros a partir de 1927, Bahía Blanca, Coronel Suárez, Mercedes (en donde se disputaba una carrera en circuito muy importante) y, por supuesto, en Buenos Aires e incluso, aunque marginalmente, en Mendoza, San Juan y Tucumán. Las carreras eran heterogéneas e iban desde el Gran Premio, con recorridos de hasta 1.500 kilómetros en 1925, hasta las carreras cortas, de pocos kilómetros, de velocidad pura. Los Grandes Premios son dominados en este período por los Studebaker, importados desde Estados Unidos. El Gran Premio de 1928 consolida el automovilismo deportivo: 40 pilotos inscritos, 19 marcas de automóviles, entre ellas Mercedes, Chrysler, Hudson, Bugatti, Studebaker, Lancia, Ford, Jordan y Alfa Romeo, y la participación de Correa da Silva, un excelente ruetero brasileño (Parga 1995, tomo 1:136). Esta rápida expansión convierte al automovilismo deportivo en una actividad nacional regulada por el ACA, con sede en Buenos Aires, que mantenía el control sobre los Grandes Premios y or-

ganizaba la mayor cantidad de carreras, seguido demasiado lejos por el club de Rafaela con sus 500 millas. Es importante recalcar que para fines de los veinte solo había una ruta pavimentada en el país y era la que unía Buenos Aires con La Plata. Las carreras seguían estando sometidas a las inclemencias del tiempo y de estos accidentes dependían, muchas veces, los resultados.

Este período, que se extiende hasta mediados de la década del treinta, estuvo dominado por intrépidos pioneros, pilotos de destacada actuación y que, por lo general, morían en carrera. Era la época de la experimentación tecnológica y de la producción de verdaderos autos híbridos en donde partes y soluciones diferentes se agregaban con la intención de conseguir la mayor velocidad y conservar la estabilidad. Se cambiaban los bloques, se retocaban los motores originales, se añadían otros caños de escape y tanques de nafta y se mejoraban los amortiguadores, los elásticos y los frenos. Para todo ello no solo se necesitaba un taller mecánico, recursos, sino, además, había que tener una gran capacidad de experimentación. Uno de ellos fue Domingo Bucci, muerto en carrera en 1933, un gran mecánico cordobés de Morteros, que tenía un coche Hudson especialmente preparado por él, el "Bestium", que tenía una capacidad de 4.880 cc. Hay que poner en esa lista a Paris Giannini, italiano instalado en Mercedes, que muere en el Gran Premio de 1929, a Ernesto Bóssola y Carlos Zatuszek, polaco, grandes

mecánicos e innovadores tecnológicos muertos también, trágicamente, en carrera, a Ernesto Blanco, mecánico porteño, del cual se decía que era el primer piloto metódico que supo competir de un modo "casi científico" (Parga 1995, tomo I: 166), a Juan Antonio Gaudino, inmigrante italiano y fino experimentador, que probó fortuna en las 500 millas de Indianápolis en 1932, y a Raúl Riganti, mecánico y concesionario de autos, socio de Blanco, quizás el más grande de todos durante ese tiempo, que pasó de correr en los autos abiertos a los con capota rígida a partir de 1934, y participó con relativo éxito en dos carreras en Indianápolis.

En 1934 el Gran Premio se hace desde Rosario a Resistencia, rompiendo el ciclo tradicional Buenos Aires-Córdoba. En 1935 el Gran Premio llega a Chile con largada en Buenos Aires y a la velocidad pura se la reemplaza por la regularidad, es decir con un máximo de velocidad permitida. En este Gran Premio se pasa a "una nueva fórmula de grandes carreras en carretera, al coche de turismo transformado en una máquina de carrera, conservando más o menos la apariencia de un automóvil común" (Sojit y Micoli 1956: 246). Ese recorrido se repite en 1936, se amplía a 6.865 kilómetros, aparecen los equipos de marca -Chevrolet y Plymouth-, y en él se consagra definitivamente Raúl Riganti. En ese año y el siguiente, para muchos la época de oro del automovilismo argentino que dejaba para siempre

la etapa pionera, hubo más de setenta carreras en total que incluye por primera vez el Gran Premio de la Ciudad de Buenos Aires en el circuito de la Costanera. Se regulan, asimismo, de un modo claro los tres tipos de carreras: las de pista que debían hacerse en circuitos tipo parque o caminos pavimentados o arreglados que no debían exceder de los 5.000 metros, las de velocidad en pistas pavimentadas o arregladas, cerradas para el público, que permiten velocidad de más de 120 km/h y las de carretera con un recorrido no inferior de los 500 km sobre carretera o en circuitos naturales. El Gran Premio de 1937 es el primer recorrido por gran parte del país ya que pasa por quince provincias e instala la carrera en el imaginario nacional de un modo definitivo. Era un "gran escenario, desde la Puna hasta la Patagonia, es decir, las rutas que atraviesan la Patria entera... Parte de ese escenario y protagonismo fue el público de todo el país que veía llegar hasta la misma puerta de su casa a sus ídolos con sus autos y sus equipos: espectáculo masivo y de integración nacional" (Emiliozzi 1992: 27).

En 1937 aparece Oscar Gálvez, piloto de Ford, que marcaría con su talento los próximos años del TC y se cristaliza la competencia de marcas, especialmente entre Ford y Chevrolet que se ensamblaban en el país desde la década anterior. En el Gran Premio de 1938 por primera vez coinciden Oscar Gálvez, con Ford, y Juan Manuel Fangio, con Chevrolet. Una nueva época co-

menzaba. Las etapas eran más largas y los autos debían estar mejor preparados. El salto cualitativo tanto a nivel de pilotos como de solidez tecnológica es muy grande. Para 1938 las carreras con los coches con carrocería cerrada y metálica se generalizaron. Estas mejoras se volvieron obligatorias ya que aumentaban la seguridad de los pilotos. Uno de los grandes problemas en las décadas anteriores, como he señalado anteriormente, era la alta mortalidad entre los pilotos. Otra de las mejoras tecnológicas importantes es el reforzamiento del sistema de refrigeración del motor con un tanque auxiliar que bombea agua al radiador, la adición de un tanque de aceite complementario directamente comunicado con el cárter, lo que permitía completar el nivel de aceite sin parar el auto, un mejoramiento radical de la suspensión y la amortiguación, y el reforzamiento de la carrocería y el eje delantero. A partir de estos cambios, y porque las carreras eran más largas, se necesitaba un sistema de apoyo mecánico considerable. Con la introducción de los equipos la participación en los Grandes Premios se hizo más costosa. El apoyo de las marcas era necesario así como un sistema de ayuda económica en los pueblos de donde provenían los volantes. Si no había financiamiento suficiente los auxilios y los mecánicos debían, por lo general, pagarse sus gastos, tanto los de traslado como las comidas o cualquier extra. La descripción del taller de los Emiliozzi a media-

dos de la década de los treinta da una idea de esta situación:

En cualquier día de la semana el movimiento en el viejo taller tenía sus horarios, sus turnos, de día y de noche, y los hombres se alternaban, cada uno ocupando su puesto, cada uno haciendo lo que sabía y lo que debía, en su sitio, ya sea limpiando piezas, colaborando en el armado del motor, ocupándose de la chapa, de electricidad o de pintura, llevando estadística, sacando fotos, cebando mate... La disciplina no entorpecía el placer de estar todos juntos en pos de la bandera a cuadros: había olor a grupo, a hogar... la escudería Emiliozzi fue una familia muy numerosa. (Emiliozzi 1992: 28).

Había una idea de empresa común, familiar y local. Un triunfo de los Emiliozzi era el triunfo de todo Olavarría así como un triunfo de Fangio lo era de todo Balcarce. Era usual pensar el TC como la relación estrecha entre el pueblo, la chacra, los caminos y la carrera. Se pensaba que el automovilismo era motor de progreso no solo para el país sino fundamentalmente para el interior y sus pueblos. Los duelos entre pilotos eran duelos entre pueblos: Las Rosas representada por Pian y Arrecifes por Froilán González y, a la vez, entre provincias, Santa Fe contra Buenos Aires, "algo profundo, recóndito" (Merlo 1991: 138). *El Gráfico* comenta que esos años y los que vendrían después confirman al automovilismo como una

de las expresiones más altas de la democracia en la que no influyen ni las herencias ni los pergaminos, no hay recomendación que valga, "no hay título capaz de crear un sentimiento en el pueblo si ese título no se conquistó por verdadero mérito" y no existe "obstáculo ni fracaso para quien tiene fuerza", es "capaz y valiente"(1942, 1188: 23). Borocotó, el periodista estrella de esa misma revista, describe al público de los Grandes Premios que iba a ver pasar los coches:

aa caballo, en sulky, jineteando un burrito de paso tardo y seguro, en bicicleta, en auto, a pie, el asunto era acercarse al camino para ver pasar esas figuras que, a lo lejos, no se estaba muy seguro de si eran reales o legendarias... desde bien tempranito caía el paisanaje, encendía fuego, clavaba los asadores o establecía las parrillas y, entre mate y mate se iba dorando la carne que chirriaba con su gotear intermitente sobre las brasas y cuando llegaban los volantes era aquello un enjambre de asadores inclinados, como saludándolos. (*El Gráfico* 1946, 1422: 45).

En 1940, en el Gran Premio Internacional del Norte, Buenos Aires-Lima-Buenos Aires con el duelo entre Gálvez y Fangio, que representan a dos marcas, se consolida una oposición que, de alguna manera, dividirá al país detrás de estas dos figuras. Este premio, ganado por Fangio en una epopeya homérica, es, al mismo tiempo, la demostración de que el TC es un emblema del país

que puede, con orgullo, mostrarse en el exterior. Los proyectos de hacer la carrera Buenos Aires-Caracas o incluso Buenos Aires-Nueva York habían sido discutidos con seriedad en 1941 y 1942. Esta idea, sin embargo, se abandona por los efectos de la guerra y las dificultades que había en la provisión de piezas, neumáticos y nafta. Se pensaba que ya no había cordilleras que impresionaran y que las grandes distancias se habían acortado de un modo sensible ya que los caminos y los coches habían mejorado. El automovilismo argentino estaba listo para dar esos saltos y mostrar al mundo de lo que eran capaces sus pilotos y sus máquinas –e incluso impresionar al público norteamericano– (*El Gráfico* 1941, 1126: 39). 1947, un año antes de la Buenos Aires-Caracas, es una fecha clave para el automovilismo argentino ya que llegan al país las Alfa Romeo y las Maserati de pista junto con algunos de los mejores pilotos europeos de ese momento: Varzi y Villoresi. Los dos premios corridos en Buenos Aires son ganados por Villoresi en su Maserati. Pilotos argentinos, incluidos Oscar y Juan Gálvez y José Froilán González, participan con poco éxito en las carreras y el mejor clasificado local lo hace en el quinto puesto en la primera carrera (Parga 1995, tomo II: 332-3). Sin embargo, con esa magra cosecha comenzaba una nueva etapa de internacionalización, en la que participar en las competencias de pista europeas y conducir los autos europeos, eran una posibilidad real para los me-

jores pilotos argentinos. Esa visita y las visitas del año siguiente de casi los mismos pilotos y máquinas se salda con un mejor desempeño de los pilotos argentinos, especialmente Fangio y Oscar Gálvez, y dan un impulso importante a las competiciones de pista, lo que se llamaba "mecánica nacional". En 1947, como antesala del Buenos Aires-Caracas, se lleva a cabo un Gran Premio internacional que desde Buenos Aires, *via* Resistencia y Tucumán, entrando a Chile por Uspallata, llegaba a Santiago y volvía al punto de partida, saliendo desde Copiapó, por el paso de San Francisco, rumbo a Catamarca y Tucumán (5.374 km). Esta verdadera maratón fue ganada con gran autoridad por Oscar Gálvez.

En 1948 el TC argentino sobrepasa los límites de lo posible: se corre la Buenos Aires-Caracas en dos tramos, de ida hasta Caracas y el regreso desde Lima. Se intentó de manera infructuosa incorporar a la carrera prestigiosos volantes europeos. Carlos Pintacuda, gran piloto italiano, decide no participar ya que "esas carreras son pensadas para los muy afamados volantes locales" que tienen la experiencia de correr en rutas abiertas (*El Gráfico* 1948, 1505: 34). Finalmente se consigue una participación internacional relativamente importante. Entre los 141 participantes hay 8 peruanos, 5 chilenos, 5 bolivianos, 3 venezolanos y un uruguayo contra 119 argentinos. El tramo de Buenos Aires a Caracas era de 9.580 km y fue recorrido en 20 días con cinco de descanso. Fangio

hace una carrera irregular con un solo triunfo en la quinta etapa desde La Paz a Arequipa y en la séptima etapa tiene un accidente en el que muere su acompañante. Los hermanos Gálvez dominan con claridad ganando una etapa detrás de otra. Sin embargo el ganador total fue Domingo Marimón por la descalificación de Oscar Gálvez en la última etapa. A Caracas llegan solo 44 coches de los que comenzaron en Buenos Aires. El regreso de Lima (4.833 km) lo corrieron solo 79 tripulaciones y se decidió conceder en los días de descanso hasta ocho horas para que los coches pudieran repararse. Esto aumentó la efectividad y a Buenos Aires llegaron 43 participantes. Oscar Gálvez se toma la revancha y gana el regreso. Es importante hacer notar que de los 141 inscriptos originalmente solo 26 coches hicieron los dos recorridos. Esta carrera fue definida como la base de la carrera Buenos Aires-Nueva York que nunca pudo concretarse.

Los coches argentinos se veían como ejemplos de la superioridad tecnológica y de la calidad de sus pilotos y para muchos era "gente que colonizaba la América del Sur", una "colonización deportiva" basada en el coraje y el cálculo (Parga 1995, tomo II: 472). Sin embargo cuando comenzó a planearse en 1941 se pensaba que la carrera no era una manifestación netamente deportiva "pues su transcendencia llega al intercambio turístico, a beneficiar las transacciones comerciales, a establecer un conocimiento y una cordialidad

entre los pueblos que no se lograrían con discursos de diplomáticos" (*El Gráfico* 1941, 1143: 18). *El Gráfico* insistirá en 1948 en que esa competencia "escapa a los límites estrechos de una prueba deportiva" ya que "une pueblos de origen e historia comunes", "demuestra la practicabilidad de los caminos", brinda "una demostración de pericia y voluntad que produce emulación" y "evidencia el grado de capacidad alcanzado por los expertos mecánicos" (1948, 1531: 26). Las voces críticas hacían énfasis en la inutilidad de tamaños esfuerzos y en la distracción de poblaciones enteras que financiaban a sus representantes. Se organizaban festivales, loterías, colectas públicas, se conseguía el apoyo municipal y hasta se patrocinaban torneos deportivos para que sus pilotos pudieran correr. A esto se sumaba la participación voluntaria de los numerosos auxilios que eran necesarios para semejante prueba. Todo Arrecifes se moviliza por José Froilán González así como Capitán Sarmiento por Daimo Bojanich y Balcarce por Fangio (Parga 1995, tomo II: 430). Al mismo tiempo la carrera fue vivida como muy larga y penosa y quedaron expuestas las deficiencias de la cooperación en los países por donde la carrera se desarrolló. El presidente Perón defendió el significado de la carrera porque mostraba el coraje de los pilotos argentinos, porque ayudaba a "conformar un espíritu nacional que cada día se aglutina más" y porque es necesario cumplir con una ambición profun-

da: "poder correr con nuestros propios coches, fabricados en el país" (*La Nación*, 12/12-1948: 4). Los críticos dirían que "pese al abrazo ofrecido por Argentina a sus hermanos de historia e idioma será mejor quedarse en casa un rato largo" y aunque los pilotos argentinos entren en la leyenda, "con sus virtudes de héroes flotando en los caminos", "no volvamos, ya está hecho, terminó, no volvamos", "quedémonos en casa que tenemos mucho que hacer" (*El Gráfico* 1948, 1546: 37). El Turismo de Carretera se queda en casa definitivamente y será en las décadas posteriores la "esencia" y la marca de originalidad del automovilismo nacional. Sin embargo, las visitas de pilotos y máquinas de pista había abierto la posibilidad de una participación argentina en el prestigioso circuito europeo. Vuelven en 1949 los visitantes europeos y Oscar Gálvez les gana en Palermo y Fangio en Mar del Plata. Comenzaba otra época en la historia del automovilismo argentino y, afortunadamente, Fangio no se quedó en casa como *El Gráfico* pedía.

Juan Manuel Fangio es, sin lugar a dudas, la síntesis casi perfecta de esta historia. De padres italianos, nació en Balcarce en 1911, una ciudad típica de la pampa en donde la agricultura de la papa marcaba los ritmos de trabajo y las posibilidades de progreso económico. Fangio entró a los 11 años como aprendiz en un taller metalúrgico en donde se hacían piezas para autos, ca-

miones y máquinas agrícolas. Posteriormente pasó a trabajar en la reparación de autos en la concesionaria Ford y su aprendizaje final lo hizo en la concesionaria Studebaker de Miguel Viggiano. Al dejar a los 12 años la escuela primaria y los estudios para siempre entró como joven mecánico y un par de años más tarde pasó a ser mecánico ajustador. Posteriormente pasa a ser "experto" en poner a punto los autos reparados o recién importados. A Fangio le fascinaba la mecánica y en el taller de Viggiano aprendió todos los secretos posibles y sobre todo a improvisar. Acerca de ese período de su vida comentaría muchos años después que "mirando fui aprendiendo de a poco a hacer algunos trabajos, en aquella época el aprendizaje consistía en eso: en mirar y 'robar' conocimientos de los que más sabían... entonces uno iba haciéndose, entre herrero y mecánico" (Fangio y Carozzo 1986: 25). Viggiano corría en algunas ocasiones y en su taller Manuel Ayerza, uno de los grandes corredores de antes de la guerra, preparaba su Studebaker. Ver la preparación "a mano" de los dos autos fue para Fangio una enseñanza imprescindible. Viggiano le enseñó, también, a conducir en el barro, a ser sensible al acelerador, a minimizar el deslizamiento de las ruedas, a frenar a tiempo, a usar correctamente los cambios y a llevar el coche siempre equilibrado (Moss 1992: 16). Su debut en las rutas polvorientas de la pampa fue en 1928, como copiloto de Manuel Ayerza, en un Chevrolet de cuatro ci-

lindros, en una carrera desde Coronel Vidal hasta Maipo.

Al volver del servicio militar en 1932 con 21 años, en sociedad con los hermanos Duffard y su hermano menor Rubén, instaló un taller mecánico en pleno centro de Balcarce. Incursionó en carreras locales con el principal objetivo de hacer propaganda para su taller. Su debut oficioso como piloto fue en 1936 en una carrera en el circuito Benito Juárez en un taxi modificado. El 27 de marzo de 1938 debutó oficialmente en una carrera en el circuito de Necochea en donde, con un auto menos potente que los de los consagrados volantes Arzani y Zatuszek, consiguió un decente tercer lugar. Esta performance lo convenció de que "podía tener una carrera como volante que era lo que había soñado por muchos años" (Ludvigsen 1999: 13). Como volante de Turismo de Carretera participó activamente desde 1938, primero con Ford y luego con Chevrolet, y dio batalla a los hermanos Gálvez que dominaban esa categoría. Su primer gran triunfo fue en 1940 en el Gran Premio Internacional del Norte: Buenos Aires-Lima-Buenos Aires. Un total de casi 9.500 kilómetros. Ese mismo año salió Campeón Argentino de Carretera. Balcarce lo consagró como su héroe máximo ya que a partir de ese año ya no sería sólo un pequeño pueblo perdido en la pampa y solo conocido por la producción de papas. En 1941 defendió su título con victorias en el Gran

Premio de Brasil y en las Mil Millas Argentinas. Fangio, de esa manera, pasaba a ser conocido y admirado en Bolivia, Perú y Brasil. A causa de la guerra y por la escasez de combustibles, piezas y neumáticos, las carreras fueron suspendidas de 1942 a 1945. Fangio diría, ya consagrado, que esa etapa formativa fue la más importante ya que fueron los años de mayor esfuerzo y sufrimiento que es cuando se forma el carácter de un hombre (Moss 1992: 15). Al terminar la guerra, sin embargo, Fangio tenía un gran temor de que su carrera en el automovilismo hubiera terminado a causa de su edad (Fangio y Carozzo 1986: 81). Todo cambió a partir del año siguiente.

A partir de 1946 participó con relativo éxito en carreras de pista en los circuitos de Tandil y de San Justo. En 1947, como hemos visto, el Automóvil Club Argentino, con el apoyo del gobierno de Perón, invitó a conocidos equipos y pilotos europeos para correr en la Argentina durante la pretemporada de enero y febrero. Se permitió a los coches de Mecánica Nacional competir contra la Alfa Romeo de Achille Varzi y la Maserati de Gigi Villorresi, pilotos italianos consagrados en Europa. Fangio participó con un Chevrolet al que se le puso un motor de camión para aumentar su potencia. Era tan feo que lo bautizaron "La Negrita". Fangio y su auto fueron lo mejor de los pilotos nacionales aunque no logró derrotar a los italianos. En 1948 se repitió la experiencia pero esta vez Fangio y Gálvez corrieron con los

mismos coches que los europeos pero, otra vez, sin mayores éxitos. Para el verano europeo de ese año y con el apoyo decidido de Achille Varzi el Comité del ACA decide enviar una delegación argentina compuesta por Fangio, Oscar Gálvez y Pascal Puópolo. Fangio compite con un Simca Gordini en Reims sin poder terminar las dos carreras. Su triunfo en la pretemporada de 1949 en Mar del Plata con una Maserati importada por el ACA permitió que la prensa especializada europea lo viera como un piloto con grandes condiciones. Un periodista inglés dijo de Fangio que impresionaba porque "tenía una idea fija: ganar la carrera, y conducía de acuerdo con esto desde el inicio al fin" (Lugvidsen 1999: 16). Ese mismo año fue el de su consagración europea. Corriendo para el equipo de Achille Varzi, que había muerto en un accidente el año anterior, gana en San Remo con una Maserati, financiada por el ACA y con el apoyo del gobierno argentino y la empresa Suixtil. Esta victoria se repetiría en Pau, Perpignan y Albi. A estas victorias se suman las logradas con un Simca Gordini en Marsella y con una Ferrari en Monza. Esta última victoria fue, sobre todo, percibida como homérica en la Argentina ya que Fangio, con la misma máquina que los pilotos oficiales de Ferrari, Ascari y Villorresi, conseguía derrotarlos. Los europeos veían a la Argentina como una nación rica y privilegiada que se había escapado de los males de la guerra y que estaba en condiciones de financiar las ex-

pediciones de sus mejores pilotos. Por otra parte, el ACA y el gobierno argentino veían en esos triunfos la posibilidad de ubicar a la Argentina, al menos, en condiciones de igualdad con las naciones modernas industriales. La Argentina participó de un modo privilegiado en la consolidación de un espacio global de competencias automovilísticas y Fangio fue, sin duda alguna, el símbolo de una nación.

La gira europea fue seguida con pasión desde Argentina y sus victorias transmitidas por Radio Belgrano por Luis Elías Sojit y su hermano Manuel. Su aparición en el automovilismo europeo fue definida como la presencia de “un asombroso meteoro maduro”, ya que tenía 37 años, y su estilo de manejo como “no solo audaz sino sistemático”. Fue además percibido como “amistoso, modesto y demoniaco solo en el manejo” ya que sus modales, contrarios a los dominantes en el ambiente de las estrellas europeas, no estaban marcados por los celos y el individualismo extremo. Era un “hombre de una gran lealtad” (Lugvidsen 1999: 37-8). Su retorno a la Argentina en agosto, dos semanas después de su última victoria en Albi, fue apoteótico: recibido por una muchedumbre en el aeropuerto –que incluía a los hinchas de los Gálvez– y acompañado por otra aún mayor en la visita que hiciera al presidente Perón en la Casa Rosada.

La Argentina había encontrado un héroe que no solo expresaba ideales de movilidad social,

igualdad de oportunidades e integración social, sino que era, además, capaz de vencer a los mejores pilotos europeos en las carreras de pista. Su “resistencia física, habilidad y sensibilidad mecánica” había sido forjada en las maratones automovilísticas de la Argentina y América del Sur (*The Sunday Times*, 9-5-1999:15). Si bien los autos y los motores eran ejemplos de modernidad, había en Fangio aspectos “románticos” que no solo tenían que ver con su estilo personal y su figura gentil y bonachona: era el producto de un pueblo de inmigrantes en la pampa argentina profunda que no tenía ni raíces aristocráticas ni se parecía a una urbe industrial. Para muchos argentinos era “un paisano con mucha astucia y fino sentido de la observación” (Parga 1995, tomo III: 650). La fascinación argentina por su figura era correspondida por la fascinación de los europeos que vieron en él a un “corredor de raza” y un “modelo de dignidad, humildad y calidez humana”. Él mismo diría que “pertenecía al mundo que se integraba con la competencia pura”, sin trampas, y “con el progreso”. Así “había sido en su país” y sería del mismo modo en el extranjero (Parga 1995 tomo III: 651). Era tanta la admiración que despertaba que Stirling Moss, uno de sus más enconados “enemigos”, escribió el libro más hermoso sobre su vida (Moss 1992). De él dijo que no hubo un piloto que se le acercara porque “tenía un nivel casi irreal de talento natural y destreza para pilotar, unidos a un tempera-

mento notable... y era un ser humano extraordinario" (Moss 1992: 60). Fangio tenía muchos secretos, además, pero el mayor era que la noche anterior a las carreras le gustaba conducir por el circuito durante tres o cuatro vueltas, utilizando los faros en la oscuridad para grabar en su memoria las características más salientes del trazado (Moss 1992: 118). Pero talento natural, resistencia física, que en él era producto de tantos años duros en Turismo Carretera, y memoria no excluían una tremenda inteligencia táctica, su virtud más notable según Moss. La combinación de esas virtudes lo convirtieron en un "genio absoluto" (Moss 1992: 130).

1951 fue su consagración definitiva al ganar con Alfa Romeo el primer campeonato mundial. La pareja Fangio y "Alfetta", para muchos el auto de carrera más hermoso de todos los producidos, conseguía ganar a las poderosas Ferrari, que incluía entre sus pilotos a José Froilán González, otro argentino formado en TC y que tuvo una carrera importante hasta 1960 con 26 carreras disputadas y dos victorias. Entre ese año y 1957 Fangio ganó el campeonato mundial cinco veces y lo hizo con cuatro fábricas diferentes: Alfa Romeo, Ferrari, Maserati y Mercedes-Benz. Ganó 24 de los 51 grandes premios en los que participó, 28 veces ganó la clasificación, 48 veces comenzó en la primera fila, y en 28 ocasiones hizo el récord de vuelta. Pocos pilotos de Fórmula 1 pueden mostrar estos índices de efec-

tividad en una época caracterizada por los riesgos y los accidentes fatales. En los nueve años en que Fangio estuvo activo 30 de los pilotos que competían contra él habían muerto en accidentes fatales y él mismo había sido testigo del horrible desastre en Le Mans cuando el Mercedes de Pierre Levegh se fue contra el público matando a 80 espectadores. Sobrevivir sin accidentes en ese período fue una muestra de su coraje y habilidad.

La carrera de Fangio estuvo marcada por muchos episodios antológicos pero ninguno superado por su proeza en el Gran Premio de Alemania en 1957. Una carrera que había comenzado con su claro dominio se complicó en la décima vuelta. Luego de una detención en boxes la ventaja de 29 segundos que Fangio tenía con su Maserati sobre la Ferrari de Hawthorn no solo había desaparecido sino que, al ponerse de nuevo en carrera, estaba a una distancia de 51 segundos. Para poder ganar, quedando solo diez vueltas, tenía que descontar por vuelta más de 5 segundos. Para hacerlo bajó los récords de vuelta de un modo prodigioso, llevando el récord de 9m 33s a 9m 17s. Dio alcance a Hawthorn en la penúltima vuelta y le ganó por una diferencia de 3 segundos (Parga 1995, tomo III: 633). Era de difícil explicación la hazaña de un hombre que tenía ya 46 años. Para Moss, no hay en la historia del automovilismo una exhibición de habilidad y coraje como la que Fangio hicie-

ra ese domingo: "Fangio fue el más admirable piloto de todos los tiempos" y "siempre estuvo en una clase por encima del resto, el único hombre capaz de producir una actuación como esa" (*The Sunday Times* 9-5-1999: 15). Fangio mismo diría que esa fue su mejor carrera en el circuito que más amaba desde 1951 cuando corrió por primera vez allí con su "Alfetta". Según sus palabras "ese día logré por fin conquistarlo, como si le hubiese sacado todos sus secretos, como si le hubiese vaciado su intimidad" (Fangio y Carozzo 1986: 230).

Fangio se retiró en 1958, luego de correr el Gran Premio de Francia y convencido de que con su Maserati no podía competir con las poderosas Ferrari. Como una muestra de respeto, el año anterior en Italia, el "joven" Hawthorn le había rendido homenaje a su modo: pudo haberle sacado a Fangio una vuelta y no lo hizo, como una muestra de admiración y un "tributo final al maestro" (*The Sunday Times* 9-5-1999: 15). Fangio había puesto a la Argentina en el mundo de una manera privilegiada y ejemplar. Su retiro dejó un vacío casi imposible de llenar. Uno podría decir que desde ese año la Argentina ha vivido en una suerte de "abstinencia" y "nostalgia" no solo por la pérdida de un piloto irremplazable sino por la imposibilidad de continuar una tradición. En la década del setenta apareció Carlos Reutemann que hizo una carrera importante en Fórmula 1 corriendo con Brabham y Ferrari, pero nunca lle-

gó a consagrarse campeón mundial, aunque estuvo cerca dos veces.

Mientras Fangio era parte del mundo transnacional el automovilismo nacional siguió sus cauces normales y el TC siguió gozando del apoyo popular. En la década del cincuenta a los pilotos de origen chacarero se unieron grandes volantes de origen terrateniente y que rompieron la tradición de los pilotos-mecánicos: Carlos Menditeguy, Rodolfo de Álzaga, Gastón Perkins y Juan Manuel Bordeu. De Álzaga llegó a ganar el campeonato argentino en 1959 en pleno apogeo de los hermanos Gálvez. La década de 1960 verá la aparición de los hermanos Emiliozzi que pasan a dominar con tanta claridad que en 1963 ganan diez carreras. Hay, asimismo, un aumento de las carreras de TC en autódromos. Paralelamente seguían las competiciones de pista en las categorías Fuerza Limitada y Fuerza Libre, herencia de la Mecánica Nacional. La Mecánica Nacional en sus variantes entra en crisis ya que representaba una fórmula anacrónica en la que la libertad en la elección del chasis era acompañada por la libertad para decidir la cilindrada de los motores. En la década del sesenta será reemplazada por las diferentes fórmulas: 1 y 2, al comienzo, y posteriormente, 3 y 4. Este desarrollo era paralelo a los cambios que se habían producido en Europa. Al mismo tiempo aparecen las carreras de los coches estándar, conocida como Turismo Mejorado y Sport. Esto acelera el mundo de las competen-

cias ya que se corría todo el año pero sin que, necesariamente, la Argentina fuera capaz de producir pilotos de nivel internacional.

La multiplicación de categorías continuó en las siguientes décadas. El resultado fue una maraña de carreras de turismo y de pista con una característica: incluso en Fórmula 1 los coches eran producidos en su totalidad en la Argentina. Es importante recordar que este impulso se debe a la presencia de las fábricas de autos instaladas después de 1955 y que son las que comienzan a proveer de autos a los corredores. Aparecerán, paulatinamente, los Chevy, los Falcon, los Valiant y el legendario Torino que reemplazan a los autos producidos en los talleres artesanales. El Torino incursiona en Europa y en 1969 se organiza una gran expedición con tres coches, nueve pilotos y doce mecánicos. El director de "La Misión Argentina" fue el mismísimo Juan Manuel Fangio. Este decía que había que demostrar al mundo la calidad de los autos y los pilotos argentinos (*El Gráfico* 1969, 2597: 30). De esa "misión" quedaron algunos buenos desempeños pero ninguna victoria. No hubo milagros y las diferencias entre los coches argentinos y el resto era real y no podía ser compensada por la pericia de sus pilotos (Parga 1995, tomo IV: 906-7). Los sueños de grandeza que se comenzaron a forjar con las largas carreras por rutas panamericanas más de veinte años atrás quedaron en eso. Las distancias tecnológicas con Europa eran ya muy grandes y no podían ser acor-

tadas a fuerza de voluntad y un excesivo optimismo. El Torino, ejemplo del automóvil nacional, solo sería "rey" en el ámbito nacional.

Desde 1914 hasta fines de la década del setenta el automovilismo formó parte de las actividades deportivas más importantes en el país. La Argentina pudo, por su condición de país "periférico" pero relativamente rico, participar desde temprano en el desarrollo de este deporte a nivel internacional. Hasta la década del cincuenta esa inversión en máquinas y pilotos produjo excepcionales volantes que pudieron competir con éxito en el mundo restringido y elitista de la Fórmula 1. Fangio era extraordinario, sin lugar a dudas, pero era el producto de circunstancias históricas concretas que hicieron posible su participación: apoyo local, fomento del ACA, interés internacional por incorporar a la periferia, apoyo decidido del gobierno peronista y pasión popular. A partir de la década del sesenta, con la proliferación de categorías y la presencia de fábricas locales interesadas en la expansión del mercado nacional, el automovilismo argentino se insulariza y solo excepcionalmente participará con éxito en el mundo cada vez más globalizado de las competencias deportivas. Reutemann y la Misión del Torino son excepciones. La abstinencia producida por el retiro de Fangio continuó y, paralelamente, no solo su peso histórico se vivió como irremplazable sino que se sintieron de un modo agudo las limitaciones de

lo local en un mundo tecnológico globalizado. Brasil durante estos tiempos de sequía argentina produjo tres grandes campeones en Fórmula 1: Fittipaldi, Piquet y Senna. La Argentina pasa a vivir de su pasado en un presente que se hace cada vez más limitado.