

TECÉ

Ocho décadas de fierros en 80 episodios

PABLO VIGNONE



al arco

TECÉ

Ocho décadas de fierros en 80 episodios

PABLO VIGNONE

ediciones
al arco

Vignone, Pablo

Tecé : ocho décadas de fierros en 80 episodios / Pablo Vignone. -
1a ed . - Ciudad Autónoma de Buenos Aires : Alarco Ediciones, 2017.
128 p. ; 20 x 14 cm.

ISBN 978-987-1367-68-9

1. Automovilismo Deportivo. I. Título.

CDD 796.72

Ilustración de tapa:

Gustavo Damiani gustavodamiani68@gmail.com

Diseño de tapa e interior:

Ana Paoletti anapaoletti@gmail.com

PRÓLOGO

Descubrir, recordar, sonreír, permitirnos ser invadidos por la nostalgia de una época dorada, que se extendió hasta el lamento originada por su partida. Cuánto puede encerrar un libro intenso, profundo, con historias íntimas, reveladoras, heroicas y hasta dolorosas como el que propone la pluma fina, exquisita y acaso quirúrgica por su profundidad y riqueza, como es la de Pablo Vignone. Un periodista avezado, observador nato, analista ajustado, de suficiente y brillante experiencia acumulada en años de ejercer esta profesión-pasión que es el periodismo, volcada en tantas notas y coberturas en el país y en el mundo, ampliadas luego a varios libros con su sello tan distintivo.

En estas páginas encontrarán relatos y transcripciones debidamente seleccionados y puestas en valor, desde la riqueza y las vivencias inigualables deparadas por el Turismo Carretera, hasta sus pasos en falso y las polémicas que, como marca su ADN, nunca van a desfallecer.

La categoría es un fenómeno social que cumple 80 años en agosto de 2017; con eso parece hacer caso omiso de la longevidad para mantenerse vital, efervescente, apasionante y caótica, sosteniendo un inigualable influjo que transmite a la masa de seguidores que perfora generaciones. Esa historia es revi-

sada en 80 episodios que la reflejan desde múltiples y diversificadas aristas, potenciadas con la impronta sutil que distingue al autor.

El anecdotario se patentiza en una forma elocuente, llevadera y atrapante. Se vuelve un verdadero revival de la disciplina madre del automovilismo argentino, que no imagina otra forma de ser como la que imponen quienes le dan vida. La misma que aquellos que se alistaron en esa masa de seguidores que, como mi abuelo, mi viejo o los tuyos, supieron hacerse oír en tantas mañanas de frío insoportable, al costado de las rutas en Pergamino, San Antonio de Areco, Salto o 25 de Mayo para ver a sus héroes ruteiros, envueltos en frazadas y con el fueguito incólume, calentando la parrilla para el memorable asadito.

Son 80 episodios que forman parte de un Turismo Carretera que ha ido de la épica a la tragedia, de los gestos adustos a las sonrisas pícaras. Hombres con letras de molde. Los inolvidables Juan y Oscar Gálvez, el Chueco Fangio, los Emiliozzi, Charly Menditeguy ¡y cuántos más!, hasta acercarnos a tiempos más recientes que supo casi monopolizar un tal Juan María Traverso.

Grandes Premios polvorientos por senderos vírgenes del país; uno y mil reflejos acunados en esos años irrepetibles; diálogos, datos, momentos reveladores; grandezas y pobreza; triunfos y derrotas; alegrías y llantos; abocarse a escribir un libro que se aventure en el inconmensurable mundo del Turismo Carretera, tratándose –como está patenti-

zados— de un terreno que resulta muy arduo describir desde nuevas facetas, ha sido el nuevo desafío que afrontó el autor y que vuelca en estas páginas. Ha hecho foco en un planeta que no admite comparación en el mundo fierrero autóctono; inclusive, uno podría atreverse a pensar que no la tolera en todo el deporte motor del planeta.

A quienes la pasión los ata al automovilismo y en especial al TC, encontrarse con este libro no puede generar otra cosa que placer. Sus páginas invitan a emular con la imaginación a aquellos protagonistas de esos sucesos, que hacen que el TC, vaya, nunca pase inadvertido. ¡Qué va!

CARLOS SAAVEDRA



1 Marzo de 1933. Treinta años antes de la muerte de Juan Gálvez, que se transformaría en el volante más grande de la historia del Turismo Carretera, se puede localizar su génesis, mucho antes inclusive de la concepción. Tuvo lugar en un equívoco, en una tragedia, en un camino de tierra, elementos que, en la mayoría de los casos, seguirían al TC durante su largo derrotero de ocho décadas. En 1933 los autos de carrera caminaban todo lo fuerte que se podía, con escasas limitaciones. El automovilismo era una especialidad exótica, reservada a héroes de distinta espesura, que literalmente arriesgaban la vida en cada presentación, en condiciones que hoy suenan inexplicablemente pavorosas. El asfalto se imponía a cuentagotas y las medidas de seguridad prácticamente no se concebían. Tuvo que morir el mejor piloto argentino del momento para que comenzaran a colocarse en su lugar las circunstancias que darían nacimiento a la disciplina más popular del automovilismo argentino.



2 Estaba previsto que el 5 de marzo de 1933 se disputara el premio IV Ciudad de Arrecifes, una de las carreras más esperadas del momento. El automovilismo en la Argentina seguía la usanza de las carreras en Europa, en circuitos más o menos cerrados (¡en los que se podía cobrar entrada!), con autos tipo ba-

quet (coche de dos asientos), sin techo y con lugar para piloto y acompañante, del estilo de los que en los años '20 habían desempeñado en el Viejo Continente el papel de los coches de Grand Prix (el antecedente de la Fórmula 1). El circuito arrecifeño era, como todos, de tierra; las carreras se disputaban por tiempo corregido y el orden de partida se disponía de acuerdo al momento en que los corredores concretaban su inscripción. (Las pruebas de clasificación son un invento nacido en Mónaco precisamente en mayo de 1933, dos meses después de este episodio). Domingo Bucci concurre al ACA en la madrugada del día en que se abría la inscripción, para poder ser el primero en anotarse y tener la ventaja de correr sin soportar la tierra que levantaban los otros competidores. Pero hubo una discusión, le dijeron que otros telegramas habían llegado primero y que no le correspondería el 1. Amoscado, Bucci retiró su inscripción, dispuesto a no correr su De Soto; pero en los días siguientes se echó a rodar la versión de que no competía por temor al circuito. La reacción fue la opuesta: para dar por tierra con esas maledicencias, Bucci se anotó sobre el cierre, logró el número 42 y largó último, con la convicción de que aún así ganaría la carrera. En la estela de polvo de sus rivales, cuando marchaba a 150 km/h, se llevó por delante al coche de Victorio Zini, que estaba detenido cambiando una cubierta. Murió dos días después, el 7 de marzo. Su mecánico, Arturo Forasioppi, había fallecido en el acto. Atenta a la tragedia, el gobierno de la provincia de Buenos Aires prohibió las carreras (¡hasta las de bicicletas!) en los caminos provinciales.



3 Historia de acción y reacción. El Automóvil Club Argentino, organizador desde 1910 del Gran Premio Nacional, la única competencia que se corría en ruta abierta (es decir, de un punto a otro de la vasta Argentina, al estilo de las primeras carreras en Europa entre 1895 y 1903), apeló la medida. El Gran Premio se corría normalmente entre Buenos Aires y Córdoba, y en enero de 1933 el recorrido llegó hasta Bahía Blanca, para impulsar el desarrollo vial del sur de la provincia. La lluvia de la etapa de regreso permitió que solo un piloto completara el recorrido: Roberto Lozano ganó el Gran Premio por demolición. La pulseada política no dio resultado, de manera que el ACA sacó al Gran Premio de la provincia de Buenos Aires y propuso un recorrido inédito: de Rosario a Resistencia y regreso...



4 Caminos de asfalto y también de tierra, pero máquinas preparadas para correr, y correr fuerte... En ese entonces, se concebía al automovilismo como un terreno experimental en el que ganar velocidad, apto para mecánica ambiciosa: no se concebían las carreras con coches standard o de producción en serie (que tampoco era masiva). El reglamento era muy claro: “se podrá utilizar un automóvil de cualquier fuerza, siendo obligatorio el tipo baquet sin puertas, debiendo éstos estar ocupados. También son admi-

tidos los coches de cuatro asientos, siendo obligatorio llevar un acompañante”. Literalmente: los coches con techo no tenían lugar; la idea era volar. En el primer tramo del Gran Premio, desde la localidad de Paganini (rebautizada en 1950 como Granadero Baigorria), en las afueras de Rosario, a San Lorenzo, le calcularon a Ernesto Hilario Blanco, que conducía un R.E.O, una velocidad de 172 km/h. No era extraño: era el mismo auto con el que Blanco había ganado el IV Premio Ciudad de Arrecifes, menos de un año antes, a 139 km/h, y cuya velocidad máxima rondaba los 200 km/h. El resto de los promedios también quitaba el aliento: en Monje, Ricardo Nasi lidera a 136 km/h; en San Justo, Blanco puntea a 141 km/h. Los promedios caen con la tierra, los problemas mecánicos (Blanco sufre con el aceite) y las pinchaduras de neumáticos. Ganó el periodista chileno Emilio Karsulovic (Mercedes Benz SS), a 114,288 km/h. Pero esta vía de escape del A.C.A. para seguir organizando sus carreras tampoco fue la adecuada. Este cóctel de caminos y de autos era mucho más que explosiva. Era mortal.



5 Esto que sigue a continuación se publicó en la primera plana del diario “El Orden”, de Santa Fe, del lunes 26 de febrero de 1934. Como para desmitificar que el sensacionalismo es un producto reciente de la masificación mediática:

“9 muertos y doce heridos hubo en el accidente.
La imprudencia del público fue la causa.

5 heridos se hallan muy graves.

Las víctimas.

Rosario, 25. El accidente producido al finalizar la carrera del coche conducido por el volante Ernesto Blanco tuvo lugar después de traspuesta la meta de llegada a Paganini. Calculase en 10.000 personas el público que trataba de ubicarse estratégicamente para presenciar la llegada de los corredores. Bomberos y policías custodiaban el lugar haciendo ímprobos esfuerzos por evitar el peligro de accidentes, aconsejando prudencia al público que se obstinaba por ocupar los mejores sitios y cruzaba la pista sin cuidarse de los riesgos a los que se exponía y desoyendo las advertencias de los guardianes del orden. Se habían tendido cables para evitar las invasiones a la pista.

A las 13:45, al anunciarse la llegada de Blanco, el público se arremolinó. Las autoridades de la carrera y la policía trataron en vano de impedir que el público ocupara parte de la pista.

El coche de Blanco, con una velocidad fantástica, cruzó la meta de Paganini e inmediatamente se produjo la escena de espanto y de tragedia que tantas víctimas habían de causar.

Trescientos metros después de traspuesta la meta, cruzósele en el camino una persona llamada José Karche, según después se estableció, que denotaba encontrarse en manifiesto estado de ebriedad.

Blanco, tratando de evitar atropellar a Karche, realizó una brusca maniobra, que desvió el coche a la izquierda y pasó rozando un árbol, chocando finalmente contra el automóvil particular, chapa Rosario, propiedad de Joaquín Chiarazza, corresponsal gráfico de Rosario.

En ese lugar se encontraban estacionadas numerosas personas, en su mayoría mujeres, entre las que después de la ruidosa colisión se produjo una escena de espanto y de terror. Cundió el pánico y gran número de personas corrían despavoridas. Mientras otras trataban de auxiliar a las víctimas arrolladas por el coche de Blanco, que se encontró a gran velocidad con una especie de barrera humana, y muchos buscaban a sus familiares.

Las autoridades llegaron al lugar, restableciendo el orden y disponiendo el inmediato traslado de los heridos para su curación a los establecimientos correspondientes.

El enviado de United Press, que presenció el accidente, vio trozos humanos esparcidos por el lugar. Una madre enloquecida estrujaba en sus brazos el cuerpo de su hijito de dos años que había sufrido una muerte instantánea.

Constatóse en el accidente la muerte de nueve personas y doce heridas, cinco de ellas en estado gravísimo. Karche, causante de la tragedia, resultó ileso.

Blanco también resultó ileso y su acompañante herido leve en una mano. Estos fueron detenidos, siendo luego puestos en libertad después de haber prestado declaración ante el juez”.



6 El vespertino “El Litoral” informaba ese mismo lunes 26, que la tragedia había sido “provocada por el movimiento inconsciente de un individuo que se colocó en la carretera con el objeto de presenciar las

evoluciones de un aeroplano en momentos en que Ernesto Blanco daba por terminada la carrera” y luego contaba: “El popular corredor del R.E.O. supo recién esta mañana la magnitud de la tragedia que causó su coche en Paganini, pues dado su estado de ánimo, sus amigos y las autoridades del Automóvil Club Argentino le ocultaron hasta el último momento el número de víctimas de la catástrofe. Blanco, que ha llorado inconsolablemente mucha parte de la noche anterior, ha expresado que venía corriendo a mucha velocidad y que después de trasponer la meta, notó que en el medio de la calzada se hallaba un sujeto que hacía señas con sus brazos a los aeroplanos que volaban sobre la pista. Agrega que tocó el volante con el objeto de no arrollar al individuo, al mismo tiempo que aplicaba los frenos que contra lo que se ha dicho funcionaban perfectamente bien. En esas circunstancias, sigue diciendo el corredor, el vehículo “coleó” violentamente hacia la izquierda, yéndose contra los espectadores”.



7 Curiosamente, pese a la tragedia de Paganini (la cifra definitiva fue de 14 víctimas fatales) el Moto Club Argentino organizó en mayo de 1935 una carrera utilizando el mismo recorrido y reglamento técnico del GP del ACA del año anterior. Osvaldo Parmigiani gana con un Ford V8 a 114 km/h, y no se produce ni un solo incidente que lamentar. Pero el ACA ya había tomado otro sendero. Dos meses antes había impuesto un notable cambio de dirección a su fi-

losofía. Si en la Argentina no se podía correr a fondo por los caminos... ¿por qué no ir a buscar senderos al exterior? Karstulovic propuso Uruguay, pero el ACA se decidió por Chile. Se podría correr a fondo entre Santiago y Temuco, pero para llegar hasta allí, y también para volver, el largo recorrido se completaría a velocidad crucero. El desafío era completo: cruzar la Cordillera de los Andes. Por esa razón, muchos autos se presentaron a la largada del Gran Premio... icon techo! A la gente no le caía simpático. ¿Dónde se habían visto autos de carrera con techo, en pleno 1935? Los Ford ya eran cupés hechas y derechas y los Plymouth pasaban por tales. Uno de ellos era conducido por un descendiente de dinamarqueses de 37 años, Arturo Kruise. Mecánico de profesión, su taller estaba instalado en Zapala y conocía al detalle los caminos de la cordillera. “Si el Gran Premio pasa por Zapala, ¿por qué no correrlo? se preguntó. Tenía razones para no hacerlo: vivía sin auto para competir ni dinero para comprarlo. Los amigos lo convencieron, firmó un pagaré y se largó a Buenos Aires cuando solo faltaban seis días para la largada del Gran Premio. Cuatro días después compró el coche. La única preparación para la carrera consistió en cambiarle los guardabarros delanteros por unos más cortos y livianos, e instalarle un radiador de agua adicional. El Plymouth tenía un motor de 77 HP, y alcanzaba una velocidad máxima de 135 km/h. Así se presentó a la largada, en Palermo, a la que habían concurrido 54 corredores y aproximadamente cien mil personas a presenciarla. Con ese auto, con techo, Kruise cubrió los 4.386 kilómetros del Gran Premio a un promedio de 60 km/h. Esa victoria lo transforma-

ría en el ídolo de un pibe riojano de 5 años que volverá a aparecer más adelante... Aquel Gran Premio Internacional fue el primero que abrió las fronteras del país: gracias al entusiasmo, el automovilismo argentino llegaría mucho más lejos...



8 El ACA había tomado la decisión de proclamar a partir de 1934 un campeón argentino de automovilismo. El halago le había correspondido lógicamente a Karstulovic, y al año siguiente fue a parar a manos de Kruise. Pero habían crecido tanto las carreras de pista, que para el título del '36 se tuvieron en cuenta esos distintos tipos de prueba, con puntaje acorde a los kilómetros recorridos. Por eso, pese a haber conquistado Raúl Riganti el GP Argentino de 1936, el campeón fue Ernesto H. Blanco, que ganó seis de las 12 pruebas del torneo, cinco en pista (incluidas las 500 Millas Argentinas, en Rafaela) y una en ruta (el GP de la provincia de Mendoza, sobre 653 km). Blanco sumó 239 puntos contra 95 de Kruise. Sin embargo, una curiosa situación se produjo en 1937.

Con su Mercedes Benz, el santafesino Luis Enrique Brosutti había ganado en el circuito de Tres Arroyos, fue segundo en las 500 Millas y en el circuito costanero de Santa Fe, y cuarto en las 200 Millas de Tucumán; acumulaba 124 puntos. Pero Eduardo Pedrazzini, tercero en el Gran Premio y ganador de las Mil Millas del Avellaneda Automóvil Club –creadas a la usanza de la Mille Miglia italianas en acción desde 1926 y que se devoraban de un tirón–, sumó

con ambas actuaciones a bordo de su Ford V8 unos 133 puntos. Quedaba una carrera de pista en Lincoln. Brosutti tenía chances de recuperar la vanguardia; Pedrazzini sorprendía: “No aspiro al campeonato, ni iré a correr a Lincoln ni me preocupa conseguir el título”. La carrera se suspendía, el piloto de San Nicolás era consagrado automáticamente, y se abría la polémica: ¿podían competir por un mismo título dos especialistas en su rubro? Pedrazzini había sido el rey indiscutible de las rutas, con un auto ajustado a un reglamento inclinado hacia la producción en serie. Esos que, para la gente, no eran auténticos coches de carrera...



9 No serían coches de carrera pero estaban lejos de ser autos de serie. Bastaba mirar el Ford V8 de Héctor Supicci Sedes, un uruguayo que nunca se sintió distinto porque “cuando se es uruguayo nunca se es extranjero en la Argentina”, como decía. El auto tenía dos tanques de combustible a las espaldas de las butacas del piloto y de su acompañante, José María Brause; una armazón tubular para soportar el techo desarmable, que actuaba como método de protección en caso de vuelco; una toma de aire que estaba a la altura del parabrisas, lo que le permitía al auto vadear pantanos profundos sin que el motor se detuviera; con el mismo objetivo, el caño de escape apuntaba hacia arriba, pasando por encima del guardabarros trasero; el distribuidor estaba revestido en goma laca, para que no se mojara; toda la red eléc-

trica del coche perfectamente aislada de la humedad, y a cada bujía las cubrió con chupetes de niño, de manera de mantenerlas siempre secas y activas. ¡Hasta amortiguadores en las suspensiones tenía! El coche se quedó en la Cordillera en el GP de 1935, pero tres años más tarde, en 1938, anduvo siete kilómetros con el motor bajo el agua hasta emerger victorioso en un control. Por supuesto, se quedó con el triunfo...



10 Más rápidos o menos preparados, la discusión sobre cómo correr y con qué se zanjaba finalmente. Para su Gran Premio de 1937, el ACA establecía que se podía competir “con automóviles de cualquier fuerza y cilindrada, quedando exceptuados de la competencia los vehículos con carrocería baquet, especiales de carrera y ‘grand sport’”. Era un guiño a las autoridades: para las rutas, nada de coches especiales. Seguía la reglamentación: “La carrocería deberá ser del tipo usual de turismo o paseo, ya sea cerrada, faeton, voiturette, coupé, etcétera. Los coches abiertos deberán conservar la capota y el parabrisas”. No promulgaba la obligatoriedad del techo fijo para los coches, pero esa era la tendencia. El 22 de julio de 1937, la Dirección Nacional de Vialidad autorizaba al ACA a realizar el Gran Premio Argentino 1937 comunicándole “las condiciones bajo las cuales ha sido acordada la autorización”.

Esas condiciones eran las siguientes: “las pruebas o competencias de turismo deberá estar limita-

das a coches que no sean de carrera o de ‘gran sport’ y deberán tener un recorrido mínimo de 1000 kilómetros por rutas y zonas distintas del país, a una velocidad máxima de 120 km/h”.

En la resolución 7284-V-937 de la DNV yace el espíritu reglamentario de lo que será conocido, años más tarde, como Turismo Carretera. De hecho, la palabrita “turismo” aparece mencionada. Esa disposición sienta las bases para una práctica deportiva que pusiera el acento en la superación de obstáculos a lo largo de los caminos, con máquinas derivadas de las que producía la industria de serie (entendiendo por coches de carreras a aquellos construidos específicamente para competir) y que independientemente de la velocidad que logre alcanzar en esa red vial en proceso de desarrollo, se transformará en pasión popular.

Por eso se considera al Gran Premio Argentino de 1937, disputado entre el 5 y el 15 de agosto, y obtenido por Angel Lo Valvo y su cupé Ford V8 corriendo a casi 85 km/h a lo largo de casi 7.000 kilómetros, la primera carrera de la historia del Turismo Carretera. Ocho décadas atrás



11 Es una fija hoy: el TC ha alcanzado un grado de federalismo similar al de las décadas del '30 y el '40, después de haber abrevado mayormente en la Provincia de Buenos Aires durante la segunda mitad del siglo XX. En el famoso torneo de 1976, que se verá más adelante en detalle, solo una de las once ca-

rreras que lo constituyeron se disputó fuera del territorio bonaerense. Se ha vuelto a recorrer el país en la medida que los gobiernos provinciales subvencionan las carreras como focos de demanda turística.

Si el concepto parece original, hay que recordar que no es para nada novedoso: el ACA trazó el recorrido del GP de 1937 con el mismo criterio.

La carrera recorrió 14 provincias y lo que todavía eran dos territorios nacionales. Buenos Aires aportó 5.000 pesos a la realización; Córdoba y Santa Fe, 3.000; Corrientes, Entre Ríos y Santiago del Estero pusieron 2.000 cada una; con 1.000 se anotaron Catamarca, Jujuy, La Rioja, Mendoza, Salta y San Luis; los territorios nacionales de Chaco y La Pampa colaboraron con 500 pesos cada uno. En total, el aporte provincial alcanzó los 24 mil pesos. Los premios a distribuir entre los pilotos alcanzarían los 55 mil pesos, de los cuales 15 mil serían para el ganador. En esa época, un auto cero kilómetro costaba 4.000 pesos. Lo Valvo contó en 1970 que en total, entre premios y publicidad, se hizo de 40 mil pesos al cabo de su victoria.



12 Ricardo Risatti, el cordobés de Laboulaye, terminó formando una dinastía de fierros cuyo poder de aceleración llega a nuestros días. Su hijo Jesús Ricardo, su nieto Gerardo, su bisnieto Ricardo “Caíto”, transitaron por la huella que dejó abierta en el TC. Risatti tuvo un fana especial: Juan Manuel Fangio: “Era un hombre que nunca abandonaba, de esos

corsarios que siempre están luchando“. Un testimonio del cordobés, recogido por Ricardo Lorenzo “Borocotó” al cabo de la primera etapa del Gran Premio de 1937, entre Buenos Aires y Santa Fe, pasando por Córdoba, es prueba fiel de su invencibilidad. “Salí enfermo de Buenos Aires –cuenta– Ya veníamos durmiendo mal algunas noches. El entrenamiento, el trabajo... todo nos tenía sin descanso. Ayer pensé en dormir una siesta larga y tampoco pude hacerlo. Por eso tomamos algo que nos hizo mucho daño. Tal es así que 200 kilómetros más acá de Rosario tuve que bajarlo a mi acompañante (Pedro Esteban) y dejarlo. Estaba duro, achuchado, yo creí que se moría. Seguí solo hasta Córdoba; allá pedí un nuevo acompañante y cuando estaba por reiniciar la marcha, apareció el mío. Un corredor de Ayacucho lo levantó en el camino. Por momentos estuve dispuesto a parar, pero el pensar en los muchos amigos de mis pagos que estarían prendidos a la radio para saber de mi actuación me dio fuerzas y poco a poco me fui componiendo. Es un error largar de noche. Por más buenos faros que se tengan, yendo a una velocidad que oscila en los 130, las curvas sorprenden. Más de una vez debí frenar, dar marcha atrás y enfilear el camino. Dormiremos en Paraná y espero que mañana estemos mejor”. Así como lo cuenta, Risatti ¡había ganado la etapa!



13 Se discutió hasta entrado el '38 y el 10 de enero de 1939 entró en vigencia una nueva reglamentación, según la cual habría tres campeones en

lugar de uno. Un campeón de pista, uno de velocidad y –el último– un campeón de carretera. Es la primera vez que aparece de manera oficial el término “carretera” para designar el tipo de especialidad; sucede 16 meses después de haberse disputado la que se considera la primera carrera de la especialidad, aunque la denominación “turismo de carretera” no se hará notar sino hasta mucho después... ¿Qué pedía el reglamento para el campeonato? Un mínimo de dos carreras con un recorrido no inferior a los 500 kilómetros cada una, sobre carretera o en circuitos naturales, de un recorrido no inferior a los 50 kilómetros sin tener más de un 15 por ciento de camino pavimentado. Para cumplir ese mínimo de dos carreras bastará con el Gran Premio del ACA y las Mil Millas. A Pedrazzini no le interesó, pero no sería desacertado adjuntarle con carácter retrospectivo un título virtual de Carretera en 1937...



14 “Don Pedro Fiore me bautizó ‘El Aguilucho’ en el ’40. Fue por la carrera en la que tuve que cambiar la caja de velocidades en una hora y solo tardé 28 minutos. La gente decía que yo no corría, que volaba. También me decían ‘el perno’, porque la gente decía que en torno a mí giraba el automovilismo. O ‘el barrilete’ porque detrás de mí siempre estaba la cola...” (Textual de Oscar Gálvez en 1974, hablando para la revista “Gente”. Sin embargo, las versiones sobre el origen del apodo “El Aguilucho” difieren. Nació en el Gran Premio Internacional de 1940,

sí, y lo acuñó Fiore, que luego le pondría ese título a una biografía novelada de Oscar, cuya publicación bancó Alberto J. Armando; pero fue a raíz de su accidente cuando arrancaba el regreso desde Lima. A pedido de Jacobo Yankilevich, dueño de Radio Belgrano, Fiore ensayó un homenaje a Gálvez, internado en un hospital de Ica junto a Juancito, todavía su acompañante: “Esta mañana ha caído, como un aguilucho, Oscar Alfredo Gálvez en un precipicio de la hermana tierra peruana”.



15 En 1954, los cigarrillos Piloto publicaron en las revistas de entonces un aviso institucional en el que se contaba aquella historia, titulada “En la noche de un precipicio...”. La anécdota es una condensación de la historia contada por Ricardo Lorenzo “Borocotó” en su libro “Treinta años en el deporte”, de 1951, y rezaba así: “Oscar A. Gálvez viene guiando su coche en aquel Gran Premio de 1940. En la noche, los ojos van detrás de los chorros de luces de los faros. Lima ha quedado atrás y el camino es montañoso, pleno de peligros. Juancito acompaña a su hermano que corre en la punta, procurando descontar el terreno perdido en la etapa a La Paz. Como rumbo a la querencia, el caballo mecánico viene pidiendo rienda.

“Un túnel, y a la salida del mismo las luces que se apagan. Se ha cortado un cable. Oscar intuye que la curva es a la izquierda y vira mientras va frenando. No acierta con el cálculo y la máquina se desba-

ranca, cae a los tumbos por el precipicio.

“Juancito Gálvez se encuentra entre las rocas. No sabe ni dónde está el coche ni su hermano. Lo llama sin escuchar otra respuesta que el eco de su llamada.

“Por allá arriba, en la cornisa, se acercan chorros de luces. Juancito grita los nombres de los competidores que, le consta, han largado atrás. Angustioso llamado, inútil llamado. ¿Dónde estará Oscar? ¿Vivirá? ¿Dónde está la máquina?

“Se detiene un auto que ha estado a punto de caer. Frenan otros que lo escoltan. Los gritos de Juan son ahora más fuertes, más esperanzados, Un faro piloto hace bajar su luz al precipicio y descubre a Juan,

“El auxilio llega. Oscar está desvanecido y lo estará muchas horas.

“Días después se extrae la máquina. Con la misma, toda abollada y fuera de escuadra, los Gálvez emprenderán el camino a Buenos Aires. Maneja Juan porque Oscar tiene puntadas y tablillas. Y de pronto le dice a su hermanito: Probalo a ver cuánto da.

“Juan acelera bien a fondo y luego Oscar comentará:

–¿Vos sabés que todavía daba 140?”.



16 Traumatizado por el vuelco de 1940, Oscar busca una protección para él y su hermano. “Un día vi en una casa un casco de paracaidista y me pareció buena idea. A Juancito le conseguí uno de tanquista de guerra, porque no había más como el mío.

Así debutamos los dos con casco”. Era tamaña novedad, al punto que Oscar ensayaba en su taller el uso, para acostumbrarse a llevar tan extraño elemento sobre la cabeza: se lo ponía en períodos de diez minutos, de manera de ir naturalizando ese uso. La Federación Internacional del Automóvil recién reglamentó la obligatoriedad del uso del casco en 1952.



17 Las detonaciones de la Segunda Guerra Mundial se hacían atronadoras aún en la Argentina allá por 1941. La entrada de los Estados Unidos en el conflicto sobre fines de ese año acabaría por ahogar todos los esfuerzos de los deportistas por practicar automovilismo en el país. No faltarían autos ni nafta, pero sí neumáticos. De todas formas, en 1941 se alcanzaron a disputar tres fechas y se produjo un episodio bastante curioso. En enero se corrieron las 12 Horas de Rafaela, para “coches tipo Gran Premio” (según especificaba el reglamento), sobre un circuito de tierra de más de 11 kilómetros, predecesor del óvalo asfaltado; la victoria fue para el juninense Eusebio Marcilla, que alcanzó a recorrer más de 1.500 kilómetros en un esfuerzo continuado. En agosto se disputó el premio Ciudad de Añatuya, sobre dos etapas y 530 kilómetros, con partida y llegada en la ciudad santiagueña cuna del poeta Homero Manzi; la primera etapa fue para el Ford de Ernesto H. Blanco, pero la segunda etapa quedó en poder del Chevrolet de Marcilla, que así ganó la carrera; por último, sobre fin de año, se disputaron las ya tradicionales Mil

Millas Argentinas, entre Bernal y Bahía Blanca, con regreso, con 1.609 kilómetros de carrera. En esa ocasión, la victoria quedó en manos de Juan Manuel Fangio, mientras que Marcilla se clasificó cuarto. Con dos triunfos y un cuarto lugar en tres carreras, ¿no era lógico que el piloto de Junín fuera el campeón? Sin embargo, los registros señalan que Fangio logró en 1941 su segundo título. ¿Por qué? Porque Rafaela no contaba para el campeonato; y como los puntajes se basaban en la cantidad de kilómetros recorridos en cada prueba, el balcarceño se quedó con ese título. Más sorprendente aún: el subcampeón tampoco fue Marcilla sino un jovencito que debutaba en las Mil Millas, ganando la etapa de regreso y terminando segundo, un jovencito que durante algunos años había sido acompañante de su hermano mayor... Sí, era Juan Gálvez.



18 “Al encontrarme en la raya de largada de las Mil Millas, me pareció una cosa rara. No estaba al lado de mi hermano y tenía sobre mí la responsabilidad de un apellido conocido en el automovilismo. Me hubiera convenido en ese momento que nadie me conociera. Miraba a mi acompañante, Augusto López, que trabaja en nuestro taller y me decía yo mismo: ‘¿qué hace éste aquí?’. También pensaba que si me llegaba a dar un tortazo, las cachadas de los clientes del taller durarían años. Así que salí andando algo fuerte porque era necesario hacerlo, porque sin correr no se puede obtener una buena clasi-

ficación, pero con algo de cuidado. Pero a los pocos kilómetros, más o menos por Brandsen, me olvidé de todo, me creí que era Oscar y metí el fierro a fondo. Y así seguí y así volví. Mi mayor satisfacción es que los clientes no me pueden cazar. Mi deseo era finalizar entre los primeros. Si me hubieran dicho que iba a terminar cuarto o tercero me habría sentido muy feliz, de manera que siendo segundo ya se imaginarán...” (Textual de Juan Gálvez en “El Gráfico”, diciembre de 1941).



19 Está por largarse el Gran Premio Internacional de 1947 y entrevistan a uno de los candidatos, Juan Gálvez.

–Dígame, Gálvez, ¿tiene ya elegida la persona que lo acompañará en el Gran Premio?

–Sí, será uno de mis mecánicos, José Basanta, de quien espero una eficaz colaboración. No quiero iniciar a mi hermano (Cholo, el menor de los Gálvez) en estas carreras con una prueba tan larga. Prefiero que empiece de a poco y por eso reservo para él las competencias más reducidas.

–Bien. Hablemos ahora del coche.

–Se trata de una cupé Ford modelo 1939 a la que estoy colocando un motor de la misma marca, de 100 caballos de fuerza. En cuánto a la preparación, será la acostumbrada. Solo hay algo que quiero recomendar por compañerismo a los demás y que yo desde luego pienso poner en mi coche: un arco de hierro en la parte superior central de la carrocería, para ami-

norar los efectos de un posible vuelco.

–Usted sabe por experiencia la importancia que esto puede tener, ¿no es verdad?

–Efectivamente. Si bien es cierto que ese arco suplementario no elimina totalmente el peligro, ofrece bastante protección al piloto y al acompañante y hasta puede permitir al coche continuar en carrera después de un accidente.

–Tendrán que ir ustedes bien prevenidos para posibles pinchaduras, en vista de la rudeza de las etapas.

–Por mi parte, pienso llevar cuatro ruedas de auxilio, dos en el baúl trasero y una a cada costado.

–Hombre prevenido vale por dos

–En este caso, por cuatro.

(La entrevista, sin firma, apareció en el número 334, de julio de 1947, del boletín “Automovilismo” del Automóvil Club Argentino, organizador del Gran Premio, en la sección “Hablando con los ases”. Juan les pasaba a sus rivales el secreto de la jaula anti-vuelco... Terminó noveno en ese Gran Premio).



20 Juan Manuel Fangio y Oscar Gálvez pelean la vanguardia de la Doble Vuelta de Pringles. En la segunda etapa, el 29 de febrero de 1948, cuando se acercan a Bolívar, el Ford de Gálvez rompe una punta de eje. ¿Motivo suficiente para abandonar? Nunca, tratándose de Oscar. Un grupo de muchachos de Bolívar, que miraba la carrera a unos centenares de metros, advirtió el paso de Fangio y la detención del

Ford, y acudió a ver qué sucedía.

Gálvez y su acompañante Federico Herrero estaban sacando la punta de eje. Cuando vieron a los curiosos, el piloto formuló la pregunta de rigor: ¿no tendrían por casualidad una de repuesto?

Uno de los muchachos, Ceferino Pérez García, responde: “Yo tengo una Ford ’37, pero un pariente mío, tiene un auto igual al suyo... aunque está lejos”. En ese momento pasa el crédito de Necochea, Benedito Campos, que se detiene a preguntar qué necesita Oscar. Este escribe un mensaje para la agencia Ford de Bolívar, pidiendo un repuesto, pero encomienda a su acompañante Herrero a ir a buscar la punta de eje del auto del mentado pariente.

“Nos fuimos con mi cupé ’37, en dirección contraria a la carrera y con Herrero al volante, a buscar la pieza”. Ubicar el repuesto, desmontarlo, regresar al camino y armarlo en el auto de carrera, demoró “entre 35 y 40 minutos”. En ese momento llegaba el otro repuesto desde Bolívar, y Oscar se lo llevaba a bordo del Ford, sin olvidarse de pedirle a los enviados de la agencia que consiguieran otra punta de eje, para ponerla en el auto que había canibalizado. “Casi moviendo el coche, Oscar me pedía a gritos mi nombre, lo anotaba en un papel y se iba, mientras todos los aplaudíamos”.

Gálvez perdió la carrera por casi 40 minutos respecto de Fangio, pero le ganó el segundo lugar a Eusebio Marcilla por algo menos de cinco minutos. A mitad de 1948, una encomienda llegó a Bolívar. Cuando Pérez García –a quien iba dirigida– la abre, descubre “un reloj de plata y oro con malla de cuero de cocodrilo”. La inscripción no dejaba dudas: “C.

Pérez García. Recuerdo de Oscar Gálvez 29-II-1948”.

El fanático no volvió a ver a Gálvez sino hasta la largada del Gran Premio de la Vuelta a la América del Sur. En el sellado previo, apenas se cruzó con Oscar, el comentario fue automático:

-¿Recibió lo que le mandé?

-Sí, pero... no era necesario

-Gracias a su ayuda llegué segundo y cobré 15 mil pesos más de lo que me hubiera correspondido si terminaba tercero...

Colofón: a Pérez García se lo conoció en Bolívar, durante mucho tiempo, como “Punta de Eje”...



21 “Como presidente de la Nación Argentina, como ciudadano y como hombre amante de los deportes, he querido adherirme desde el primer momento al entusiasmo popular que despertó en todo el país el magnífico triunfo alcanzado por nuestros compatriotas en la importante carrera internacional automovilística que atraviesa una gran parte del continente americano, uniendo Buenos Aires con Caracas. Las dificultades de la prueba, los obstáculos vencidos, el triunfo sobre los elementos de la naturaleza, el vigor físico que para todo ello se requiere y, especialmente, el mantenimiento constante del espíritu deportivo, hacen dignos a nuestros triunfadores del público reconocimiento y de la gratitud de los argentinos” (Mensaje del General Juan Domingo Perón a los participantes de la Buenos Aires-Caracas, noviembre de 1948).



22 Don Pedro Duhalde había sido el acompañante de Domingo Marimón en la victoria de Caracas. Marimón, nacido en Zárate y afincado en Cosquín, trababa amistad con un personaje de trayectoria similar: nacido en Baradero y radicado en Villa Carlos Paz, Jorge Descotte era hábil en los negocios y pretendía serlo en el camino. En 1949, le pidió a Duhalde que le preparara su Chevrolet y que lo acompañara en las carreras. Duhalde no quería saber nada: no solo porque Descotte tenía en Punilla fama de loquito, sino porque utilizaba anteojos de grueso cristal para correr. Para correr en la Vuelta del Chaco, Duhalde le mandó a uno de los muchachos del taller para que lo escoltara: volcaron y el infortunado acompañante se golpeó una pierna. Así que... Pero Marimón lo convenció para que probara en el Gran Premio. Y el Chevrolet largó con el nº 57, con Descotte al volante y con Duhalde en la butaca derecha.

–Sacá el pie del acelerador. Mirá que te rompo la cabeza...

Serías fuentes de época consultadas señalan que ante cada arrebato de Descotte al volante, Duhalde enarbolaba una llave inglesa para disipar los humos del piloto. Después, al bajarse del auto, llegarían las disculpas...

–Perdóneme, usted sabe que es la única manera de lograr que se modere.

–Usted tiene razón, se lo agradezco.

Cuando el esfuerzo de los 11.035 kilómetros fenecía en Ingeniero Maschwitz, el 27 de noviembre de

1949, Descotte y Duhalde se habían clasificado quintos... detrás de los dos Gálvez, de Fangio, y del mendocino por adopción Guido Maineri: había nacido en Bizzozzero (Varese), Italia.



23 Con la finalización del Gran Premio de 1949, acabó la Era de Oro de la especialidad, la era de los recorridos interminables, de los esfuerzos descomunales y de las heroicas hazañas de hombres doblando a la mecánica caprichosa y la naturaleza todopoderosa.

Las carreras se hicieron más cortas, la práctica se tornó excepcionalmente accesible, el grado épico de la aventura se redujo de manera apreciable.

Curiosamente, la Edad de Oro del TC terminó antes de que la categoría empezara a llamarse así...

Paradójico pero real. Aquella directiva de Vialidad Nacional nunca habló de Turismo ni de Carretera. No es desatinado establecer un paréntesis de más o menos 15 años entre el nacimiento de la categoría y su “bautizo” con el nombre con el que se la conoce popularmente.

La denominación Carretera aparece en 1939; en 1947, diez años después del alumbramiento, se hablaba de “coches estándar tipo Gran Premio”, en referencia a las cupés que eran prácticamente mayoría absoluta en las largadas, con escasa manipulación técnica para sacar más potencia de los motores (cuya cilindrada era irrestricta) pero preparados para resistir largas distancias.

En el boletín “Automovilismo” n° 347, de julio de 1951, aparece la denominación “coches de ‘Turismo en Carretera’” (los encomillados son los originales); y en el n° 358, de junio de 1952 se informa así sobre la primera vez que la categoría pisa el flamante (por entonces) asfalto del autódromo porteño: “Una nueva jornada de emocionantes alternativas fue brindada a los numerosos aficionados al automovilismo el día 24 de mayo en el Autódromo Municipal ‘17 de Octubre’. La intendencia municipal de la ciudad de Buenos Aires, con la colaboración técnico-deportiva del Automóvil Club Argentino organizó para esa fecha una competencia reservada para *coches tipo turismo de carretera*” (bastardilla del autor).

En el siguiente boletín, el n° 359, de julio de 1952, se habla de “cuatro categorías: Fomento, fuerza Limitada, Fuerza Libre y Turismo de Carretera”. La denominación ya aparece con mayúsculas... En el número de agosto de la revista “Velocidad”, el periodista Folco Doro escribe: “No hay que criticar la fórmula Turismo de Carretera creada por el ACA, ésta está muy bien. En este caso creemos que los mejores intérpretes de la misma son justamente los hermanos Gálvez que cuando corren dan gusto”.

Después del triunfo de Rosendo Hernández en el Gran Premio (sobre el que se volverá), por diciembre, Borocotó opinaba en “El Gráfico” que “Los coches de turismo de carretera son muy veloces y la preparación de los mismos se hizo sumamente costosa”.

Los cambios se implementan corriendo 1953. En el artículo 73 del Reglamento Deportivo Automovilista de ese año se lee:

“Las carreras de automóviles que se realicen

en la República Argentina serán divididas en cinco categorías que darán derecho cada una de ellas a un campeonato respectivo.

- a) Coches Especiales.
- b) Coches Mecánica Nacional Fuerza Libre
- c) Coches Mecánica Nacional Fuerza Limitada
- d) Coches Sport
- e) Coches Turismo de Carretera”

El 2 de abril de ese año el ACA promulga la creación de la categoría de “coches Standard, para intervenir en las carreras de Turismo de Carretera”

Esos cambios se imponen: en el “Libro de Oro del Automovilismo Argentino”, editado por Luis Elías Sojit en 1955, capítulo “Galería de Campeones”, se habla de campeón de Carretera en 1952; la denominación cambia en 1953 a campeón de Turismo de Carretera. Escrito con mayúsculas, la sigla se entroniza.



24 Se lee en el boletín del ACA de diciembre de 1951: “Finalizado el XXX Gran Premio Argentino de Carretera 1951 Reelección, el Automóvil Club Argentino se hace un deber en dejar expresa constancia de su agradecimiento a todos aquellos que en una u otra forma han prestado su colaboración en la programación, organización y realización de esta competencia. Vaya pues nuestro agradecimiento a S.E. el Sr. Presidente de la Nación General Juan Domingo Perón y a su dignísima esposa doña Eva Perón, por cuyo restablecimiento formulamos nuestros más fervientes votos”.



25 Después de los más de 10 mil kilómetros recorridos en los Grandes Premios de 1948 (sumando las dos ramas de la Vuelta a la América del Sur) y 1949, acaso sorprenda a los despistados el tono reducido del GP de 1952, en apenas tres etapas y con poco más de 4.000 kilómetros de recorrido. Una prueba más de que la Era de Oro había quedado atrás: no solo declinaba progresivamente la cantidad de participantes en las carreras, sino que estaba en práctica otra restricción más determinante. Desde setiembre de 1951 existía el denominado “Ordenamiento de combustibles líquidos”, puesto en completa vigencia a partir de enero de 1952, que limitaba el consumo de nafta a 30 litros por semana para los usuarios corrientes. Cada propietario debía inscribirse en una estación de servicio para ser provisto, y solo podía cargar de lunes a viernes en el horario de 6 a 18, o los sábados, de 6 a 13. YPF, que suministraba gratuitamente el combustible a los participantes del Gran Premio, no podía ser vista despilfarrando el líquido... y por eso el Automóvil Club Argentino redujo a más de la mitad el recorrido de su gran carrera.

La primera etapa del Gran Premio del '52 fue Buenos Aires–Mendoza de un tirón, pasando por Tres Arroyos, Bahía Blanca, Santa Rosa y San Luis. Se largaba desde el para ese entonces flamante Autódromo “17 de Octubre”, a la medianoche, y pese a la cantidad de kilómetros, a la oscuridad del arranque, a la lluvia caída en parte de la ruta y al barro, Ernesto Petrini ganó con un promedio de 142,610 km/h, después

de viajar medio día en continuado. Unos días antes de la largada, “En la sección Carreras del Automóvil Club –cito a Borocotó en El Gráfico– los empleados confeccionaban las planillas para los controles de la ruta y como estaba presente Julio Devoto, le preguntaron:

–¿Qué le parece, Ampacama? ¿Le decimos al control de Bahía Blanca que se instale a las cuatro y media?

–¿A las cuatro y media? No, a las cuatro, porque a Bahía se llega en cuatro horas quince...

Pareció una exageración. Sin embargo, Petrini estuvo allí en 4h15m56s y Devoto en 4h16m41s”.



26 En esa etapa, a la altura de Cañuelas, Oscar Gálvez atropelló un perro que le dañó el radiador de su cupé Ford. “Para reemplazarlo, tenía que venir al centro y sacar el de su otra máquina. Equivalía a perder tres o cuatro horas. De ser una carrera más extensa lo hubiera hecho; en ésta, por lo breve, hubiera resultado esfuerzo inútil. “conviene recordar que estos coches llevan radiadores de mayor capacidad de agua que los standard y construidos a medida”.

El Gran Premio no lo ganó Petrini, sino Rosendo Hernández, un piloto de San Luis que competía con un coche singular, un Ford que, a diferencia de la mayoría de sus rivales, no era cupé sino un Sedán de dos puertas. “Voy con un motor sencillo, sin complicaciones; con la rectificación que todos conocemos, el cigüeñal de cuatro pulgadas y un octavo”. Aunque parezca una preparación rudimentaria, Hernández

hizo uso de la tecnología –algo de avanzada, 65 años atrás– para quedarse con la carrera: había instalado una radio en su auto y seguía la transmisión radial de la carrera para saber de su posición. “Yo sabía de mi colocación, estaba bien enterado por la radio y me constaba que entrando con más de 48 segundos sobre Juan Gálvez ganaba el Gran Premio, porque Juan me llevaba 2m48s en la general y yo salí de Catamarca dos minutos detrás suyo. Aunque en forma angustiada por la atropellada de Gálvez, venía cuidándome mucho para evitar una ‘desbandada’ de gomas, una ‘mordida’ en una curva, pues nada más que una pinchadura significaba perder la carrera”.

Después de 4.000 kilómetros de Gran Premio, Hernández superó a Gálvez por 31s 2/5. A 123,215 km/h de promedio, fue como si le hubiera ganado por poco más de mil metros de distancia, al cabo de 33 horas y 20 minutos de exigencia. Cobró como premio 84 mil pesos, en una época en que el dólar costaba 20 pesos. Es decir, casi 4 mil dólares...

La tecnología y la estrategia de cuidar los neumáticos le permitieron al puntano romper la racha de Juan, que había conquistado los tres Grandes Premios anteriores. Raimundo Caparrós, que entró tercero detrás de ambos, se clasificó a seis minutos de Hernández, pero en esa última etapa entre Catamarca y el Autódromo pinchó once cubiertas...



27 Después de ganar el Gran Premio de 1956, 7.447 kilómetros en nueve etapas, Juan Gálvez

sintetizaba así su victoria: “El coche tiene un valor aproximado de 120 mil pesos. No llevé una cuenta detallada pero durante el Gran Premio gasté 80 mil pesos, 20 mil solo para preparar el auto. En premios me corresponden 175 mil pesos. En la primera etapa tenía nafta, gomas y aceite en Pehuajó y Santa Rosa, y mi auxilio móvil estaba en Zapala con repuestos. De Zapala a Mendoza y de Mendoza a la Rioja tenía un auxilio móvil y otro fijo por ser etapas más largas. En la última etapa tenía uno fijo en Rufino y el móvil en General Pico. El tanque de combustible carga 280 litros y se pueden cargar 200 litros en un minuto. Trato de cargar lo menos posible, no más de 200 litros, ya que consume 20 litros cada 55 kilómetros. No perdí ni un minuto por problemas mecánicos, solo paré por pinchaduras. En total usé 15 cubiertas. ¿La abolladura de la carrocería? Entre Mina Clavero y Río Cuarto con el camino barroso se nos pinchó la cubierta trasera izquierda. Ya estábamos casi parados cuando llegamos a una curva, el auto se fue de costado recostándose contra un yuyal sin llegar a volcar del todo. No hubo nada roto. Por precaución cambié el cigüeñal en Bariloche, Mendoza y Santiago del Estero. En Mendoza cambié los metales de las bielas y las bancadas y la caja completa. También cambié cintas de freno. No cambié ni aros ni pistones. El máximo régimen del motor es de 5.000 rpm, lo usé a 4.700 revoluciones y aproximadamente tenía una potencia de 170 HP. La velocidad máxima estaba en el orden de los 183 km/h. ¿Coches más ligeros que el mío? Sí, tres o cuatro...”.



28 “Para mí Juan Gálvez comienza a ganar las carreras no bien se publica el reglamento. Tenía una habilidad especial para memorizar el reglamento. Como si fuera un camino. Y era inevitable. Al día siguiente aparecía en el séptimo piso del Automóvil Club Argentino con el reglamento marcado en los lugares dudosos, pidiendo la aclaración del punto oscuro. Siempre quiso ser el primero en llegar al lugar de la prueba. Hace la clasificación y le deja enseguida el coche a su mecánico: inmediatamente viene al palco de la Deportiva, y primero repasa su registro. Después se queda mirando cómo clasifican todos. Hasta el último. Juan me explicó una vez que es la única manera de saber cómo manejan los demás y cómo han traído preparado su auto. Así elabora su plan para el día siguiente, sabiendo positivamente quien es quien”. Felix Arnaiz, del ACA, en 1957, citado por Alfredo Parga en 1984. Una pintura perfecta para ayudar a entender las razones por las cuales Juan Gálvez se convirtió en el piloto más ganador (56) y más campeón (9) del Turismo Carretera.



29 Para los que creen que los sponsors y la era comercial del automovilismo es relativamente reciente, esto lo relató Oscar Alfredo Gálvez 30 años atrás, en setiembre de 1983: “En 1948 gané la Lima-Buenos Aires y la Comisión de Concesionarios

Ford había establecido una escala de premios. Por ese entonces había baterías Ford y Suplex y yo en mi auto llevaba la inscripción de la primera, y por eso me dieron 20 mil pesos. En la fiesta que se hizo en el Plaza Hotel manifesté que esa suma era poca. Allí me conoció Alberto J. Armando y me dijo: ‘Pibe, el domingo gané las Mil Millas y yo te doy 5.000 pesos’. Armando me estaba esperando en Avellaneda, loco de contento, saltando como un mono. ‘Vení mañana que te pago y desde hoy, la agencia es tuya...’. Yo me compraba las gomas, la nafta y me pagaba el hotel. El resto me lo daba Armando... Pero tenía un jefe de repuestos que era bastante pichulero y a veces me los negaba diciéndome que no tenía, cuando en realidad yo sabía que mentía. Se lo dije a Alberto y convinimos que cuando pasara algo similar, yo compraba los repuestos y él me devolvía el dinero. Fue una ayuda que siempre valoré. Todo duró hasta que puse mi propia concesionaria en 1962”.



30 De aquel Gran Premio de 1937 habían pasado 25 años, cuando Oscar Gálvez fue a correr el Primer Premio TC de Rosario. Su primera carrera había sido esa, un cuarto de siglo atrás, con el Ford nº 58. Esta vez, largaba con el número 2. Lo homenajearon un día antes de la prueba. “Me sentiré muy feliz si mañana me obsequio la victoria” agradeció Oscar. Al día siguiente, 5 de agosto de 1962, la lucha se entabló con los Emiliozzi. Punteaban alternativamente uno y otro. Hasta que cerca de Casilda, a 70 kilómetros de la lle-

gada, sobre el asfalto en el que los hermanos de Olavarría pensaban rematar la victoria – le llevaban 40 segundos a Oscar– se pinchó la cubierta trasera derecha. Así lo contó Alfredo Parga: “Torcuato bajó para hacer el cambio; Dante miraba hacia atrás buscando la silueta del coche de Oscar. Antes que la imagen le llegaba el ruido. Oscar pasó al coche número 1, justamente cuando los Emiliozzi aceleraban para no quedar atrás. Estaba alcanzando el auto su más alto régimen cuando Dante advertía que nuevamente el coche se caía. Ahora era la cubierta posterior izquierda la pinchada...”. Oscar vencía por 2m13s3 sobre su hermano Juan y 2m22s1 sobre Emiliozzi. Sería la anteúltima victoria de Oscar Gálvez en TC.



31 La última no fue menos brillante, consagrada por una decisión estratégica sensacional, y ocurrió al mes siguiente, el 16 de setiembre. La I Vuelta de Salto se corría sobre un circuito con 42 kilómetros de pavimento (de tres metros de ancho) y 41 km de tierra, que tocaba Arrecifes y Carmen de Areco, en pleno corazón de la tierra teceísta. Se habían anotado 63 pilotos, pero la lluvia provocaba el arrugue y solo partían 29. Había que pasar cinco veces por Salto, y Carlos Menditeguy lideró en los tres primeros pasos, con Oscar persiguiéndolo prolijamente en los relojes. En el transcurso de la cuarta vuelta, los autos de Menditeguy y Juan Gálvez se tocaron en la bajada al barro, en Carmen de Areco, y quedaron atravesados en el camino embarrado. Lle-

gó Oscar y encontró la senda obstruida: esperó paciente –siempre paciente– hasta que Menditeguy logró enderezar su auto. Este duró unos pocos kilómetros más. Oscar conducía con enorme cautela y se detenía en Salto, antes de entrar en el último giro. ¿Problemas en el coche puntero? Nada que ver: Oscar hacía gala de esa paciencia e ignoraba al reloj para pedirle a sus auxilios que lo esperasen en la bajada al barro, en Carmen de Areco, con cubiertas pantaneras listas para cambiar. Al llegar al encuentro, un rato después, se tomó el tiempo necesario para efectuar el cambio, y con el coche bien afirmado en el resbaladizo tramo final, corrió a velocidad segura. Se tomaba cuatro horas y media para ganar, pero le sacaba casi diez minutos a Juan...



32 “En una Vuelta de Arrecifes estábamos en el mismo cuarto de hotel y Charlie (Menditeguy) tenía puesto su famoso camisón de dormir. Eran las 12 de la noche y había que levantarse a las 6. Yo ya estaba en la cama y le insistía que se acostara, mientras él se paseaba de punta a punta por el cuarto y miraba de vez en cuando por la ventana. Se tomó la barbilla con la mano y después de hacer un montón de análisis que él solo entendía, dijo: ‘Bueno, Arturo, no hay que hacerse problemas... mañana gana Juan’. Por supuesto, al día siguiente ganó Juan Gálvez”. Lo contó el arquitecto Arturo Dubourg, que corría con el seudónimo “Grey Rock”, en el número 369 de la revista “Corsa” del 15 de mayo de 1973, a los pocos dí-

as de la muerte de Menditeguy. Se refería a la Vuelta de 1960, que Juan logró superando por 15 segundos a los Emiliozzi.



33 El de 1960 había sido un año de ensueño para Juan Gálvez. Casi 20 años después de su debut, ganaba ocho de las 13 carreras que disputaba y conquistaba, de paso, su noveno título de TC. Pero era el último.

Cuando se iba a inaugurar la temporada de 1963, Juan tenía ya 47 años. El campeón ya era Dante Emiliozzi, que tenía apenas un mes más. Durante la década del '50, el piloto de Olavarría se había caracterizado por contar con un auto muy veloz, la Galera, pero que se rompía a menudo, a diferencia de los coches de los Gálvez. Pero para 1962 el panorama había cambiado.

Una sola carrera ganó Juan en aquel año: la Vuelta de Laboulaye, a 150,590 km/h, en un circuito mixto de asfalto y tierra que no exigía enormes velocidades para fondearse en la vanguardia. Pero los Emiliozzi lograron cinco triunfos en el año, todas a mayor promedio que los citados; su rival más poderoso no era Gálvez sino el velocista de Necochea, Armando J.Ríos.

En las 500 Millas Mercedinas, la Galera venció a más de 187 km/h, y le sacaba más de dos minutos de ventaja a Gálvez, que terminaba tercero (detrás de Ríos). Y en San Antonio de Areco, cuando Ríos vencía a Emiliozzi por apenas 1s2, ambos le sacaban 16 minutos al tercero, que era Oscar Gálvez: Juan ha-

bía quedado a la vera del camino.

Así que los Gálvez habían perdido velocidad respecto de Emiliozzi. “Trabajó como un loco durante todo el verano de 1963. No se tomó vacaciones y fue a anotarse en la primera carrera que hubo”, contó con el tiempo Oscar. Esa carrera era Olavarría.



34 “Si se quedaba atrás, Juan se desmoralizaba –aceptaba su hermano– Era un fenómeno en la punta. Le parecía un error perderla”. Esa era su estrategia en los Grandes Premios: hacer una diferencia de entrada, en la punta, sacar ventaja y luego administrarla. Intuía que si los rivales no podían correrlo en las primeras etapas, poco podrían hacer después, con los coches más castigados. Pero en esta circunstancia estaba en desventaja. El, que largaba con el número 5, tenía que salir a correr a Emiliozzi, que lucía el 1. “Juan, ¿para qué vas a ir a Olavarría?” le preguntó Oscar, sin obtener respuesta. El hermano mayor se fue a pasar el fin de semana a Monte Hermoso; el menor, a encontrarse con su destino.

La historia es ampliamente conocida. A las 19 del sábado 2 de marzo se largó la lluvia. De los 166 kilómetros del circuito, 108 eran de tierra: Juan sentía que en el barro podría defenderse mejor de los Emiliozzi. La carrera se demoró una hora contra su voluntad y se largó a las 10. Las condiciones desfavorables del piso permitieron la ventaja inicial del máximo campeón, que tenía a la vista a la Galera. Mientras pudiera verla, ganaría... Pero la lluvia cesó, el pi-

so fue secándose y el coche de Olavarría comenzó a recuperar la desventaja. Gálvez corría a 155 km/h; por el control de Pourtalé, en la bajada a la tierra, Emiliozzi había reducido la diferencia a 1m15s.

En ese momento, pocos conocían la intimidad de la preparación de ambas máquinas como el ingeniero Francisco Lucius, que con el tiempo diría: “Juan no entraba en razones, quería ganarle a los Emiliozzi con un auto que corría 15 km/h menos que el de ellos, que tienen un múltiple de admisión Puma con cuatro carburadores; Juan solo tenía tres carburadores. Ahí estaban los 15 km/h”.

Esa era la diferencia de velocidad pura entre el coche n^o 1 y el n^o 5

Había otra explicación para esa diferencia. “Cuando prohibieron el motor de válvulas a la cabeza, en el ’55, volvimos a las válvulas laterales –contó Torcuato, el hermano de Dante, en el libro de su hija Irma, “Los Emiliozzi– No aguantaban las bielas y entonces las hice yo. Esas fueron las bielas que nos dieron casi todos los triunfos del motor Ford 59AB: las originales se fundían. Me las tenía que ingeniar para hacerlas yo mismo, pero cuando las pusimos, el auto no paró más, es decir, todos los domingos y por más de diez años fuimos los más veloces, hasta el final”.

Faltaban 40 kilómetros para la traicionera ese del Camino de los Chilenos.



35 Raúl Cottet era el acompañante de Juan Gálvez aquel 3 de marzo de 1963 y en la edición de

abril de “Coche a la vista” escribió lo siguiente: “A las 6:30 nos levantamos, desayunamos y Juan, en otro coche, viajó hasta cerca de Pourtalé para comprobar cómo estaba el tramo de tierra o barro. Mientras, yo calentaba el TC. Regresó Juan muy contento, hablándome de cómo había aumentado nuestra chance con la lluvia. En la largada, aprovechando la postergación por una hora, cambiamos las dos gomas traseras por unas ancorizadas (...)

Y largamos. El coche andaba muy pero muy bien y veloz. Antes de Pourtalé pasamos a Meunier y nos colocamos a la rueda de Saigós; luego dejamos atrás a Ríos que estaba parado y pasando el Camino de los Chilenos nos colocamos a la vista de los Emiliozzi. Juan se dio cuenta entonces de que estábamos ganando por tiempo y comenzó a cuidar máquina y a realizar su carrera. En la segunda vuelta tuvimos la oportunidad de pasarlo a Dante. Juan me preguntó:

–¿Lo pasamos?

Yo le contesté que no convenía. Y seguimos detrás sin perderlo de vista.

Llegamos a la tercera vuelta y notamos que Emiliozzi a medida que se iba secando el barro trataba de escapar de nuestra persecución. Juan apuró un poco más, en recta íbamos a 190 km/h, seguíamos al pie de la letra nuestro plan de carrera y confiábamos cada vez más en nuestra victoria final. Más el diablo tenía que meter la cola en esa ese del Camino de los Chilenos, que ya habíamos pasado sin problemas en dos oportunidades. Pero en la tercera...

Continúa Cottet: “Al entrar en la primera curva –veníamos a 180 por hora– Juan trató de colocar la segunda, algo la trabó y no entró; insistió sin re-

sultado, puso tercera velocidad y el auto quedó entonces “muerto”, sin fuerza para salir del viraje. Este inconveniente y el barrito hicieron que el coche se desplazara de adelante y con las dos ruedas delanteras dobladas patinó hacia el lado opuesto a la curva, el izquierdo; Juan enderezó las ruedas para que el auto saltara a la zanja. No dijimos una palabra –las últimas que dijo Juan en su vida fueron ‘Raúl, apretá los amortiguadores’ cinco minutos antes del accidente– confiábamos en el que el auto saltaría el obstáculo. Pero no fue así. Al llegar a la zanja se clavó la rueda izquierda en la hondonada y comenzamos a dar vueltas. Lo demás me lo contó un estanciero que, con su hija, presenció el vuelco, que ocurrió frente a su campo. Dijo que el coche dio 5 o 6 vueltas y que en la primera se levantó unos 5 metros. En la última nos despidió, quedando Juan a dos metros y yo a unos 15. Lo curioso es que Juan estaba caído del lado de mi asiento y yo del que ocupara él. No se pinchó un neumático antes, como se dijo, ellos ocurrió después al romperse el tren delantero y clavar-se una hoja de elástico en el neumático delantero izquierdo

(...) Llegué a Olavarría en auto y de inmediato me dirigí hasta el hospital. Allí y al ver al que hasta momentos antes era todo vida y optimismo, no pude remediarlo y lloré como un chico. Juan parecía dormir pero su rostro envuelto con la palidez de la muerte reflejaba la tragedia. Tenía un raspón en un pómulo y una gran hinchazón debajo de la nuca”.



36 Durante nueve años, Santiago Luján Saigós alentó un sueño: correr en TC. Nueve años en los cuales condujo camiones, los de la empresa que poseía en sociedad con su hermano Luciano Jorge en su pago, San Antonio de Areco. “Hubo ocasiones en las que estuve más de una semana seguida andando en el camión sin parar. Dormía en la cabina y descargaba yo solo las bolsas. Para no aburrirme. Relataba carreras de autos. Y todas las ganaba Santiago Luján Saigós”. Recién pudo debutar en TC a los 30 años, en 1959. Si su experiencia en las carreras era nula, su conocimiento de los caminos –gracias a su oficio– fue notable; tanto que en la largada del GP de 1961, de Mercedes a Río Cuarto y de noche promedió 184 km/h. Ese año ganó tres carreras, en Pergamino, Ensenada y Rufino, y quedó tercero en el campeonato. Al año siguiente venció en Venado Tuerto: tan enormes habían sido sus ansias de carrera, su temperamento era tan fuerte al volante, que antes de cada largada tocaba la rodilla de su hermano, su acompañante, dotando la costumbre en un ruego. “Cuidame”. Ambos hermanos dejaron abruptamente de correr a mediados de 1962, para reorganizar su empresa, y vendieron su máquina. Así que cuando llegó la Vuelta de Areco de 1964, no había auto para el crédito local. Raúl Gougy, piloto de 9 de Julio, le ofreció su Chevrolet:

–Si gano, los premios son para usted; si rompo el auto lo pago yo– le agradeció Saigós.

–Mi auto es suyo. De dinero ni me hable –le re-

trucó Gougy- Haga con él lo que quiera. Lo principal es que usted corra...



37 Había curvas difíciles y otras no tanto, pero también curvas imposibles. En una Vuelta de Hughes, de mediados de los '60, un grupo de muchachos de Pergamino se habían apostado en la curva de Labordeboy, sobre la ruta provincial nº 4, todavía de tierra. Por allí pasaron raudos los punteros, pero cuando llegó la cupé del valor de Villa Constitución, Fermín Maceratesi, las leyes de la física no mantuvieron sus cuatro ruedas sobre el piso. Vuelco seguro. El grupo colaboró para poner el auto nuevamente en su posición tradicional para que el piloto pudiera continuar su marcha. Al cabo de la segunda vuelta, otra vez, los punteros desparramaban polvo y emoción, y una vez desgranado el lote, se acercó Maceratesi, un poco más lento... pero el resultado fue el mismo. Vuelco por duplicado. Otra vez a repetir la maniobra de rescate, que los muchachos intuyeron de cajón para la tercera y última vuelta.

Maceratesi nunca volvió a pasar por Labordeboy en esa carrera.



38 A lo largo de su historia, el Turismo Carretera ha tenido apariciones fulgurantes, nombres que brillaron con luz tan intensa durante un brevísi-

mo lapso, y que acaso por eso se apagaron pronto, acaso antes de tiempo. El caso de Juan Oscar Facchini es uno de esos. El laborioso mecánico de Mar del Plata corría desde 1961 pero fue en 1964 que comenzó a destacarse de manera brillante. ¡Y de qué manera! En un año en el que Juan Manuel Bordeu y Carlos Alberto Pairetti desafiaban la hegemonía de los Emiliozzi, Facchini se impuso sorpresivamente en Tres Arroyos, el 11 de octubre y, una semana más tarde, el 18, en Junín. En la carrera siguiente, las Mil Millas, el 8 de noviembre, fue quinto, y una semana más tarde, en Tandil, tenía todo para ganar...

“Perdió la vida luchando como siempre por el primer puesto Juan Oscar Facchini, el vigoroso piloto marplatense, última revelación de la categoría –escribió Juan Carlos Pérez Loizeau– Lo más lamentable es que el accidente llegó porque su ambición de triunfo y de prodigarse hasta el exceso llevó al infortunado Facchini a buscar la vanguardia en el camino, cuando manteniéndose solamente a la vista de Emiliozzi le estaba ganando por tiempo. Un error o un desmedido espíritu de lucha lo impulsaron. Se arriesgó y perdió”.

Sigue el comentarista: “No era un piloto brillante pero su pulimento llegaría con el tiempo. Por ahora andaba extremadamente fuerte, especialmente en los circuitos mixtos. Su máquina era veloz y corría fuerte. Ganaba metros en la tierra. Hace poco más de un mes ganó su primera carrera: Tres Arroyos, y el domingo siguiente la segunda: Junín. Asombró a los aficionados por su rápida consagración pero era indudable que el momento llegaba apresuradamente”.

Y remata: “Su Chevrolet, hecho modestamente

en Mar del Plata, no era un auto. Era un arma. ‘Che, pasame despacio, ¿eh?’ le decían los primeros del ranking en cada partida todos los domingos. Su ambición de triunfo y las posibilidades que le acordaban su máquina lo llevaron a la cumbre y motivaron muchas salidas del camino sin consecuencias graves. Inclusive en esta última carrera de Tandil hizo por lo menos dos trompos antes de la salida fatal”.

En la novena vuelta de una carrera a 12 giros al circuito serrano de Tandil, cerca del paraje La Porteña, un neumático del Chevrolet de Facchini estalló; el auto salió del camino, volcó y fue a chocar contra una camioneta estacionada en el lugar. El piloto falleció instantáneamente.

¿Un error? ¿Un desmedido espíritu de lucha? No. Facchini había jugado una apuesta con Carlos Menditeguy a que no solo vencía a los hermanos de Olavarría sino que también los superaba en el camino. La historia me la refirió Hugo Mazzacane. La carrera la ganaron los Emiliozzi; segundo fue Menditeguy...



39 –¿Che, se imaginan lo que podría pasar con un motor Chevrolet Súper 7 bancadas preparado para TC?

Desde antes de aquel reglamento de 1937, el auto de TC por excelencia había sido la cupé. Un cuarto de siglo más tarde seguían utilizándose aquellos modelos que parecían imprescindibles para imponerse en las durísimas condiciones que requería una victoria en Turismo Carretera.

Pero José Froilán González, dueño de la agencia Chevrolet de Corrientes 11, bajo el techo del Luna Park, en pleno centro porteño, había hecho la pregunta correcta. Si ese motor moderno y bien preparado lo calzaba dentro de un auto moderno, quizás... Lo suyo iba en paralelo con el esfuerzo de la Ford por hacer del Falcon, que en la Argentina se producía desde 1962, un producto que ganara el domingo en la ruta y se vendiera el lunes en el concesionario.

Froilán tenía a mano el Chevrolet 400, pero optó por algo un poco más resistente, el Chevrolet II Nova (que era dos puertas, a diferencia del 400) al que trajo de los Estados Unidos por apenas 2.000 dólares. La cátedra suponía que un coche sin chasis (el Nova era de carrocería autoportante) se partiría sin remedio al transitar el primer lomo de burro, al cruzar a fondo cualquier paso a nivel.

En EEUU se lo llamaba Chevy Two, y la tribuna lo argentinizó como Chevytú. Se atendía en un taller de Sáenz Peña, del otro lado de la General Paz, propiedad de los hermanos Aldo y Reinaldo Bellavigna, que preparaban el motor. Tuvo una carrera meteórica: debutó el 12 de abril de 1964 en el Autódromo, en manos de Jorge Cupeiro, abandonando; a la semana siguiente, llegaba segundo; logró su primer triunfo el 9 de agosto, en Mar del Plata, a más de 197 km/h de promedio, y al año siguiente, ile peleaba el título a los Emiliozzi!

El shock cultural fue terrible: “del inicial alarido con sarcasmo e insultos, reforzados con alguna que otra pedrada y hasta materias fecales (...) el Chevy II fue ganándose si no el cariño al menos una ancha faja de respeto. Tuvo que pagar derecho de pi-

so, es lógico” escribió Miguel Angel Merlo en “Las tuercas calientes” (1976).

“Cuando lo llevábamos al autódromo, nos miraban como si estuviéramos locos, el coche era casi estándar, la revolución vino después” cuenta Jorge Cupeiro. “No salí campeón pero en 1965, entre marzo y agosto gané nueve carreras”. Hace un tiempo, Froilán reflexionaba así delante de mí sobre el Chevytú. “Nació porque yo creía que debía haber una transformación en el TC. Y fue una revolución porque todo el mundo pensaba que con un auto así no se podía correr por nuestros caminos”.

Fue el puntapié inicial de un movimiento de modernismo que tuvo su punto culminante con los Torino, y que desembocaría, después de mucho camino, en el TC actual. “De no haber existido un Chevy Two en la cabeza de José Froilán González, no hubieran nacido por disparo en cadena los Falcon de Ford, ni los Torinos (sic) de Industrias Kaiser Argentina en el terreno de la competición. Para muchos estas irrupciones han tenido el sentido de profanación al culto de las tradiciones ruterías” concluye Merlo.



40 Si el Chevytú debutó en abril de 1964, en setiembre se presentó el Falcon, auspiciado por la fábrica y con un motor de tres litros, el original, con una cilindrada que daba ventaja respecto a la permitida, de hasta cuatro litros. Rodolfo de Alzaga lo clasificó octavo en las 500 Millas Mercedinas, aunque el ganador, Carlos Pairetti, le sacó 23 minutos de

ventaja... En Carlos Casares fue undécimo y en Tres Arroyos no largó. Al coche había que desarrollarlo. Por ejemplo, no caminaban bien los frenos... Sin embargo, Ford Motor Argentina tenía un probador de lujo: unos meses antes de irse definitivamente, en 1989, Oscar Gálvez relataba lo siguiente: “Después de la muerte de Juancito, todos me pedían que largara. Y la idea ya me estaba dando vueltas en la cabeza. Ese año (1964) los Falcon tenían el problema de que se les engranaba la caja y los de la Ford me pidieron que corriera para ver qué pasaba. Largué la Vuelta de Junín (el 8 de noviembre de 1964) con Pepito Giménez como acompañante y también a nosotros se nos engranó la caja. Tuvimos que abandonar. Después estudiamos el problema, encontramos la solución y listo: no volví a correr”. Habían quedado atrás casi 40 años de TC... El Falcon, en cambio, iniciaba una larguísima historia.



41 A fines de setiembre de 1964, un conscripto que cumplía el servicio militar en el Distrito Militar nº 13 de San Nicolás de los Arroyos, cercano a su residencia, le pidió permiso a su superior, el suboficial mayor Jorge Oscar Grassi, “para ir a la carrera del domingo”. La competencia en cuestión era la Vuelta de Carlos Casares. El suboficial accedió al pedido, acaso identificándose con el sentimiento tuerca del conscripto. Pero el muchacho no concurrió a presenciar la carrera de TC: fue a correrla... y acaso el episodio habría quedado en una anécdota sin con-

secuencias si Carlos Oreste Marincovich no se hubiera desempeñado tan en forma, arribando a la meta en quinto lugar a bordo de un Chevrolet... Cuando los diarios del lunes elogiaron la actuación de un joven soldado que corría con el seudónimo de Sandokán II (en honor a su tío Néstor, que había ganado la Vuelta de 9 de Julio de 1960 con el apelativo de Sandokán), saltó el petit escándalo. Se suspendió el permiso, se decidió el acuartelamiento, la promisoriosa carrera parecía truncada...



42 En el periódico “Arrecifes”, del sábado 3 de octubre de 1964, se leía lo siguiente: “En la carrera de TC efectuada el domingo pasado en Carlos Casares, ha surgido otra estrella al firmamento automovilístico argentino. Se trata de Carlos Marincovich, joven arrecifeño, de 20 años de edad que se halla cumpliendo el servicio militar que, escudado bajo el seudónimo de Sandokán II, largó en el 70º lugar y a poco de iniciada la prueba fue escalando posiciones hasta hallarse colocado en el tercer puesto, colocación que perdió a causa de fallas en el mecanismo de aceite que lo relegaron a un honorable quinto puesto, en una carrera donde estuvieron presentes la mayoría de los ases de la especialidad. Consagratoria actuación, si se tiene en cuenta que Carlos Marincovich ha corrido sólo tres carreras y en ésta, su tercera, ya se acercó a los mejores del ranking nacional”.

Ignacio García Veiga, diputado de la Unión Cívica Radical Intransigente (UCRI) por Arrecifes, tomó

cartas en el asunto. En su carácter de representante del pueblo, tomó contacto con el comandante en Jefe del Ejército, teniente general Pascual Pistarini, y logró que el entorchado autorizara al joven piloto a seguir compitiendo pese a encontrarse bajo bandera.

Curioso: García Veiga era tío de Néstor, que por entonces era chofer particular de Carlos Alberto Pairetti, el mejor volante de Arrecifes del momento. García Veiga también llegaría al TC y se quedaría con un record: fue el primer piloto en ganar con una Chevy, aunque cuatro puertas, en 1971. Al año siguiente, en 1972, llegó el primer triunfo de una Chevy cupé: el piloto era Carlos Marincovich...



43 “En 1965 corrí la doble Vuelta de Mar del Plata, en dos etapas. Gané la primera, un circuito mixto de asfalto y tierra que terminaba en Mar del Plata, el parque cerrado era en el estadio Bristol. En la segunda etapa largué primero y el único que me pasó fue Loeffel. Después Bordeu se acercó y con él nos pasamos siete u ocho veces, por momentos íbamos a la par largo trecho, hasta que en un puente tuve que aflojar un poquito y entonces él consiguió distanciarse algo. Pero venía primero por tiempos. Cuando íbamos llegando a Ayacucho, mi pueblo, empecé a sentir la alegría enloquecedora de la gente, que la seguía por la radio y sabían que veníamos primeros. De Ayacucho seguía a Rauch y luego a Tandil, Balcarce y Sierra de los Padres... Pero tuve la mala suerte de volcar en Rauch, justo en la zona que mas

conocía. Al llegar a Rauch, dónde se toma el camino a Azul, me dí cuenta que me iba a pasar de largo. Creo que fue por la situación emocionante que había vivido momentos antes, por la algarabía indescriptible de la gente del pueblo de uno, que lo veía pasar puntero. Me dí cuenta, pero intenté doblar igual, el auto entró en trompo, pegó contra una alcantarilla y volcamos. Se torcieron las ruedas, se estropeó un poco la carrocería, pero seguimos. Después de Balcarce se nos rompió la caja de velocidades. Continuamos, pero no era lo mismo. En el vuelco se nos fue la gran oportunidad” (Oscar Erit Cordonnier en 1984).



44 En noviembre de 1965, poco antes de que se largara el Gran Premio, la prestigiosa revista de actualidad de entonces, “Primera plana”, publicó un largo artículo sin firma, del que se extrae este trozo, que habla de los pilotos de entonces:

“Los corredores de autos son esencialmente hombres. Su actividad, definida por más de un psiquiatra como lindando en la frontera de lo enfermizo, no les modifica, empero, su estructura humana. Fuera de su obsesión, hacen lo que hacen todos: van al cine, al teatro, tienen novia, forman familia, fuman o no fuman. No son, pues, robots sometidos a un régimen franciscano. La diferencia está sólo en que corren autos. Entre ellos hay hombres alegres, hombres taciturnos, hombres educados, hombres groseros, hombres buenos, hombres que no lo son tanto, inteligentes y torpes: la escala racional estalla en todos sus matices.

“Quienes encabezan el ranking de popularidad o quienes alguna vez consiguieron imponer su aptitud viven económicamente desahogados. El automovilismo les dio un nombre y ellos lo capitalizaron, en algunos casos, a través de su magnetismo popular; Dante Emiliozzi, conceptuado uno de los mecánicos más exquisitos, posee un negocio de autos en Olavarría, lo mismo que el extra vertido Carlos Pairetti; el lánguido y silencioso José Manuel Bordeu (quien antes de iniciarse una carrera se pregunta sorprendido: “¿Qué hago yo aquí?”, para olvidarse luego de todo y sumergirse en la frenética atracción de la Velocidad) es dueño de grandes extensiones de campo, de las cuales su estancia La Peregrina, en las proximidades de Balcarce, constituye un establecimiento modelo; Carlos Loeffel, El Rengo —le falta la pierna izquierda, perdida en un accidente por una apuesta que lo llevó infructuosamente a intentar rebajar en un quinto de segundo el record del autódromo da Río Cuarto—, se enorgullece de dirigir, en Marcos Juárez, uno de los mejores tambos de la provincia de Buenos Aires; Marcos Ciani reparte su tiempo, en Venado Tuerto, entre una estación de servicio ubicada sobre la ruta 8 y el hotel El Molino, ambos de su propiedad; Rodolfo de Álzaga, amante de la noche, tiene “campos en cualquier parte”, administrados por una sociedad anónima; Rubén Roux es uno de los principales fleteros de productos lácteos (La Martona); José Manzano, laborioso y ordenado, posee una bodega en General Alvear, Mendoza, y es un cortador de buen vino; Hugo Gimeno es transportista en Mendoza; Nasif Estéfano tiene una agencia de autos en la Capital Federal, negocio al que también está

dedicado el desenfadado Jorge Cupeiro; Luis Di Palma, gran lector de historietas cómicas, representante de la nueva ola automovilística, ayuda a su padre, piloto retirado, a atender en Arrecifes la churrasquería El Patrullero, y Carlos Menditeguy, extravertido, otrora 10 de handicap en polo y brillante pelotari, golfista, nadador y jugador de squash, El Super dotado, está dedicado a negocios de exportación y dirige las oficinas del haras El Turf”.



45 Es un hecho conocido el que Juan Manuel Fangio logró los dos primeros títulos de Turismo Carretera para Chevrolet, en 1940 y 1941. Los hinchas de la marca debieron esperar un cuarto de siglo, hasta 1966, para volver a celebrar una consagración.

Pero es ignorado, en general, el hecho de que el Chueco fue responsable de ese título del '66, como director del equipo que le permitió a Juan Manuel Bordeu ganar nueve carreras en la temporada y, por añadidura, consagrarse campeón argentino de TC.

“La satisfacción de haber trabajado con Juan Manuel Fangio me dura hasta hoy –afirma Hugo Sánchez, el acompañante de Bordeu en esa gesta– Juan fue el cerebro de esa operación”

“Empecé en el taller de Toto, Rubén Fangio, el hermano menor de Juan, limpiando piezas y barriendo pisos, en el '59, cuando no tenía 14 años. Después me animé a tocar un carburador y después me enteré que estaban por hacer un auto de carrera. Juan ya se había retirado de las carreras”. Sin embargo, se

movía mucho. Suya fue la gestión para comprarle a Marcos Ciani una cupé Chevrolet 46.

“En el año '61 empezamos a trabajar despacio, siempre con Toto. El auto se hacía en un taller de la calle 16. Ahí trabajamos dos años y medio, tres, fierri-to por fierri-to. Sábado, domingo, feriados, Toto firme y yo con él. Así nació la Coloradita”. Uno de los autos más reconocidos de una época de esplendor del TC.

“El color preferido del Chueco era el rojo, el de Toto también. Con el tiempo apareció un color gris la-queado, con el que se pintaron las llantas y la tapa del baúl, que le combinaba” cuenta Sánchez. “Juan ya es-taba muy metido y trajo muchas cosas de afuera pa-rra el auto. El coche tenía frenos Bendix a campana que trajo Juan, carburadores Weber. En ese entonces no se corría con muchas cosas importadas. Fuimos a la Semana de la Velocidad en Carlos Paz, en 1963, y Bor-deu no pudo correr, porque no había manera de que frenara derecho. La Coloradita nació con una veloci-dad de 230 km/h, así que Juan trajo unos frenos a dis-co, también Bendix, con mordazas más grandes y con eso corrimos. Es el equipo que todavía tiene puesto...”

Fangio estaba detrás de todo. “La chapa se ha-cía en los talleres de Juan, de la Mercedes, en Mar del Plata, vamos un día y me llama Juan.

–Pibe, vení... ¿cuántos años tenés?

–Dieciséis.

–Vos sabés que hemos pensado en ponerte de acompañante...

Pero no había forma. Averigüé si me dejaban correr, pero tenía que tener 18 años. Los acompañan-tes debían tener registro de conductor. Entonces su-bió Alberto Lozano, el cuñado de Toto. Pero se quemó

en las Dos Océanos y...”

Sánchez cumple dos carreras como acompañante de Bordeu en 1965. La Coloradita había ganado dos carreras en el '63 y cinco en el '64, incluyendo el Gran Premio. “Ya no era ir a correr, nomás, era una cosa más seria, con aspiraciones”. El accidente en las Dos Océanos de 1965 arruina el año, pero el equipo queda a punto para el año siguiente.



46 Ese de 1966 fue el campeonato más largo de la historia del TC, con 36 carreras y decenas de miles de kilómetros recorridos a lo largo de toda la temporada, que se definió en la última etapa del Gran Premio, la última carrera del año.

“El jefe de todo ese equipo en 1966 fue Juan Manuel Fangio. Fue a la mayoría de las carreras, participaba en todo. Durante la semana seguía el movimiento del auto, en la carrera iba a los auxilios... Juan le daba seriedad al proyecto. Toto se ocupaba del auto, era un enfermo de que no se cayera nada” sigue Sánchez.

“En Hughes les ganamos a los Gringos (Emiliozzi). Nos entusiasamos, había fuerza de equipo. Torcuato (Emiliozzi) lo agarró a Toto tras el triunfo

–¿No era que se rompían los Chevrolet?

“Juan venía, observaba, fundamentalmente era el organizador. Estaba en todos los detalles. Siempre quería saber qué pasaba. Cuando sacamos la Coloradita nueva, pintadita, lustrada, llega Juan, era verano.

–Ahí, tenés, Juan, si querés darte una vueltita...

–le dice Toto.

“Salió Juan y al llegar al cruce se tiró a pasar por la banquina. Volvió con un amortiguador colgando. Esa tarde bailaron todos... Un descuido como ése podía hacerte perder una carrera. Se trabajaba mucho a conciencia, no se tiraban los fierros así por tirarlos. Nos fabricaban unas válvulas nacionales, Superfresia, un día se cortó una. “Hay que traer válvulas buenas” pidió Juan. Trajimos importadas, pero el motor no andaba.

Habíamos logrado que anduviera bien, trajimos importadas, pero el motor no andaba. “¿Qué se tocó que no anda? preguntó Juan. Toto le contó, volvimos a las nacionales y recuperamos la velocidad”.

Bordeu ganó ese año 9 de las 36 carreras del torneo, incluyendo una seguidilla de cuatro victorias consecutivas, en el Autódromo, en La Pampa, en Chacabuco y en Carlos Casares. “Después vino la Doble Vuelta de Mar del Plata –cuenta Sánchez– Cuando subimos al pavimento, de Mechongué para la costa, ya no entraban los cambios. Bordeu metió la cuarta y así nos vinimos hasta la neutralización. Lo más trabajoso del cambio era sacar la tapa de la caja, dentro del habitáculo, así que mientras veníamos corriendo me tiré al piso y fui sacando los tornillos. En Mar del Plata cambiamos la caja en 12, 13 minutos...”.



47 Correr Turismo Carretera no era la más placida de las experiencias. “El ruido adentro era infernal pero con el tiempo uno se entendía todo con Bordeu. De mecánica él no sabía nada, sabía que es-

taba yo. Juan Manuelito Fangio me pregunta hoy cómo hacíamos para andar en la tierra a 240 km/h... y no lo sé. ¡Eso que yo iba al lado!”. Pero nadie quería quedarse afuera:

“Una carrera normal tenía 600 kilómetros y cuando llegábamos al taller, dos o tres de la mañana, nada de irse a casa, desarmábamos todo el auto. El lunes a las 10 el motor estaba en la rectificadora de Ernesto Polverino, en Mar del Plata, lo llevaba Toto. El equipo estaba bien engranado y eso era responsabilidad de Juan. Todas las noches había, calculo, 70, 80 personas, iban a tomar mate, a acompañarnos, hasta las 2 o 3 de la mañana. Un día se enojó Toto. “Tenemos mucha gente acá adentro, hay que sacarla”. “Yo te soluciono el problema” le dijo un muchacho, Eduardo Rodríguez, que era amigo de los Eliçabe de Isaura... Trajo con un camión unas tribunas chiquitas para canchitas de fútbol. Pusieron cadenas para delimitar la zona y la gente se acostumbró a estar ahí arriba...Había una gente amiga de Juan que tocaba el acordeón, incluso, algunas noches. Eso era un club...”.

El Gran Premio fue a decidir el título entre Bordeu y Eduardo Casá (Ford). “Recorrían mucho la ruta ellos, Juan lo llenaba de consejos, le enseñó a Bordeu a marcar la ruta, en los Grandes Premios el día de descanso prácticamente se recorría completa la etapa del día siguiente, marcando con pintura las partes trascendentales”. Ese conocimiento fue decisivo.

“Había cosas que el tipo (Fangio) marcaba y era fundamental, porque tenía una trayectoria y una calle tremendas. Cuando fuimos a largar el GP, me agarró. ‘Mirá pibe, Juan Manuel va manejando y por ahí se olvida que tiene que soltar el acelerador y

eso... Mañana en la etapa va a haber agua. Cuando se zambullan en los vados, hacele acordar a Juan Manuel que levante el pie del acelerador'. En uno el auto salió bien, pero el motor empezó a ratear, y quedó en cinco cilindros. ¡Qué sufrimiento! Ahí no había nadie que me ayudara. Le cambié las bujías, y arrancó. Pero al final de la etapa, Juan me llamó aparte y me retó. El me había avisado...". El cambio de bujías funcionó. A Casá se le mojó el magneto y tardó dos horas en volver a arrancar el Tractor (que, como la Coloradita, también puede verse hoy en el Museo Fangio de Balcarce).

"En plena Cordillera tuve que cambiar la caja –recuerda Sánchez– No entraba abajo del auto, y eso que era flaquito... Sabíamos que Cocón Duffard, hermano del socio de Juan, estaba con el auxilio 30 kilómetros más adelante. Se vino con el repuesto, salimos de ahí, y en plena montaña un auto adelante, el de Rubén Fulco. No lo podíamos pasar... hasta que le pegamos un autazo de atrás...".

Antes de la última etapa, a Necochea, Bordeu se golpea la rodilla izquierda empujando el auto para sacarlo del parque cerrado.

–No sé si voy a poder frenar, Juan –se lamenta– Me duele.

–Un coche de carrera no necesita frenar, tiene que correr– lo alienta Fangio.

"Abandonamos en Olavarría, con problemas en el embrague, pero ya éramos campeones –recuerda Sánchez– Juan había sido el cerebro. Esa mística del '66 ojalá se volviera a vivir en el automovilismo, aunque agradezco haber participado de eso. Tanto como agradezco haberme podido educar con los Fangio".



48 A los Torino ya no se les podía correr con un esfuerzo privado, como el de Fangio, Bordeu y Cía. Pero sí darles algunos sustos. La Coloradita campeona de 1966 fue sometida a reformas para adaptarla a los tiempos más modernos, y quedó a mitad de camino entre una cupé tradicional y un “prototipo” como se llamaba a esos coches especiales que no se parecían a nada... Esa nueva Coloradita tenía mucha velocidad, acorde con la de los Torino, pero no resistía tanto los golpes como el año anterior.

“Al auto salíamos a probarlo Toto y yo. Poco antes de la carrera de Mar del Plata, hicimos cuatro o cinco tiradas. Pero el cuentavueeltas no levantaba. Toto había adaptado unos carburadores nuevos, inclinados diez grados. Pienso que cuando volvimos al taller, Toto ya sabía lo que tenía el auto. Trabajaron toda la noche. A la tardecita del sábado lo probamos. Nos gustó. El domingo a la mañana, bien temprano, otra tirada, teníamos una marcada de 30 kilómetros en el camino de Balcarce a Coronel Vidal. Se llenaba el cuentavueeltas. ¡Qué satisfacción!”

Bordeu sorprende liderando la Vuelta de Mar del Plata a una velocidad espeluznante. “El motor andaba normalmente a 6.500 rpm, pero en ese tramo de asfalto de Mar del Plata a Miramar alcanzó las 6.700 rpm, que eran más o menos 272 km/h. Y se llevaba tranquilo el auto, sin pelearlo...”

Una tontería impidió el triunfo. “Habíamos ‘bajado’ las dos ruedas de auxilio, para tener el peso más cerca del piso” cuenta Sánchez. Un ingeniero di-

ría hoy: “Reducimos el centro de gravedad del auto”. La idea era hacer lo mismo con la batería, que iba en el baúl.” Pero en lugar de soldar el soporte de la batería al piso, se lo abulonó. Uno de los bulones se cortó en carrera, la batería se cayó y no pudimos continuar...”. Eduardo Copello ganó con su Torino a casi 195 km/h de promedio... La Coloradita, en cambio, nunca más volvió al triunfo.



49 En 1967 el TC cambió rotundamente. El debut de los Torino redibujó el panorama y las perspectivas de la categoría, reforzando lo que habían sembrado el Chevvytú y los Falcon, y creando las bases para la nueva reglamentación de la categoría, a implementarse desde 1970 en adelante. El equipo oficial de Industrias Kaiser Argentina, la fabricante del Torino, quedó a cargo de un joven técnico que, por entonces, tenía menos de 30 años: Oreste Berta, que eligió como pilotos a tres advenedizos del TC: Eduardo Copello, Héctor Luis Gradassi y Jorge Juan Ternengo. En 1997, treinta años después, nos juntamos a conversar sobre aquella épica:

–Oreste era excepcional, increíblemente capaz, trabajador, incansable –contó Copello– Hacíamos el ‘1’ el sábado y él sacaba la tapa de cilindros para ponerle otro árbol de levas. ‘¡Para qué Oreste, si hicimos el mejor tiempo!’ le reprochaba yo. ‘No te quejes, que menos no va a andar. Más o igual, sí, menos no’”.

–Sabía que los coches iban a caminar bien de entrada –recordaba Gradassi– Berta me preguntó có-

mo creía que iban a andar con 230 km/h de máxima, pero yo me había dado cuenta de que andaban un poquito más. No sé por qué, pero me tenía fe. En las primeras vueltas levantaba un poco el pie, porque no estaba canchero recordaba.

-Las cupecitas eran más rápidas que los Torino: en Tres Arroyos, una carrera que yo gané, no lo podía alcanzar a Pairetti, de lo rápido que iba- se sinceraba Ternengo.

-Había gente mucho más experimentada que nosotros: Bordeu, Casá, Pairetti... Nosotros nunca habíamos andado tan rápido. En San Pedro, en el debut, a mí se me rompió el rotor del distribuidor a los 40 kilómetros y Jorge volcó; si no, habríamos salido los tres primeros -señalaba Copello apuntándole a aquella victoria inicial de Gradassi.

-Nunca hubo órdenes de equipo -acotaba Gradassi- Cuando corrimos en Rafaela, salimos 1-2-3 y la gente comentaba 'está todo manejado desde abajo', pero Berta solo decía 'corran como quieran'. Eduardo se nos escapó en la punta, nos quedamos peleando con el Nene (Ternengo), en la última curva nos enganchamos y casi nos vamos los dos afuera.



50 ¿Por qué ganaban los Torino? No eran más veloces que las cupés tradicionales, pero eran coches mucho más sencillos y racionales, con mejor distribución de pesos, con un solo amortiguador por rueda. Frenaban mejor y también gozaban de una ventaja técnica en el motor: "Con cuatro litros de ci-

lindrada, teníamos 320 HP bajo el capot –recordaba Copello– Arrancamos con 240 km/h y llegamos a los 270 km/h. Con la relación de diferencial 3:23 o 3:50 era un espanto como aceleraba, aunque en ruta andábamos con la 2:87, menos nerviosa. Al principio era muy inestable pero en poco tiempo el coche ya iba muy bien”. El motor Tornado era un impulsor de carrera larga y, por lo tanto, tiraba muy pocas vueltas, apenas 5.400 rpm. Pero esas largas bielas proporcionaban un excelente torque, mucha fuerza de empuje en el tren trasero, que en los circuitos de tierra espesa, era fundamental para traccionar.

Al cabo del año, los Torino habían ganado 20 de las 32 carreras del año. Once victorias (y el título de campeón) fueron para Copello, cuatro para Gradassi y dos para Ternengo, Con sus Torino particulares, “Larry”, Luis Di Palma y José Manzano habían conseguido un triunfo cada uno. En San Pedro, la primera carrera de 1967, habían largado 4 Torino. En el Gran Premio, la última, 43 de los 155 participantes ya corrían con la marca.



51 Hasta que el reglamento cambió en 1970, imponiendo el uso obligatorio de los carburadores para los motores de TC, en la fórmula más o menos libre de los años '60 se podía experimentar. Ensayos que se resolvían de manera impensada, y que no siempre daban el mejor resultado. En un viaje a Europa que había hecho con Juan Manuel Fangio, Berta se trajo un equipo de inyección Lucas, por curiosidad,

para comprobar si su utilización le permitía arrancarle unos HP a los motores Tornado. Pero el fragor de la definición del título en 1967 le impidió dedicarle tiempo al asunto. Recién al año siguiente, en circunstancias poco comunes, se aplicó la solución. Así lo contó Oreste en su momento: “Se había suspendido la carrera de Allen y el sábado nos quedamos en Alta Gracia, así que se me ocurrió probar el equipo. Era la primera vez en mi vida que veía un equipo así y no tenía la menor idea de cómo funcionaba. Instalamos todo y terminamos de colocarlo el lunes a la tarde. Claro que el problema estaba en que ni siquiera teníamos un simple folleto. No teníamos nada...En un momento dado pensé ir a IKA a que mandasen algún télex a Lucas y le pidieran el envío del folleto. Después recapacité y dije que no podía ser. Teníamos que descubrirlo acá. Me fui a dormir con la obsesión, ‘esto tiene que andar, esto tiene que andar...’. A las seis y media de la mañana pegué un salto en la cama y le dije a mi mujer ‘¡ya está, ya está!’ Creo que ni alcancé a terminar de vestirme y ya estaba al lado del auto. Cambié unas cuantas conexiones en una bomba que tiene el equipo y el asunto se solucionó. No sé si de noche dormí o no. Pero, una de dos: o soñaba, o pensaba con los ojos cerrados”. ¿Valió la pena tanta obsesión? Responde Berta en 2013 vía correo electrónico: “Pablo, el equipo Lucas lo teníamos puesto en el auto de (Mario) Tarducci pero nunca sobresalió. Más adelante traje de Alemania el equipo Kugelfischer y lo colocamos en el F-1 de García Veiga con muy buen resultado”. De modesto, nomás, Oreste no dice que ese “muy buen resultado” fue el título de 1973 en Mecánica Argentina Fórmula 1.



52 En 2018 se cumplirá medio siglo de la inauguración del autódromo “Oscar Cabalén” de Córdoba, uno de los clásicos del automovilismo nacional. Sucedió el 17 de marzo de 1968 y ocurrió con el Turismo Carretera. No fue una presentación multitudinaria, al menos en la pista: una huelga de la ACTC estaba en vigencia y solo 15 máquinas se presentaban a la largada de la carrera, en su inmensa mayoría Torino: desde las Liebres II del equipo de Berta, con Eduardo Copello y Nasif Estéfano como pilotos, a la de la escuadra de Héctor Luis Gradassi, pasando por un montón de Liebres 1 y ½ (incluida la de Mario Tarducci...), y un escaso número de participantes con Chevrolet: ninguno con Ford. La carrera era un dominio exclusivo del campeón Eduardo Copello, que de golpe se quedó con la cuarta marcha trabada. El sanjuanino paró en boxes creyendo que era algo más grave, pero cuando lo alentaron a seguir, con la caja trabada ya no pudo acelerar y quedó 13º. Lo terminó derrotando uno de los dos únicos Chevrolet de la carrera, el auto que preparaban los hermanos Aldo y Reinaldo Bellavigna (los que había hecho el motor del Chevytú) en Sáenz Peña, sobre un chasis de Bergantín IKA, y que la tribuna apodó como “Garrafa” porque era amarillo y en su debut, a mediados de 1967, estaba auspiciado por la firma italiana Agip. El piloto era Andrea Vianini. “Tuve más suerte que Copello” dio como explicación para la victoria. “Si él no hubiera tenido problemas yo no le podía ganar. La gente al final me aplaudía,

gritaba entusiasmada... pero a mí no me gusta ganar así, sin lucha...”.



53 A la semana, “El Gráfico” publicó una conversación con el Tano Vianini

-¿Cuál es tu definición del TC?

-TC, Tutti Contenti...

-¿Tu auto es moderno?

-Pienso que sí. De acuerdo con su origen, un Bergantín, está bien arreglado y es moderno. Lo que falta es un estudio profundo de la suspensión, para lograr una tenida realmente efectiva. Te aseguro que no es un auto fácil para manejar.

-¿Por qué no te plegaste a la huelga decretada por la ACTC?

-Porque no estaba ni estoy de acuerdo con lo que piden. Porque contradicen el progreso que debe tener la categoría. Porque estoy convencido de que un auto de 1200 kilos es mucho más peligroso que uno de 800...

-¿Se puede correr en la tierra con autos que caminan a 250 kilómetros?

-Sí, claro que se puede. No se va a andar a 250 pero sí a un poco menos. Lo que pasa es que no se debe correr en la tierra. Es como si yo me quisiera tirar del tercer piso a la calle. Es buscarse un problema simplemente porque sí, sin motivo...



54 Cuarenta días después, el Turismo Carretera concretaba su última gran aparición en un circuito mixto (tierra y asfalto). Con 94 autos en la largada y un trágico saldo de ocho muertos – los pilotos Jorge Kissling y Segundo Taraborelli, sus acompañantes, el acompañante del piloto Plinio Abel Rossetto y tres espectadores– y más de 25 heridos, la Vuelta de Balcarce de 1968 acabó siendo una bisagra en esa manera de hacer TC. Se aceleraba un proceso de modernización mientras se producía el primer *boom* de los autódromos asfaltados (Rafaela en 1966, El Zonda de San Juan en 1967, el Cabalén en 1968, Paraná, Comodoro Rivadavia y Maggiolo en 1969, 9 de Julio y Allen en 1970... salvo Maggiolo y Allen, todos subsisten).



55 En la Vuelta de Entre Ríos, una de las pocas carreras disputadas en ruta durante 1968, se hacía una compulsa sobre la potencia de los motores de TC. El Chevrolet Siete Bancadas que equipaba al Barracuda de Carlos Pairetti acusaba, según su preparador, el ingeniero Ricardo Joseph, 292 HP; Oreste Berta afirmaba respecto de sus Liebres II: “Después del Gran Premio no volví a colocar ni un motor en el banco. El año pasado llegamos a tener 285 HP, pero tuvimos una serie de roturas de tapas de cilindros y nos quedamos sin repuestos. Para el Gran Premio arma-

mos con las que encontramos y dieron 275. Menos que eso no podemos tener en este momento”. Se calculaba que la Liebre de Gradassi tenía entre 10 y 12 HP menos que el Chevrolet. Serían los tres pilotos que pelearan en campeonato, pero con una diferencia sustancial: Pairetti cambiaría a mitad de año su Barracuda por otro auto más moderno, el Trueno Naranja...



56 En el cruce de las rutas 8 y 188, la entrada de Pergamino, se erigía el mítico restaurant-bar El Descanso, en el que muchos entusiastas se reunían a ver el paso de la primera etapa de los Grandes Premios, cuando los coches remontaban la 8 y seguían viaje rumbo a Córdoba. Allí se reunía la Peña El 18, llamada así porque uno de sus integrantes, el Polaco Andrés Jaksich, era propietario de una empresa de transporte con ese nombre... Las peñas constituían uno de los motores más importantes del TC en la década del '60, alentando a los pilotos del lugar y reuniendo fondos en comidas y rifas para financiar sus participaciones. A la peña, que se reunía todos los jueves a la noche, era asiduo concurrente Norberto “Pocho” Rondelli, que había sido mecánico y preparador de Oscar Cabalén, (a quien le había salvado la vida en el Gran Premio de 1961 arrastrándolo fuera de su Chevrolet en llamas...). En 1969, Rondelli se había hecho de una Liebre III, con motor Tornado que preparaba en su taller de la calle Alem entre Uriburu y Florida, a pocas cuadras del centro de Pergamino. En agosto, toda la barra de la peña se traslada unos

kilómetros para presenciar la Vuelta de Salto y alentar al crédito. La Liebre III blanca con una franja anaranjada recibió el número 18 en el sellado del día anterior a la carrera. Al verlo, Jaksich exclamó “Pocho, ahora tenés un número con el que vas a poder ganar, ¡la p... que te parió!”. Rondelli había recibido un número tan bajo porque varios de los pilotos de punta de aquel año, Eduardo Copello, Gastón Perkins, Oscar Mauricio Franco, Eduardo Rodríguez Canedo, Luis Di Palma o Carmelo Galbato, no habían concurrido a la carrera: estaban en Nurburgring corriendo las 84 Horas con los Torino: en Córdoba, la carrera anterior, a Rondelli le había correspondido el número 23... En Salto, acompañado por Carlos Trincavelli, otro concurrente de la peña, se enfrascó en lucha por la punta nada menos que con los Emiliozzi. Como en esa carrera comenzaba a regir la obligación de utilizar un solo carburador, los hermanos de Olavarría, desorientados, no calcularon bien el consumo de combustible, y Rondelli, que nunca había ganado y nunca más lo haría, sería el vencedor por apenas 11 segundos de diferencia después de 588 kilómetros.



57 El trayecto entre San Juan y Calingasta, de poco más de 100 kilómetros de recorrido en caracoles y desfiladeros, se usó en los años ‘60 para carreras de bicicletas, y en los ‘70 la Asociación Sanjuanina de Volantes propuso el recorrido para Turismo Carretera. Juan María Traverso fue segundo en la edición de 1972; Carlos Marincovich terminó como

escolta en la de 1973. Los dos corrieron en Nurburgring, el circuito más famoso, difícil y peligroso del mundo, en Alemania. “Yo creo que el Nurburgring es más duro, pero Marincovich dice que la San Juan–Calingasta era más complicado” cuenta el Flaco. Tanto en 1972 como en el ‘73 se impuso el tucumano Nasif Estéfano, en la primera a 107 km/h de promedio, en la segunda a 108. Allí, en la llegada de su segundo triunfo daba las razones: “En dos o tres curvas creí que me iba abajo (al precipicio), más rápido no pude andar”. No llegaría Nasif a celebrar Año Nuevo, ni siquiera su título de campeón argentino de TC.



58 “Esta bien que en Turismo Carretera no se dobla mucho, pero cuando llegan los virajes hay que ver lo bien que se deja llevar el Falcon de Herceg. Varios toques de freno, rebajes y cuando estás doblando entre el acelerador y el volante acomodás el auto a tu gusto. La sensación de seguridad es lo que mejor te va a indicar siempre si un auto está bien hecho o no. En Turismo Carretera mucho no se aprende, a mí siempre me tiró la pista. Pero la gente te hace olvidar de los inconvenientes. Casi te diría que lo mejor que tiene el TC es el público. Además, no quiero decir lo que significa correr en un equipazo como el e Herceg, Cavallini y Tato Ferrea. Eso es la organización con mayúsculas. Ningún detalle descuidado, autos que andan fortísimo y no se rompen nunca”. En 1972, Nasif Estéfano anduvo 15 carreras sin que su auto se rompiera, cuando los Ford del equipo oficial

eran invencibles. A punto de salir campeón, una bolsa de papel tapó el radiador de su Falcon en Zapala, la temperatura del motor subió en exceso, y el tucumano levantó para no romperlo. Perdió el título con su compañero Héctor Gradassi, con el que no se llevaba bien. Al año siguiente le ganó el título... pero ya no estaba para celebrarlo. Había muerto el 21 de octubre de 1973, volcando en Aimogasta cuando iba corriendo hacia su pueblo, Concepción. La ventaja que había amasado en el torneo fue suficiente para consagrarse como el único campeón *post-mortem* del Turismo Carretera.



59 ¿Puede ser posible que un piloto establezca un record fabuloso, como lo es lograr seis victorias consecutivas, y al cabo quedarse sin el título? El Campeonato Argentino de Turismo Carretera de 1976 es uno de los torneos más fascinantes de la historia del automovilismo argentino y vale la pena repasarlo bien en detalle.

Arrancó con el Premio Apertura con apenas 22 coches en el Autódromo de Buenos Aires. El sábado 13 de marzo se disputó una sola serie clasificatoria, que Juan María Traverso (Ford) le ganó a Roberto Mouras (Chevrolet); el domingo 14, la final. El campeón Héctor Gradassi (Ford) se quedó con la victoria, Jorge Recalde –que lideró gran parte de la prueba quedándose progresivamente sin frenos– fue segundo con un Dodge y Mouras terminó tercero.

Por alguna razón no suficientemente explícita-

da, la carrera contó con un puntaje especial, probablemente a causa de ser organizada por el mismo Automóvil Club Argentino, que por entonces fiscalizaba a todo el automovilismo local. Solo los cinco primeros de cada carrera recibían puntaje, y la escala variaba según el kilometraje de la prueba. Y aunque esta de Buenos Aires no superó los 250 kilómetros de recorrido, otorgó los puntos de la segunda escala, como si efectivamente se hubieran corrido más de 250 km. De manera que Gradassi sumó 24 puntos y Mouras 9. La escala era 24-15-9-6-3.

La segunda prueba del torneo fue en 25 de Mayo, el 25 de abril. La ruta tenía su imán: la cantidad de autos en carrera se había duplicado, ya eran 44. Ganó Carlos Marincovich (Chevy), delante de Recalde, Gradassi llegó tercero y Mouras, que venía liderando la carrera hasta la anteúltima vuelta, terminó séptimo con una falla en el motor. Como la final tuvo menos de 250 kilómetros de recorrido, se aplicó la escala menor: 16-10-6-4-2. De esa manera, Gradassi sumaba 6 puntos por el tercer lugar y llegaba a 30 en el torneo. Mouras seguía con 9 puntos, detrás de Recalde (25) y Marincovich (16).

Pero en Bahía Blanca, el 9 de mayo, arrancó la racha de la Chevy victoriosa de Mouras, que todavía era roja. Después de pelear la vanguardia con el Dodge de Jorge Cupeiro, el piloto de Carlos Casares conseguía su primera victoria en TC superando a Gradassi por poco más de ocho segundos tras casi una hora de carrera. Así reunía otros 16 puntos, contra 10 del cordobés. Recalde terminó tercero. ¿Y la tabla? Gradassi sumaba 40 puntos, Recalde tenía 31, Mouras ya había juntado 25.

Hubo que esperar más de un mes para que el 13 de junio se organizara la Vuelta de Las Flores... en el semipermanente de San Miguel del Monte. Había 49 coches pero ya no estaba el Dodge de Recalde, destruido en una tirada en la ruta. Tras una largada demorada por la pésima ubicación del público, Mouras volvía a la victoria, esta vez delante de Juan María Traverso, recuperado de la hepatitis que lo había dejado sin correr en Bahía Blanca. No hubo juego de equipo en Ford: Gradassi terminó tercero. Otros 16 puntos para Mouras, solo 6 para Gradassi. Después de cuatro carreras, ahora ambos contendientes estaban primero y segundo en el campeonato: 46 a 41 era la cuenta. El subcampeón Recalde parecía fuera de combate...

Aquel TC estaba acostumbrado a las largas esperas en ese convulsionado, trágico año: esta vez, un mes y medio para la siguiente competencia, el 25 de julio en Olavarría, un día en que volvían al TC Luis Di Palma (con un Ford) y Carlos Pairetti (manejando un Dodge...). Mouras sumó su tercer triunfo consecutivo con su Chevy todavía roja en un día negro para los Ford oficiales. Una bujía se empastó en el motor de Gradassi en la primera vuelta de la carrera, y la parada en boxes para solucionar el problema fue decisiva: aunque el cordobés fue el más rápido en la segunda mitad de la carrera, terminó a más de tres minutos de Mouras... en el séptimo lugar. Un puesto no puntuable. A Traverso no le fue mejor: acabó sexto con problemas de caja. Jorge Cupeiro (Dodge) y Ricardo Iglesias (con el tercer Falcon oficial) completaron el podio. La escala de puntos seguía siendo la misma, pero Mouras pasaba ahora al frente, con 57

puntos, mientras Gradassi se quedaba anclado en los 46.

La escala se correría bien arriba cuando Córdoba resultara escenario de la siguiente carrera del campeonato, la sexta puntuable, con un diagrama atípico: en la provincia de las sierras se disputaría un Gran Premio de llanura. Sería escenario de la presentación en sociedad del *7 de Oro*, de una victoria épica de Mouras, de la única derrota en Grandes Premios del equipo Ford capitaneado por José Miguel Herceg, y se aplicaría la escala de puntos más alta disponible: 40 puntos al ganador, 25 al segundo, 15 al tercero, 10 al cuarto y 5 puntos al quinto...



60 Roberto Mouras siempre creyó que la carrera de su vida había sido el Gran Premio del Llano, corrida en setiembre de 1976, que gozó de una resolución épica: el Toro de Carlos Casares había perdido la primera etapa por casi dos minutos, y terminó ganando la carrera por una ventaja similar, descontándole la diferencia al poderoso equipo Ford oficial. Por supuesto, casi la pierde, a causa de una auténtica chiquilinada...

Nadie imaginaba que, a esa altura del año, una masa de aire polar coparía el cielo del sur de Córdoba. En el asfalto, Jorge Cupeiro pulverizaba los cronómetros marcando 241,487 km/h para el primer parcial, a 22 kilómetros de la largada en Laboulaye.

Pero la lluvia transformó la tierra en barro, y el frío cambió el agua por nieve. El Dodge de Cupeiro du-

ró lo que una junta soplada y Chevrolet festeja un sorpresivo 1-2 con Carlos Marincovich y Mouras, cuando el piloto de Arrecifes sufre problemas con un semieje antes de llegar a Jovita y se ve obligado a abandonar.

Así que Mouras queda al comando de la primera etapa, aquel sábado 4, pero una cubierta se pincha en el barro...

El Chevrolet (que había dejado de ser rojo para lucir un dorado impuesto por el sponsor, un fabricante de whisky) se encaja y el cambio del neumático demora cerca de cuatro minutos: para colmo, la goma de repuesto es lisa, y provoca el deslizamiento o la llana patinada en el barro o el asfalto mojado.

A Laboulaye, Mouras retorna cuarto, a dos minutos y monedas de Traverso (que completa los 560 kilómetros de la primera etapa en exactamente 2h46m, a 202,511 km/h), con Gradassi y Caíto Iglesias (todo el equipo oficial Ford capitaneado por José Miguel Herceg) completando el podio parcial.

Por la tarde de aquel sábado horrendo, Mouras y su acompañante, Jorge Pedersoli, van a recorrer un tramo de la segunda etapa, prevista para el domingo, cuyo recorrido se había alterado. (Traverso no lo hará: Gradassi se la explicará más tarde).

Mientras recorren el tramo novedoso, el frío provoca una nevada repentina. Mouras y Pedersoli detienen el auto antes de una curva y se entretienen un rato jugando con la nieve... Al rato continúan. Al llegar a Laboulaye, deciden bajar la suspensión y acortar la suspensión del Chevrolet, para jugarse a todo o nada en la etapa final.

El domingo 5, a causa del frío, los carburadores se congelan. "Los nuestros no -bromeaba Herceg-

porque tenían calefacción y baño privado...”. Peder-soli bombea más nafta con una bomba auxiliar mientras va cantando las curvas.

Hasta que arriban a una para la cual no tiene la más mínima anotación. Mouras espera el santo, pero nunca llega. El Chevrolet termina contra el alambrado.

“Era la misma curva en la que, un día antes, habíamos parado a jugar con la nieve –acepta hoy Peder-soli– Tan entusiasmado estaba con la novedad, que me olvidé de anotarla en la hoja de ruta... Roberto me perdió la confianza y dejó de hacerme caso”.

Habrían perdido la carrera de no haber sido por la garra con que el piloto de Carlos Casares se entregó al camino. Por Vicuña Mackenna Mouras llevaba ya 1m50s de ventaja. La punta ardía; en la primera neutralización de Laboulaye, amasaba 2m31s sobre Gradassi, aunque Traverso seguía llevándole un minuto en la general. Pero faltaba aún un cuarto de Gran Premio, 288 kilómetros de asfalto y tierra, de barro y nieve, de frío y sufrimiento.

Antes de retomar el asfalto de la ruta provincial 35, para volver a Mackenna, Traverso pagó caro la “comodidad”: al llegar a la curva, que no había visto el día anterior, dijo:

–Oía... la pintaron de blanco.

Cuando se dio cuenta que no era producto del esfuerzo del municipio sino, simplemente, nieve, estaba fuera del camino. Volver de la zanja al camino toma su tiempo.

Mouras arriba a Laboulaye con un neto de 2h37m04s5. Había corrido, pese a la lluvia, la tierra y la nieve, a más de 220 km/h de promedio...

Gradassi emplea 2h41m23s2. Diferencia: 4 mi-

nutos 19 segundos.

Traverso tarda 2h43m31s. Diferencia: 6 minutos, 25 segundos.

“Cuando llegamos al parque cerrado, nadie sabía quién había ganado –remata Pedersoli– Entonces le preguntamos a Gradassi”.

–Me parece que la ganaron ustedes.

La suma de tiempos indicaba:

1º Roberto Mouras (Chevrolet) 5h27m18s

2º Juan María Traverso (Ford) a 2m13s

3º Héctor Luis Gradassi (Ford), a 12m12s

No llegan ni Pairetti, ni Cupeiro, ni Marincovich.

(“Ese fue el único Gran Premio que perdimos como equipo” subraya hoy José Miguel Herceg).

¿Y el campeonato? Los 40 puntos del máximo esfuerzo del año le caen redondos al vencedor, que ahora suma 97 puntos, contra 61 de Gradassi y 38 de Traverso. Exactamente 36 puntos de ventaja del primer al segundo. Con los 16 puntos que las carreras más habituales le entregaban al ganador, Mouras acumulaba así una ventaja de más de dos carreras sobre el cordobés...

De golpe, no había respiro: solo dos semanas tuvieron los equipos para lamer sus heridas mecánicas y prepararse para la siguiente carrera, la Vuelta de Monte, que convocó a 54 coches. “Venga a ver TC a Monte, todos contra Mouras y Mouras contra todos” rezaban los carteles.

Terminó siendo una sorpresa. La racha de Mouras se cortó, pero no tanto. En la ruta, el Dodge de Jorge Cupeiro que preparaba Horacio “Tato” Ferrea terminó sacándole un segundo y siete décimas al 7 de Oro después de casi 54 minutos de final ruterá.

Gradassi había quedado a 22 segundos del Chevrolet... Las condiciones climáticas de la jornada permitieron carburar a la perfección los motores: Mouras tenía que esforzarse para no pasarse de las 7.700 rpm mientras que Cupeiro llegó a las 8.000 rpm. Sin embargo, se cuestionó el peso del block del motor del Dodge, y después de polémicos sucesos, Cupeiro fue desclasificado, luego de pasado un mes de la carrera. De esa manera, Mouras era consagrado ganador, sumó su quinta victoria consecutiva, y se llevó los 16 puntos de rigor, dejándole los 10 del segundo lugar a Gradassi. Retrospectivamente, el campeonato se ponía 113 para Mouras, 71 para Gradassi.

El Chevrolet de Mouras era un auto veloz y confiable. Joseph, Wilke y Pedersoli le habían arrancado cerca de 240 HP al seis cilindros en línea. Y se lo confiaban a un piloto “muy estudioso, una computadora como (Niki) Lauda o el Lole (Reutemann), (que) razona, trae ideas, progresó mucho” en palabras de la época de Pedersoli. “Se siente más confiado, sabe que tiene un auto ganador y en el cual no se descuidó ni el más mínimo detalle. Si le dejo cuatro ruedas flojas y le pido que salga a fondo, lo hace. Confía en nosotros, en el auto...” lo calibraba Wilke.

Con 56 autos sobre el asfalto, Olavarría era sede de la octava carrera puntuable del año, el 10 de octubre. En esas largas rectas a las que el TC volvía por segunda vez en el año, el *7 de Oro* de Mouras dominaba a los veloces Dodge, punteaba toda la carrera y, pese a sufrir el desmayo de un filtro de nafta, postergaba finalmente a Gradassi por casi 17 segundos, quedando tercero Traverso... El promedio de Mouras superaba los 201 km/h. En la tabla del cam-

peonato, el de Carlos Casares estiraba más la ventaja: se iba a 129 puntos mientras que el cordobés Gradassi, con el segundo lugar, alcanzaba los 81. Eran casi 50 puntos de ventaja y faltaban menos de dos meses para terminar el año.

“A pesar que Gradassi cosecha puntos en cada carrera y todo el equipo Ford trabaja para él, difícilmente pueda descontar la enorme ventaja que el piloto de la Comisión de Concesionarios de General Motors lleva en el campeonato –opinaba Julio Pérez Balbi en ‘Corsa’– Para colmo de males, los Ford ahora no son los más veloces. Para no perder mucho tienen que correr chupados porque si no aparece un Dodge o un Chivo inesperado que les pueden ganar en cualquier momento. Solamente un baldazo de suerte –o rpm– y un perfecto juego de equipo podría hacer que Ford, vía Gradassi, recuperase un título que en los últimos años parecía sempiterno”.

Leídos hoy, esos conceptos suenan proféticos. El calendario marcaba como novena carrera puntuable del torneo la Vuelta de Pergamino, en el semipermanente de esa ciudad.

Allí, de forma sorpresiva, comenzaría a cambiar la historia. Porque parecía imposible que un piloto y un auto que habían logrado seis victorias consecutivas no logran sumar un solo punto más en el año...



61 El 24 de octubre de 1976, la Vuelta de Salto debía disputarse en el triángulo de Pergamino. Mouras llegaba a la cita no solo con la impronta de

una racha exitosa de seis victorias –que hasta ahora, casi cuatro décadas después, nadie ha conseguido quebrar– sino con una ventaja de 48 puntos que parecía enorme pero que no era decisiva.

Después de la cita en Pergamino quedaban dos fechas previstas: una en manos de la ACTC, a disputarse el 7 de noviembre en un escenario a determinar, y el tradicional Gran Premio de TC, organizado por el ACA, para correrse entre el 5 y el 12 de diciembre. Si ese calendario se respetaba, seguramente que el GP entregaría más de 40 puntos y, por lo tanto, Mouras tendría que esperar hasta el cierre del torneo para verse coronado.

Aquellas épocas no eran como éstas, con calendario fijo y definido, y puntaje único. Contemplada en perspectiva histórica, la década del '70 fue la más delicada en términos de la ecuación económica que sostenía al automovilismo deportivo argentino (y en particular aquel terrible año de 1976), de manera que poco podía preverse. Pero con semejante ventaja parecía inevitable que Mouras fuera a coronarse el primer campeón de Chevrolet desde Carlos Alberto Pairetti en 1968.

En las rutas de Pergamino no se regaría emoción sino angustia. Por la ruta 188 avanzaba Luis Di Palma rumbo a la curva de empalme con la ruta 8, mientras disputa la primera serie, cuando el motor de su Ford escupió, terminal, aceite. El Ford de Enrique Bravi entró en trompo sobre el óleo y al retomar imprudentemente el piloto la dirección de marcha, el Dodge de Eduardo Volpicina pasó muy justo entre el coche más lento y el guard-rail.

No sucedió lo mismo con quien lo seguía, Car-

los Nani, que conducía el Chevrolet de la peña “La Espumita Quilmeña”. El coche anaranjado pegó contra la contención, pasó por encima de ella y volcó. La gente se lanzó al camino a asistirlo y se desató el pánico. El Ford de Eugenio Cali, que viene en carrera, se desvió hacia la banquina para evitar un arrollamiento múltiple, pero allí también encontró víctimas. Se produjeron tres muertes y diez heridos graves, incluido Nani, con fractura de costillas.

La serie no se paró, ni se neutralizó. El 7 de Oro venía ganando; Mouras maniobró para no embestir a nadie, pero se llevó puesto un mojón de la ruta 188. Se rompió una llanta, sufrió el diferencial. Quedó séptimo, una vuelta atrás de Gradassi que ganó la serie. El palco de los cronometristas de la carrera se derrumba y ya no se puede seguir controlando los tiempos. Así que la carrera se suspende...

Tres días más tarde, el 27 de octubre, el presidente de la Comisión Deportiva Automovilística (CDA) del ACA, Juan Manuel Bordeu –el mismo que había sido campeón de TC una década antes– anunció la suspensión de las carreras en ruta “en todo el territorio nacional”. Para probar la efectividad de sus palabras, la primera carrera en caer bajo la nueva prohibición resultó ser el Gran Premio de Turismo Nacional, que organizaba el propio ACA y debía comenzar el 31 de octubre (una semana después de los accidentes en Pergamino) en Concepción del Uruguay.

Lectura clara: si el ACA suspendía el GP de TN, no iba a organizar el GP de TC. Lectura oscura: ¿cómo iría a terminar el campeonato de la popular categoría?

La ACTC suspendió la carrera que pensaba organizar en el Autódromo de Buenos Aires el 7 de no-

viembre. Pero la llevó a cabo dos semanas más tarde. Algunos movimientos se tejieron en los pasillos del ACA, porque la competencia, disputada sobre 15 vueltas al circuito nº 12, es decir, sobre poco menos de 80 kilómetros de recorrido, tuvo un puntaje especial, similar al otorgado en la primera carrera del año, en el mismo escenario y sobre el mismo recorrido: el ganador se llevaría 24 puntos, como en una carrera de más de 150 kilómetros.

La competencia, el XVI Premio ACTC, contaba con el auspicio de la General Motors. El arranque no fue nada auspicioso para la marca: Roberto Mouras se despistó con el *7 de Oro* en los entrenamientos y destruyó la máquina. Pero la suerte parecía echada. Aunque la incidencia del trabajo de las suspensiones (y el chasis en general) en el rendimiento de un TC de aquella época era muy inferior comparado con los coches actuales, los Ford del equipo oficial que manejaba José Miguel Herceg parecían mejor dotados para la exigencia en autódromos –el único lugar en el que se podía correr dada la suspensión de las competencias ruterías– que el único exponente de punta de Chevrolet, que aunque contaba con la atención de Pedro Campo estaba francamente en desventaja.

Campo prescribía una puesta a punto especial para el autódromo, y Mouras salía a ensayarla el jueves 18, tres días antes de la carrera. El comportamiento dinámico, evidentemente, había cambiado: el coche se despistó en la ESE del Ciervo y quedó bastante dañado. Raúl Oscar Rodríguez ofreció su propio auto para salir del paso, pero no sería lo mismo...

Gradassi salía segundo de su compañero Traverso en la primera serie, pero Mouras apenas era

cuarto en la segunda. Había una indudable diferencia de prestaciones. El Flaco de Ramallo debió haber ganado esa carrera, pero a dos vueltas del final, cuando el Ford de Gradassi superó el Dodge de Pairetti para quedar segundo, en el viejo guard-rail de los boxes del Autódromo apareció el cartel con la orden del equipo. Traverso tragó saliva (una vez más...) y cedió la victoria. Un impresionante golpe de escena, porque Gradassi se quedó con el triunfo y 24 puntos, la mitad de la ventaja que había amasado paulatinamente Mouras en el campeonato, así, en una sola tirada de media hora de esfuerzo... Con un auto estrictamente desconocido, el piloto de Carlos Casares terminaba en un pálido 12º puesto, a minuto y medio de Gradassi (a un promedio de seis segundos por vuelta más lento que el vencedor) y ni siquiera era el mejor Chevrolet ubicado: Héctor Moro (9º) y Héctor Ríos (10º) se le anticipaban, por 20 y 10 segundos, respectivamente. Mouras, 129; Gradassi, 105.

De golpe, el campeonato de 1976 adquiría otro color. Cómo iba a definirse, no era seguro: el ACA y Bordeu estaban mucho más dedicados a resolver la llegada de la Fórmula 1 a la Argentina para enero de 1977 (con Carlos Reutemann a bordo de una Ferrari!) que en resolver el cierre del torneo teceísta. Por lo pronto, solo estaba confirmada la carrera del 5 de diciembre, con organización del Automóvil Club de Pergamino, en Buenos Aires, curiosamente con el mismo puntaje especial que la carrera de la ACTC aunque la exigencia no superase las 15 vueltas...

“Gradassi: una mano para manejar, otra para acariciar el título” sintetizó el recordado Carlos Marcelo Thiery esa competencia, y lo explicaba así: “Un

edén que ningún fordista se hubiera animado a ambicionar hace un mes y medio, cuando Roberto Mouras y su cupé Chevy encadenaban la serie de victorias más extensas del TC”. Más adelante, pronosticaba: “tanto en circuitos cerrados como en la cornisa, el demolidor cordobés es mucho más experto que el joven bonaerense. El Falcon es un auto alistado hace mucho para doblar, la cupé Chevy funciona todavía con el tren delantero standard mientras que en la suspensión del eje posterior recién ahora están apareciendo los retoques técnicos del diseñador Pedro Campo. Los seis cilindros del Ford tiran desde abajo con rotunda energía hasta las 8.000 vueltas; la media docena de émbolos del Chevrolet tienen su mayor torque cerca del régimen máximo”.

Mouras volvía a correr su auto, ya reparado, pero en clasificación era un espanto: marcaba 2m03s5, y quedaba octavo, a 1s3 del tiempo más rápido establecido por Jorge Cupeiro con 2m00s3. (En la primera carrera del torneo, en el mismo circuito, el piloto de Carlos Casares había marcado la pole con 2m01s6; ahora era casi dos segundos más lento que ocho meses antes...).

Fueron otra vez 15 vueltas, pero en esta ocasión Gradassi ganó con autoridad, de punta a punta. Mouras se las ingenió para marcar el record de vuelta, demostrando el intenso trabajo que el equipo oficial de General Motors había hecho para achicar terreno respecto de la competencia anterior, pero cometió, quizás, su único error de la temporada: estaba tercero detrás de Gradassi y Jorge Recalde, y delante de Marinovich, cuando se despistó (otra vez!) en la Ese del Ciervo. Cuando Mouras se bajó del 7 de

Oro, abandonando, la hinchada de Ford lo ovacionó... burlándose.

En resumen: en dos carreras de autódromo, de menos de 85 kilómetros de recorrido cada una, Gradassi había descontado toda la ventaja. Ahora estaba empatado en la punta del torneo con Mouras, los dos con 129 puntos. Quedaba una competencia sola, y quien terminara adelante sería el campeón. ¡Qué final tremendo para una temporada histórica!

¡Y qué incógnita! “hasta el domingo a la noche –se leía– no logró saberse si habrá en realidad otra carrera de TC (la que organizaría el ACA para reemplazar al Gran Premio) como cierre puntuable de la temporada. ¿Rafaela? ¿Una trepada en Capilla del Monte? ¿Otra en el Autódromo de Buenos Aires?”.



62 El 3 de diciembre de 1976, el ACA anunció que “... en cumplimiento de las normas y disposiciones vigentes, ha resuelto suspender la realización del Gran Premio de Turismo Carretera, cuya fecha de organización estaba prevista en el calendario del 5 al 12 del corriente mes. En consecuencia, se solicita a las entidades afiliadas que se encuentren en lista de espera para la realización de este tipo de competencias, hacernos llegar sus inquietudes”. En realidad, el ACA pretendía llevar el TC a Mendoza; pero la ACTC protestó, argumentando que desde 1974 regía un acuerdo para que el TC no corriera más de tres competencias por año en autódromos (entre 1970, año de puesta en vigencia de la Fórmula “A” del TC, y 1973,

la categoría no había pisado las pistas ni en una sola oportunidad) y únicamente en el circuito de Buenos Aires. De allí, la renuncia a la carrera. El Auto Moto Club Carlos Paz, el primero en la lista, solicitó inmediatamente la fecha del 19 de diciembre, con la organización de Alcides Raies. Allí se definiría el título.

A esa definición llegaban Gradassi, ganador de tres carreras en el año (casualmente, las tres disputadas anteriormente en Buenos Aires...) y Mouras, vencedor de seis competencias en la temporada, todas ellas de manera consecutiva... aunque en ese momento no se sabía, porque Jorge Cupeiro había apelado su desclasificación en la carrera de Monte, en agosto, y la determinación final no se había adoptado.

En términos de campeonato: en condiciones ideales, Gradassi y Mouras estaban igualados en 129 puntos. Pero como la apelación no estaba resuelta, el piloto de Carlos Casares no podía computar a su favor los puntos del triunfo en Monte, de manera que largaba la última carrera seis puntos debajo del cordobés. A Gradassi, cuya cosecha de triunfos era la mitad de la que podía exhibir Mouras, le bastaba terminar delante del Chevrolet para retener la corona que había ganado en 1975.

Parecía todo servido para una gran definición. Pero eso solo en la superficie. La realidad era que los Ford oficiales se veían favorecidos por la elección del escenario: Gradassi había ganado allí las tres carreras de 1976, además de haber logrado una victoria antológica el 20 de octubre de 1974, cuando pasó por afuera, en el Curvón Salotto y a poco de la bandera a cuadros, al Falcon de su coequiper Juan María Traverso y al Chevrolet de Carlos Marincovich... En esta

ocasión, sería magnánimo con ambos.

A pesar de la presión de la ACTC, cuyos dirigentes intentaron evitar que los asociados se presentaran a correr, hubo 31 autos anotados. El Falcon estaba mejor puesto a punto para la pista que el Chevrolet, el equipo oficial que capitaneaba Herceg estaba dotado de mejores recursos logísticos, y sus motores aceleraban más, lo que a la salida de la Horquilla era una enorme ventaja. En clasificación, Gradassi le sacaba 1s2 a Mouras, a cuyo Chevrolet se le caía el cardan yendo rumbo a Salotto: ¿no se rompía demasiado a esa altura del año el *7 de Oro*? ¿Quedaba dinero suficiente en la campaña para reponer las piezas solicitadas?

En la primera serie, Gradassi se impuso por tres segundos sobre Marincovich. En la segunda, Traverso le ganó fácilmente a Ricardo Iglesias. La final iba a disputarse bajo una molesta lluviecita que ahuyentaba a los hinchas aunque favorecía aún más las chances de los Ford. Pero Gradassi y Cía. ni siquiera llegaron a precisar esa mano adicional.

“Es muy feo tener que terminar el año así, mirando la carrera desde los boxes”. Desde la humildad que no había perdido ni aún en las horas más arrebatadas que generaba el rosario de victorias consecutivas, Mouras hacía de la resignación un culto. “El auto funcionaba muy bien pero en la serie se cortó la correa dentada y al bajar la presión de aceite, el motor se resintió. Cuando salí a dar la vuelta previa a la final, se terminó de fundir”. El cierre es de antología, una pinturita perfecta de lo que era Mouras como tipo: “No lo lamento tanto por mí sino por quienes me ayudaron durante la temporada. Es cuestión de po-

nerse a pensar en el año que viene”.

(Siete años después, daría otra versión. En 1983 se quejaría de que el de 1976 “fue un campeonato que nos ganaron prácticamente en un escritorio. Nosotros necesitábamos cuatro puntos para salir campeones y en una carrera de autódromo decidieron, de un día para otro, otorgar 26 puntos cuando el GP, con más de mil kilómetros, te daba 30 unidades. Fue una vergüenza y cuando fuimos a reclamar nos dijeron que se había pasado la hora”).

Mouras, el gran ganador del ‘76, no llegó siquiera a tomar partido de la última final del año. Gradassi largaba desde la mejor posición de partida y antes de ver caer la bandera argentina –así se largaba entonces cada carrera– ya se sabía campeón.

Por eso no reaccionó cuando Carlos Marinovich, con su Chevrolet dorado, igualito que el de Mouras, lo pasó a la salida de Salotto, y poco después lo dejó pasar a Traverso. Que entre ellos decidieran el triunfo que él mismo les había negado dos años antes. Un Chevrolet iba en punta, pero no era el que los hinchas de la marca querían: ese se había quedado mudo, encerrado en un box. A cuatro vueltas del final, el piloto de Ramallo dobló por afuera en la Horquilla, aguantando a la Chevy y al quedarle la cuerda en la entrada a la recta, aceleró mejor y se quedó con la punta y con la carrera.

Tercero, Gradassi, se quedó con el título. Los números fríos cantaron el siguiente resultado: Gradassi, 138 puntos; Mouras, 129.

“Fue un año difícil, peleado como pocos. Recién me sentí campeón cuando vi que Mouras no podía largar la final. Pero igual salí a pelear la carrera pa-

ra cumplir con la gente que nos alentó desde las tribunas. Claro que después, cuando comprobé que Traverso y Marincovich venían demasiado entusiasmados, los dejé pasar para que ellos también se divirtieran un rato”. El monólogo de Héctor Luis Gradassi cierra un año vibrante y estremecedor.

¿Mereció el cordobés quedarse con el título? Su campaña incluyó tres triunfos en once carreras, pero también tres segundos puestos (en Bahía Blanca, Monte y Olavarría) y cuatro terceros puestos (en 25 de Mayo, Las Flores, el GP del Llano y Buenos Aires). En once carreras, solo abandonó en una ocasión, en la primera competencia de Olavarría. En las diez restantes, subió al podio. Su regularidad fue impresionante.

¿Fue injusto que Mouras perdiera el título? El piloto de Carlos Casares ganó 6 de las once carreras del año: Bahía Blanca, Las Flores, Olavarría, el GP del Llano, Monte y otra vez Olavarría. Pero, más allá de esa racha impresionante, solo logró un tercer puesto, en la apertura del torneo en Buenos Aires. Tuvo tres abandonos (en 25 de Mayo y en las dos últimas carreras del Autódromo) y fue 12º en la restante.

Si el puntaje se hubiera ajustado estrictamente a la categorización por distancias recorridas (la escala de 16-10-6-4-2 para las pruebas de hasta 150 kilómetros, la de 24-15-9-6-3 para las de 150 a 500 kilómetros, y la de 40-25-15-10-5 para las de más de 500 kilómetros), Mouras habría ganado el título. Pero las carreras del Autódromo –todas– fueron consideradas de la segunda especie. Y a muchas de las carreras de ruta, con más de 150 kilómetros de recorrido, se les aplicó la escala más baja.

Si se aplicara el puntaje actual –considerando exclusivamente las finales, no los resultados en las series– el campeonato habría quedado en poder de Gradassi, que solo en una de las once carreras no se subió al podio; Mouras, en cambio, no lo hizo en cuatro oportunidades. Entonces, habrían quedado así:

Gradassi: 395.

Mouras: 369.

Con la escala de puntos que el TC usó hasta 2012, el resultado habría sido el siguiente:

Gradassi: 160 puntos.

Mouras: 137,50 puntos.

¿Y si se hubiera usado el puntaje actual de Fórmula 1? Entonces, la cosa sería así:

Gradassi: 195 puntos.

Mouras: 171 puntos.

¿Fue justa la consagración de Gradassi pese a haber ganado la mitad de carreras de su rival? ¿Fue injusta la amargura de Mouras pese a haber sido mucho menos regular que su adversario?

Los hinchas tienen la palabra.



63 Los Aventín son una referencia ineludible en el TC moderno. Antonio Juan, “Tony”, fue campeón en 1981, el primero de la historia en hacerlo con la marca Dodge (“ese día en Tandil Oscar ganó la carrera, pero yo gané el campeonato, mi viejo no sabía a quien abrazar”); su hermano Oscar Raúl, cuatro años mayor, tuvo que esperar casi quince años desde su debut en 1977 para consagrarse: lo logró en

1991 y 1992. Entre ambos corrieron más de 400 carreras de TC y lograron en conjunto 34 triunfos. Diego, el hijo de Oscar, intentó durante años transformar a la familia en la única con tres campeones de TC (después de los Gálvez y los Emiliozzi): lo logró recién en 2013. Alguna vez tuvimos este diálogo con ambos hermanos:

–Repasando sus campañas, ustedes parecen más militantes del TC que corredores...

–Las dos cosas por igual –respondió Oscar– El teceísta puro es una raza no superior, sí diferente. Ser teceísta puro es una casta, un conjunto de hombres que conocí aquí en la ACTC. Otros pilotos corrieron un par de carreras y se fueron: Fangio mismo, que ganó un par de campeonatos, Reutemann, que corrió con el Falcon angostado, no son teceístas puros, como Fabián Acuña, Lalo Ramos, Diego (Aventín) que siente el automovilismo pero especialmente el TC. Los campeones como Silva, Martínez, Ortelli, vienen de otra escuela.

–Yo no corrí otra cosa, no me interesó ninguna otra categoría –agregó Tony– Siempre entendí que el TC era lo máximo. Se mantuvo vigente gracias a la gente, que se bancó todo y que transmite, de padres a hijos, esa pasión que cada vez es más grande.



64 En 1983 comenzó la Era Mouras, la última era de dominio de un piloto determinado en el Turismo Carretera. Después de tanto batallar, el volante de Carlos Casares ganó no uno sino tres títulos

consecutivos, pero lo asombroso fue la manera aplastante en que lo consiguió, que no tuvo, desde entonces, parangón. Entre 1983 y 1985 se disputaron 48 carreras de TC. Mouras se impuso en 22 de ellas, exactamente el 45 por ciento: cinco triunfos en el '83, nueve en el '84, ocho (que pudieron ser algunas más, como ya se verá) en el 85. Nunca más nadie logró una racha de efectividad tan grande en el TC. El que más se le acercó fue el Flaco Juan María Traverso, que estuvo ausente prácticamente una década (entre 1984 y 1994), pero que a su regreso ganó tres carreras en 1994 y 5 en 1995. En ese último año logró el primero de los cuatro títulos que amasó en su retorno. Desde entonces (hace casi 20 años), ningún campeón ganó tantas carreras en su temporada de consagración.

Aquella racha tremenda de Mouras dejó su huella. La dirigencia del TC, deseosa de evitar tanta previsibilidad, introdujo en 1991 la variante del lastre, es decir, cargar con kilos extra a los autos que habían ganado la carrera anterior. Eso perjudicaba al vencedor en la prueba siguiente, ya que corría con 30 kilos más que el resto... Más adelante, cuando Traverso empezó a ganar seguido, el lastre se extendió, a los tres primeros de cada carrera (30, 20 y 10 kilos respectivamente). Por eso el Flaco de Ramallo comenzó a ceder posiciones y conformarse con el cuarto lugar, en carreras en las que fue ostensible su decisión de retrasarse, provocando la furia de los organizadores. En 1996 volvió a salir campeón, pero ese año ganó solo dos carreras; en el '97 repitió el título, el tercero consecutivo, con otras dos victorias. Y en 1999, año de su último campeonato, cuando ya había abandonado el Chevrolet por el Ford, también consi-

guió dos triunfos. La regularidad sobraba para ser campeón...

¿Y qué fue lo que cortó la racha de Mouras? En los '80, con los semipermanentes de largas rectas, los Dodge eran patrones del TC. El piloto de Carlos Casares, que era ídolo de los hinchas de Chevrolet, había tenido que recurrir a la marca para ganar sus primeros títulos. Pero le sugirieron que se pasara de marca... Mouras, que era vocal segundo de la ACTC, entendió el convite institucional y a mediados de 1985 estrenó un Chevrolet. Sin mucha fortuna, obviamente: en las cinco primeras carreras del año había logrado cuatro triunfos con su Dodge, pero cuando cambió de monta (a mitad del río, precisamente, el 9 de junio de 1985, en San Lorenzo, Santa Fe), los resultados no lo acompañaron. Su Chevrolet no ganaba (logró tres novenos puestos consecutivos) pero sí lo hacía el de Emilio Satriano. Volvió al Dodge tras cuatro competencias, y ganó cuatro de las seis carreras que faltaban para terminar el torneo. Fue campeón, por supuesto, pero estaba entre el coche y la pared: no podía seguir corriendo con Dodge. Así que en 1986 volvió definitivamente a Chevrolet. Esa decisión significó, de paso, la ruptura de la exitosa sociedad de preparadores que conformaban Jorge Pedersoli y Omar Wilke. Uno de los dos estaba de acuerdo con el cambio; el otro no. Mouras nunca más volvió a ganar el título: peleándolo perdió la vida en 1992... Pedersoli y Wilke jamás volvieron a preparar juntos un auto de carrera aunque, cada uno por su lado, lograron varias coronas, especialmente el primero, con Traverso, y luego con Guillermo Ortelli y Christian Ledesma.



65 En sus inicios, el TC se debatía entre el polvo y el ripio corriendo a menos de 100 km/h por hora. El largo desarrollo de la categoría posibilitó que los promedios casi se triplicaran, lo que causó una mezcla de asombro y espanto. El clímax tuvo lugar a mediados de la década del '80, cuando la ruta era todavía un fixture central, las largas rectas se volvían caldos de cultivo para la búsqueda de adicionales kilómetros por hora, y al acelerador se lo maltrataba más que acariciarlo.

Tres etapas en interminables rectilíneos de La Pampa compusieron un Gran Premio de cierre de campeonato. Una carrera para preparadores antes que para pilotos. La mayoría de los motores no resistieron, el resultado fue sorpresivo y el promedio se transformó en un record.

La primera etapa era un cuadrilátero de asfalto, que recorrido en tres oportunidades elevaba la exigencia a 554 kilómetros. Emilio Satriano rompió los primeros relojes con el Chevrolet que preparaba su hermano Pablo, chupado con el Dodge verde de Juan Antonio De Benedictis, pero en la segunda vuelta una aparente falla de fabricación en la punta del vástago de una válvula lo dejaba en la banquina. Después se detuvo el Chevrolet de Roberto Mouras: "El cigüeñal de nuevo diseño vibraba demasiado".

Oscar Aventín reventaba un neumático en la recta. "Jamás me asusté tanto. No sé cómo pude tenerlo. Hay que repensar mucho el tema de la veloci-

dad”, decía en los medios de la época. José María Romero no la pasaba mejor: su Dodge volcaba a tremenda velocidad, decolaba, iba a parar al medio del campo y se incendiaba.

“Al terminar la primera etapa se calculó con unánime exactitud que los más rápidos transitaron a 272/275 km/h. La cifra surge de asignarle a los Dodge y Chevrolet más veloces (como cuando se chuparon De Benedictis y Satriano) regímenes de 7.6/7.700 rpm para el Slant Six y 8.1/8.200 rpm para el “Chivo”. Con transmisiones de 3,54:1 para unos, 3,72:1 para otros, y neumáticos 215x15, las cifras son más que plausibles” se leía. ¿El promedio de De Benedictis para ganar la etapa? 251,709 km/h.

La segunda etapa comprendía un tendido entre Santa Rosa y General Pico. Más brasa para la hoguera de los motores. De Benedictis le dejó el camino libre a Oscar Angeletti en la segunda etapa cuando su motor claudicó.

Oscar Castellano, que peleaba el título con Angeletti, salió a jugarse con todo: solo Julio Salgado y Roberto Urretavizcaya andaban más rápido que él. Angeletti iba a mantener su ritmo: no superar las 7.200 rpm. Cuando todo parecía bajo control, al paso por Ojeda saltó, de manera inesperada, en un paso a nivel. El Dodge cayó de panza. Se aplastó el tren delantero y el cárter tocó el pavimento. Por allí se fugó el aceite y sus posibilidades de terminar. Varios minutos después, el alivio: el de Lobería se detenía a su vez con el motor fundido. Los aspirantes a la corona habían quedado fuera de combate.

El resto volaba: Juan Carlos Nesprías ganaba la etapa con su Dodge a 257,033 km/h, tras tardar ape-

nas una hora y 43 minutos para recorrer 442 kilómetros. Y la general quedaba en manos de Osvaldo Morresi y el otro Chevrolet del equipo de Satriano, que le había sacado dos minutos de ventaja a Pedro Doumic, caminando a 252,224 km/h para casi mil kilómetros de exigencia.



66 Esta anécdota la contó el mismo Johnny Laborito, que preparaba el motor de Doumic. “Entre una etapa y la otra, atendíamos los autos debajo de una carpa. Hacía un calor infernal, pero trabajábamos con mucho empeño porque estábamos peleando la punta. Hacía tanto calor que nos sacamos las camisas: yo, mis colaboradores y algunos muchachos que se habían acercado a ayudar. De golpe, necesitaba limpiar algo y vi un trapo, le corté a mano un cuadrado de tela que me pareció indicado, y seguí. Terminamos, armamos, estuvimos listos para irnos, así que nos pusimos las camisas. Uno de los muchachos que nos había dado una mano, al que yo no conocía, se puso la suya, y le faltaba un cuadrado de tela...”.



67 ¿La tercera etapa del Gran Premio? Otro rectángulo asfaltado, esta vez en torno a General Pico. Nadie podía, en condiciones normales, desplazar a Morresi de la victoria. “Pero un chimango pampeano, un maldito pájaro que él vio venir, flotó allí

delante del capot. Y, algo increíble, impensado –y acaso injusto– golpeó a casi 270 km/h contra la rejilla de alambre, cuya misión era, justamente, evitar que un plumífero se zambullese en la toma dinámica y se metió en el carburador. Al rato comenzó una falla. Y así, kilómetro a kilómetro, se le escapó a Morsesi el seguro triunfo en el Gran Premio” se leía en la época.

El motor de Laborito impulsaba alegre al Dodge marrón y algo vetusto que Doumic aceleraba sin escatimarle nada. Solo un jovencísimo Roberto Urretavizcaya (con el Chevrolet del equipo Supertap, hoy JC Competición) podía caminar más veloz en la etapa. Pero sin hacerle cosquillas en la general.

“Doumic lloraba, quebrado por la emoción y la alegría”, sigue la crónica. “Después de cinco duras temporadas en TC, después de decenas de despistes y algunos golpes, después de múltiples desilusiones mecánicas, había ganado. Siempre tuvo excelentes parciales y logró algunas series. Pero esta vez llegaba a la victoria, la inolvidable victoria de un Gran Premio de Turismo Carretera. ¿Cómo no merecerlo? Al igual que todos sus colegas de ruta, capaces de arriesgar la vida a 270 km/h. Supo acelerar cuando debía, cuidar en el momento oportuno y conservar la cabeza fresca, algo que contrastó con su habitual vehemencia”.

El promedio máximo de una carrera de TC había superado los 100 km/h cuando Américo Orsi ganó las Mil Millas de 1939 a 109,958 km/h. La Galera de los Emiliozzi fue el primer auto en quebrar los 200 km/h de promedio en la Vuelta de Necochea de 1963, ganada a 203,526 km/h. En 20 años, el record caería en

otras once oportunidades: Doumic sellaría el último, con una victoria en ese Gran Premio, a 248,777 km/h. Y aunque el promedio fue discutido, las mediciones del camino no dieron toda la seriedad del caso y la relación entre velocidad máxima y promedio pareció poco sustentable, lo cierto es que la cifra quedó en la historia porque, de cualquier forma, era seis kilómetros por hora más veloz que el record anterior, establecido por Miguel Angel Aauri en la Vuelta de Venado Tuerto en 1980, al ganar a 242,567 km/h.



68 Que el abrumador dominio de Dodge en los '80 no caía nada bien en la dirigencia lo vivió en carne propia Oscar Castellano. Campeón con la marca en 1987, sufrió mucho para repetir el título al año siguiente. “Sabía que intentar ganar tres títulos con Dodge me iba a resultar imposible”, me contó en 2006. “Ese campeonato de 1988 lo gané como si fuera un boxeador argentino peleando en los Estados Unidos, por nocaut, porque si no, los jurados no te dan la pelea. Fue muy duro deportivamente, tratando de no entrar en maniobras complicadas para no ser sancionado, sin tener nada mecánicamente filoso para no ser desclasificado... Por eso pasé en 1989 a Ford y el cambio fue acertadísimo”. Así llegó el tercer título, “aunque el Ford era más difícil de manejar que el Dodge, me volvía loco con los elásticos cortitos”. Pincho preparaba su motor sin tener un banco de pruebas en su taller. “Tampoco tenía un torno; tenía que hacerme las piezas para el auto en una tor-

nería cercana”. Ganó 27 carreras en 10 temporadas. “Pagué el precio, mi paso por el TC fue muy violento, vivía auto exigido porque no se puede mantener tantos buenos resultados sin eficiencia”.



69 Rafaela, 7 de junio de 1987. El Chevrolet nº 6 de Emilio Salvador Satriano tiene fierros nuevos debajo del capot. Su hermano, Pablo Satriano, dotó al coche de tapa de cilindros y leva flamantes. El dinamómetro muestra un indudable incremento de potencia en el motor. El auto es uno de los más veloces del TC –sino el más veloz– pero la cercanía del régimen a las 9.000 rpm lo pone siempre al filo de la rotura. Y en lo que va de 1987, han sido más las veces que se ha cortado con ese filo que las que no...

La barra de Chivilcoy también se prepara: la cábala es una remera verde y blanca que hace juego con ropa interior de la misma combinación de colores, los mismos del Chevrolet, que caminaba a 224 km/h de máxima, un km/h menos que el Dodge de Pincho Castellano.

Pero en clasificación quedaba noveno, a más de un segundo del Ford de Jorge Oyhanart. En carrera el Chevrolet no iba tan rápido y terminaba cuarto, a casi 15 segundos del vencedor, Roberto Mouras. “Nos arrastramos” fue la sentencia de Emilio. ¿Qué hacer para la siguiente carrera, en el Autódromo de Buenos Aires, tres semanas después?

Fierros nuevos, retoques múltiples. “Volvimos a Chivilcoy, fuimos a probar a la ruta y comprobamos

que, efectivamente, habíamos perdido rendimiento –desgranó Pablo– Modificamos los elementos: tapa, múltiple y levas volvieron a caminar. Ablandamos la suspensión, bajamos los valores de amortiguación trasera y pusimos una doble barra antirrolido adelante”. ¿El secreto del triunfo?

La barra de Chivilcoy había cambiado también la estrategia. La cábala de la remera ya no servía: fueron a la carrera en varios autos y en la guantera de cada uno de ellos llevaron una pequeña lechuga de porcelana blanca, para ahuyentar a la mufa.

Emilio marcó la pole-position, a más de 175 km/h. Y en la final, la particular puesta a punto de la suspensión trasera trató mucho mejor los neumáticos que lo que sucedió en el Chevrolet de Roberto Urretavizcaya, cuyo acompañante era una mujer, Graciela Nicieza (hija de Julio, el dueño del equipo Supertap, luego JC, también de Chivilcoy). Satriano ganó en un podio de chivos: el tercero fue Osvaldo Morresi, cuyo auto también preparaba Pablo Satriano. Así que, ¿cuál fue el secreto del triunfo? ¿La puesta a punto o la cábala?



70 El TC tenía programada una carrera para setiembre de 1991 en un nuevo trazado, entre Zárate y Campana, un triángulo de asfalto trazado sobre la autopista a Rosario, la ruta 193 y la avenida Antártida Argentina de Zárate. Pero cuatro días antes de la prueba, las autoridades provinciales suspendieron su realización. Se caía la prueba. Ese día

siguiente, el entonces presidente Carlos Menem (aquel que de pibe idolatraba a Arturo Kruuse) inauguraba una planta en Atucha, en la zona, y los dirigentes de la ACTC intentaron colarse en el acto, para apelar a su voluntad y poder revertir la situación. Oscar Aventín (que en esa instancia estaba peleando el título pero era, a la vez, secretario de la ACTC) y Rubén Gil Bicella, uno de los vicepresidentes, se mandaron. Tenían como contacto al senador César Arias, un operador político de Menem, y gracias a eso llegaron en un momento a estar cara a cara con el mandatario nacional.

-Presidente, nos quieren suspender la carrera
-le descerrajó Aventín.

-¿Cómo es eso?

Los dirigentes explican brevemente el tema y Menem sale con una pregunta insólita:

-No van a matar a nadie, ¿no?

-Noooooo, presidente...

-Entonces, déngle.

La carrera se disputó el 22 de setiembre. Hubo 82 autos, de los cuales 50 corrieron la final, que ganó Osvaldo Morresi (Chevrolet).



71 El 22 de noviembre de 1992 se presentaron 86 pilotos a largar la Vuelta de Lobos, pero solo 36 se hicieron un lugar para correr la final. Uno de ellos, el sanjuanino Henry Martin, con 27 años estaba disputando su segunda competencia de TC. “Corría con el Dodge celeste de Rodolfo Cosma –recuerda– En la reu-

nión previa con los pilotos, Norberto Bressano hizo hincapié en el tema de los cordones en la chicana de la ruta 205, que castigaba los neumáticos. Largué en la última fila y en una de las primeras vueltas llegué pasado a la frenada. Alcancé a meter la trompa en la chicana pero le pegué al cordón con la goma delantera izquierda y quedó desacomodada la dirección. Salí tirando cambios, pero empecé pensar... Llevaba a un amigo de acompañante, ¿para qué arriesgarlo? Me fui para los boxes a menor velocidad y cuando estaba entrando me pasaron como tiro las dos trompas de 'Plasticor': eran el Chevrolet de Roberto Mouras y el Dodge del Chueco Romero. Cuando paro, Néstor Lázarte, que se encargaba del auto, me miró como diciendo '¿y por esto paraste?' y en ese momento empezó a correr el rumor de que había volcado Mouras. Al ratito entró Carlitos Saiz: '¡Se mató Roberto, se mató Roberto!', repetía. Enseguida cayó un silencio sepulcral sobre el circuito. Nunca viví nada igual. Un silencio colectivo de angustia, un silencio que nunca más escuché en mi vida. Salí dos horas más tarde de los boxes: una topadora ya se había llevado el talud de tierra, solo quedaba una huella de humedad".



72 Eduardo "Lalo" Ramos siempre fue un piloto muy adepto a los circuitos ruteros. "Me gustaban mucho, tenían secretos que había que saber interpretar -recuerda- Las chicanas, los retomes, las frenadas, era pura improvisación, capaz que en una sola maniobra podías sacarle tres segundos a

un rival. Había algunos tramos en particular, como el camino de atrás del circuito de Santa Teresita, que tenía varios curvones y un par de chicanas, que era, literalmente, orgásmico”. Venció en Santa Teresita, también en Bolívar, en Olavarría, pero nunca pudo hacerlo en el peligroso “19 de Noviembre” de La Plata, un triángulo ubicado a pocos kilómetros del centro de la capital bonaerense. “Allí sufrí una de mis derrotas más amargas –señala– Nunca había podido ganar ahí y lo sentía... Una vez, un toque con Marcos Loiocco a poco del final me privó del triunfo, pero ese día tenía todas a favor”. “Ese día” era el 27 de junio de 1993. Ramos ganaba cómodamente, tan cómodo que “cuando pasé por última vez por boxes, saqué la mano por la ventanilla para saludar...” La ventanilla de plexiglás tenía un círculo por donde se podía hacer el saludo, y Ramos estaba celebrando su triunfo por anticipado. Le quedaban menos de 10 kilómetros de carrera para lograr el triunfo. “Me quedé sin nafta. Nunca completé ese giro. ¿Qué había pasado? Habían llenado el tanque antes de la carrera, y antes se medía la capacidad con una varilla metálica y se calculaba. Mi acompañante, el bueno de Rulo Esther, pensó que le habían echado innecesariamente nafta de más, y le sacó como diez litros antes de largar...”. Con el puntero abandonado, pasó la punta el segundo, un joven piloto de 28 años que hasta allí nunca había ganado en TC. Walter Hernández conseguía así su primer triunfo: era su décima carrera en TC. Menos de seis meses después, al cabo de otras diez carreras, se consagraba campeón...



73 La carrera anterior a esa de La Plata se disputó en Balcarce, y la ganó Oscar Aventín, con un Ford. Enviado por “El Gráfico”, me apasionó menos esa historia del triunfo que ésta, que escribí ese mismo domingo, al cierre (y que se publicó en la edición del 8 de junio de 1993):

“Un feriado patrio, pero amargo. Doce días antes de la quinta carrera del Campeonato 1993 de Turismo Carretera, en el autódromo Juan Manuel Fangio de Balcarce, el martes 25 de mayo a la tarde, un poco más allá de la salida del puente, el último auto de carrera que manejó Oscar Castellano, el Ford Falcon propiedad de Fabián Acuña, se desperezó rebelde de la decisión de su conductor. Golpeó contra la montaña. Se dio vuelta. Se destruyó. Daniel “Chispa” Uranga, su acompañante, lo sacó mal herido, cargó el auto sobre la camioneta –una distinta a la que había destruido 15 días antes en plena ruta, salvándose de milagro– y lo entró al taller de la calle Garibaldi al 300, en Tandil, para comenzar a lavarlo con las sombras maduras de la noche.

A la mañana siguiente llegó Pincho con unos instrumentos de precisión. Midió, miró, pensó. “Sirve” dijo finalmente. Fue palabra santa. Mientras Fabián se recuperaba en una clínica de la ciudad, el santuario de la Auto Peña El Zorro, capitaneada por Carlos Arellano y Eduardo Arditti, alentó un fervor de febril esperanza.

El chapista Luege y su ayudante Bueno, un pin-

tor y su asistente, más el Flaco Roberto Gallardo y el mismo Uranga se aplicaron a la tarea. Solo el torpeo y la plataforma inferior quedaron a salvo del auto. Lo demás tuvo que ser chaperío flamante. El diferencial se tiró a la basura. Una parrilla de suspensión se forjó bajo los ojos de medio Tandil, se recibió la colaboración desinteresada de repuesteros, proveedores, hasta dos anónimas mujeres que, conscientes de su ignorancia mecánica, se ofrecieron a cocinar para el inmenso grupo. La sabiduría del Pincho levantó el ánimo del joven piloto, sacudido tras su primera piña fuerte, mientras el motor de Uranga trabajaba sin descanso de 7 a 13 y de 13:30 a 2 del día siguiente... y vuelta a comenzar.

Cuando el equipo de Carlos Nicotera llegó el lunes 19 de junio a Balcarce para probar el Ford de Oscar Aventín, aquel montón de chatarra ya era otra vez el orgulloso Falcon nº 3, reluciente de chapa nueva, impecable de pintura. El martes, a la vez que el Puma clavaba un registro asombroso en la práctica, 1m48s38, en la calle Garibaldi daba comienzo la ceremonia del armado, apenas una semana después del desastre. El viernes se presentó flamante. Como si jamás se hubiera raspado, siquiera.

Un raro ruido a cilindro díscolo congeló el alma del autódromo a punto de largar la tercera serie. Partía de la entraña del Falcon nº 3. Acuña y Uranga trabajaron desesperadamente, quisieron componerlo, les fue imposible “por algo que no sé bien qué es, parece que fuera eléctrico, qué le voy a hacer”, como confesó el piloto joven de la cana madura. El Ford que volvió de la destrucción no pudo responder. Y, sin embargo, qué gloriosa era su estampa.

Figuritas repetidas. La del triunfo y la derrota. Aunque en esta religión que santifica el TC, la gente está más cerca del primero que de la segunda. Cualquiera que sea el resultado”.

(Con el tiempo, Fabián Acuña se transformaría en el piloto de TC que más carreras ganó sin haber sido nunca campeón, con 18 triunfos, uno más que Marcos Cianí).



74 Si esa visita de junio de 1993 a La Plata había sido amarga para Ramos, la siguiente lo fue mucho más. “Yo era muy amigo del Pato (Osvaldo) Morresi –relata– Cuando se corría en Balcarce, el Pato venía a dormir a mi casa a Mechongué, dormía en mi cuarto. Ese día, (el 27 de marzo de 1994), en La Plata, largábamos en la misma fila y fuimos juntos a subirnos a los autos, chicaneándonos. ‘¡Te voy a ganar yo!, ¡No, te paso por arriba!’ esas cosas. Veníamos peleando la punta, muy parejos, cuando a la entrada de la cuarta chicana del circuito, paso por arriba de un piano y se rompe un tensor de la suspensión trasera... El auto no me avisó nada, salgo de la chicana en segunda marcha, hago todo el tramo hasta la siguiente chicana, la última del circuito, y cuando freno la rueda se suelta, se ‘cae’ abajo del auto, el Ford derrapa, se pone de costado, y a la chicana nunca entro: empiezo a volcar por afuera... No me hice nada, apenas si me quebré el escafoides de la mano derecha, pero mi acompañante sí estaba bastante golpeado. Me bajé, saqué el matafuego para apagar

un foco en el motor, y la ambulancia se estacionó en la banquina a 45 grados. Debieron haber parado allí la carrera...”. Pero la carrera no se detuvo y pocas vueltas más tarde, poco antes de entrar a la misma chicana que le había cortado el tensor al auto de Ramos, el derrape del Chevrolet de Morresi, que venía liderando la prueba, fue fatal. “Walter venía detrás de mí, y vio todo el accidente por su parabrisas. Pensó –después me lo dijo– que no iba a volverme a ver... Le tenía aprensión a los semipermanentes, pero especialmente ese día empezó a aborrecerlos”. Hernández era el campeón pero se negaba a correr en ruta. La ACTC lo suspendió por dos carreras a causa de sus declaraciones –una decisión polémica– y perdió la ventaja que llevaba en el torneo. A la última carrera de 1994 llegaron cinco pilotos con chances de ganar el título. ¿Quién se quedó con la corona? Lalo Ramos...



75 Desde La Plata 1994 a Santa Teresita 1997, la última carrera de la historia del TC en las rutas, solo se disputaron siete carreras en ese tipo de circuitos: dos más en 1994, tres en 1995, una en 1996 y la última en el '97. Solo se usaron los trazados de Bolívar y Santa Teresita, desde los cuáles se podían televisar las competencias. ¿Cómo fue esa competencia ruterá en Santa Teresita? “Muy particular, porque la corrimos con gomas slick, sin dibujo, como las que se usaban en los autódromos, no las que estábamos acostumbrados a usar en la ruta”, recuerda

su ganador Ramos. “Por lo tanto, al auto había que darle otro despeje, yo no sabía qué espirales ponerle al Ford, porque en la ruta se usaban unos muy blandos y había que ver cómo se comportaban las gomas en esas condiciones, en las frenadas con arena... En la serie se rompió un retén del diferencial, se escapó el aceite, la transmisión se agarró y hubo que poner otro para la final, con una relación más larga, sin saber cómo iba a responder. Así que decidí hacer toda la carrera a fondo, aún con incertidumbre de saber cómo aceleraba. Tito Urretavizcaya era el puntero en el camino pero le pegó a todos los pianitos y terminó rompiendo una goma. Yo lo alcancé entonces al Gurí Martínez, que era el puntero en el camino, lo pasé aunque yo ya era el que venía ganando en los relojes, y terminé vencéndolo por 12 segundos de diferencia”.



76 Esta era la filosofía con la que Traverso ganaba los títulos de TC, cómo me la describió por entonces: “Poner en marcha el Chevrolet implica prender el taxímetro: empiezan a caer las fichas... ¡Es terrible! En una prueba se gasta lo mismo que en una carrera, con la diferencia de que no hay TV y el sponsor no paga... Los fierros de TC son artesanales y yo los cuido como oro en polvo, porque no es fácil hacer una tapa de cilindros que ande igual que la que se rompió. No la comprás en la esquina. Si yo tengo un motor que anda bárbaro, lo uso solamente para correr y ruego para que no se me rompa. Tengo la

plata para reemplazarlo, pero a lo mejor no vuelvo a tener un motor con tanta potencia; por eso lo cuido y no lo uso para probar. Con el auto pasa lo mismo: los tipos que le pegan a todos los pianitos en todas las chicanas descubren que, a mitad de campeonato, el auto no sirve más. A mi auto no lo golpeo, no lo choco, lo cuido y a mitad de campeonato es seis décimas más rápido que los demás porque el chasis va con las cuatro ruedas en el piso y no está revirado ni torcido ni remendado ni soldado veinte veces. Yo sé que soy injusto con mi equipo más de una vez, pero como no me perdono mis propios errores, los trato con la misma exigencia”.



77 La desaparición definitiva de las carreras en ruta, veinte años atrás, abrió el camino a una profunda transformación en el último cuarto de historia del Turismo Carretera. Acabó siendo mucho más que el adiós al folklore rutero: en 1997 arrancó un proceso que cambió el modelo de hacer automovilismo.

El primer impacto fue la consagración definitiva del TC a las carreras en autódromos o circuitos cerrados. La importancia del motor en la ecuación mecánica disminuyó en favor de la puesta a punto de los autos; cobraron más sentido los chasistas y, a la larga, eso derivó en la creación de equipos, unidades más profesionalizadas que contrastaban con la figura tradicional del piloto-mecánico-preparador que ya en los '90 había comenzado a esfumarse. Son más las

excepciones que la regla los pilotos que armaron sus propias escuadras, en un taller propio y manteniendo la dirección, para seguir compitiendo; en esos 20 años solo Omar Martínez (a esta altura, el piloto con más carreras disputadas en la historia del TC) logró ganar títulos con su emprendimiento personal.

“Cuando se corría en ruta, el motor era mucho más importante que hoy”, reflexiona Johnny Laborito, el preparador que más títulos ganó con sus impulsores en las últimas dos décadas. “Con un motor no tan bueno pero un gran chasis hoy se puede ganar”. La globalización facilitó el acceso a los fierros ganadores. Para Oscar Castellano, “la oferta técnica aumentó el número de potenciales candidatos al triunfo: Antes éramos cinco o seis los que podíamos ganar, ahora son 15 o 20”. El sorteo de motores vigente entre 2011 y 2015 incrementó esa paridad.

Sin la preponderancia de los motores y con los TC “encerrados” en autódromos, perdieron importancia los records de velocidad máxima. El creciente rol de los chasistas derivó en que la búsqueda de velocidad se orientara a las curvas. La velocidad máxima se mantiene en torno a los 270 km/h, pero los autos doblan a mayor velocidad que 20 años atrás. “Un TC se desarrolla y se arma hoy como si fuera un monoposto”, asegura Guillermo Kissling, uno de los chasistas más reconocidos.

Sin rutas, pronto la figura del acompañante también iba a entrar en crisis. Pasó a la historia en 2007 y, nunca no se produjo el efecto apocalíptico pronosticado por quienes defendían la tradición: los acompañantes eran sponsors que hacían su aporte para vivir las carreras desde adentro; si no podían

participar, iban a retacear su apoyo económico. Ello no sucedió y con la medida se redujeron los riesgos.

Confinado a los autódromos, el TC quedó servido para el plato televisivo: definitivamente, todas las carreras podían ahora transmitirse por la pantalla chica. Beneficioso como fue para el esquema general, porque los pilotos contaron así con una poderosa herramienta para vender exposición y atraer sponsors, acabó encorsetando a la categoría en un formato que tenía en cuenta las necesidades televisivas antes que las del TC y que con el tiempo se tornó monótono: la mejor prueba de ello es la búsqueda incesante, en los últimos años, de carreras “especiales” que buscan darle nuevas alternativas de interés al férreo esquema de las tres series y la final.

Peor aún: la TV empezó a dictar demandas. La inesperada creación de los play-offs en 2008, un cambio radical para definir los campeonatos, decidido de inopinada manera cuando el torneo en curso ya estaba disputándose, respondió a una sugerencia de la TV. Los play-offs o “Copa de Oro” aseguraron que el título se definiera en la última carrera, pero no siempre premiaron el merecimiento deportivo.

La TV no fue el único factor por el cual los dirigentes del TC perdieron autonomía; el modelo de comercialización de las carreras, en el cual los clubes organizadores eran reemplazados por los gobiernos provinciales que “compraban” las pruebas para sus regiones, también recortó el margen de decisión.

Ciertamente, con ese modelo el TC recuperó movilidad federal y la provincia de Buenos Aires dejó de ser el hogar de la categoría: en 1991, solo dos de las 15 carreras del certamen se disputaron fuera

del territorio bonaerense y de la capital federal; en 2016, esa cifra se invirtió: solo dos carreras de 16 se corrieron en la provincia más grande del país. En ese proceso, el poder político pasó a tener peso en la confección del calendario.

Esa combinación de ambos factores sentó las bases para la tragedia moderna del TC, que fuera de las rutas creía haber dejado atrás el período negro marcado por las muertes de Roberto Mouras (Lobos, 1992) y Osvaldo Morresi (La Plata, 1994). El accidente fatal de Guido Falaschi en Balcarce, el 13 de noviembre de 2011, penetró cruelmente en los hogares de los fanáticos y se viralizó en las redes sociales: el horror ya no era una cosa que se contaba (a medias) en la radio sino que podía verse con lujo de detalles. Se produjo en un circuito inadecuado al que se accedió a correr por la presión del gobierno provincial de entonces, que había invertido muchos millones de pesos en su remodelación. “En Balcarce no falló nada”, dijo tres días más tarde Oscar Aventín, entonces presidente de la ACTC. “Fallar, no falló nada; un minuto después terminaba la carrera y era una fiesta”. Ese paso en falso acaso acabó siendo el inicio de su declinación, tras un mandato de autocrática firmeza; acabó dejando la presidencia en 2013, el año en que el campeonato tuvo seis reglamentos técnicos distintos a lo largo de la temporada, y fue sucedido por Hugo Mazzacane.

La ACTC recuperó parte de su poder de maniobrabilidad tras el apogeo del programa “Automovilismo Para Todos” (2012–2016), cuando asumió la producción televisiva de sus carreras; pero continuó siendo vulnerable a los caprichos del poder político,

como quedó expuesto con la reciente inauguración del autódromo de La Pedrera, en Villa Mercedes (San Luis), cuando fue el gobernador puntano Alberto Rodríguez Saa, y no la directiva del TC, quien decidió que se corriera allí.



78 Lo cierto es que, a esta altura de la historia, se puede decir con mayor precisión, más que la lucha eterna entre Ford y Chevrolet, el TC pasó a ser un duelo entre los conceptos del Falcon y la Chevy. En carrera desde 1970, llevan casi medio siglo monopolizando las victorias, primero como autos de la industria de serie preparados para correr, ahora como auténticos autos producidos especialmente para las carreras partiendo de ese concepto original: protagonizaron más de la mitad de la vida activa del TC, mucho más que las tres décadas de vida activa de las cupecitas (entre 1937 y 1967) y los cuatro años (apenas el cinco por ciento del devenir histórico de la categoría) en los que campearon los prototipos.

En ese sentido, el TC resolvió de manera relativamente exitosa la transformación mecánica, que ocupaba el centro del debate en los '80 y los '90, cuando los modelos originales dejaron de producirse. Muchos fanáticos se niegan a creer que los autos actuales son Ford o Chevrolet, pero el hecho real es que la categoría dio respuesta a un enigma que, décadas atrás, generaba inquietud, tanto como el futuro de las competencias en ruta. Con bemoles, la puesta en funcionamiento de motores multiválvulas

pergeñados por Oreste Berta cerró el capítulo de la reposición mecánica. El futuro de los fierros dejó de ser una preocupación, aunque su costo todavía lo es.

Con más piezas y más seguridad, se multiplicaron los TC. Nacieron las inferiores: el TC Pista, el TC Mouras, el TC Pista Mouras. Esa ampliación de horizontes potenció a los equipos, con más campo de acción para desarrollarse, y preparó mejor a los pilotos que fueron ascendiendo. Agustín Canapino fue campeón 2008 de TC Pista antes de serlo en el 2010 en el TC; lo siguió Mauro Giallombardo, trepando la escalera ideal: campeón de TC Mouras en 2008, del TC Pista en 2010 y del TC en 2012. “Ahora los pilotos jóvenes tienen más posibilidades de ganar”, opina Guillermo Ortelli, el multicampeón de la era moderna. “Llegan mejor formados de las categorías inferiores y pueden disponer de los mismo elementos que los demás. Cuando yo empecé (en 1994), llevaba un tiempo conocer el auto, tener los mejores fierros y el equipo adecuado”, asegura, aunque él, precisamente, no sea el mejor ejemplo: el piloto de Salto ganó la tercera parte de los 20 títulos disputados de 1997 a 2016. Los 13 campeonatos restantes se los repartieron 11 pilotos distintos...



79 Después de ganar el Gran Premio de 1936, Raúl “Polenta” Riganti se enfrentó con la inevitable pregunta:

–A su juicio, ¿qué recorrido tendrá la próxima carrera?

–Creo que lo único que nos falta –reflexionó– es que se haga la carrera al Polo Sur...

Setenta y cinco años más tarde, en setiembre de 2011, el TC estuvo todo lo cerca del Polo que podía estar. “Desde la Base Marambio son cuatro horas de vuelo hasta el Polo Sur” explica hoy Hugo Mazzacane, uno de los gestores de la idea. Un Torino que había sido de Patricio Di Palma fue embarcado en la base aérea de El Palomar a bordo de un Hércules C-130 modelo 1960, matrícula TC-66 (apropiada para el caso). El coche estaba listo para largar cualquier carrera de TC, pero su motor, preparador por Alfredo “Gardelito” Fernández, poseía algunos trucos: se le habían extirpado el radiador de aceite y los filtros del óleo, para que la circulación del aceite fuera directa. Además, el radiador de agua estaba al tope de líquido refrigerante puro, sin dilución. Los carburadores eran los mismos Weber 48/48, pero con gicleurs más grandes, para aspirar más aire. Cuando el Hércules aterrizó en la pista de la Base Marambio, el jueves 22 de setiembre, Gardelito puso en marcha el motor del Torino a bordo del aparato y lo bajó andando por la rampa. Allí le colocaron la trompa de plástico al Torino, que quedó en manos del piloto de la aventura, Roberto “Tito” Urretavizcaya, uno de los que más carreras (352) disputó en la historia del TC.

“Se sentía el frío, ¿cómo que no? Hacía 20 grados bajo cero... –cuenta el piloto– La pista era de piedra, tierra y hielo. Tenía 1.200 metros de largo y 40 de ancho; en primera segunda o tercera marcha, el coche patinaba, pero de cuarta para arriba ya no había más problema. ¿Las gomas? Usábamos cubiertas para lluvia, aunque había sol...”. Durante 45 minutos,

ese día, Urretavizcaya paseó a la gente de la base. El Torino pasó la noche en un hangar, y al día siguiente, reabastecido con combustible de aviación, volvió a la pista, para seguir acelerando y hacer trompos durante dos horas y media. “Ya tenía el brazo izquierdo, el más próximo al exterior del auto, entumecido” confiesa Urretavizcaya. “¡Y eso que no había viento! Quisimos sacarnos una foto con la bandera argentina ondeando, como fondo para el Torino, y la bandera no flameaba, no soplabla el viento. Una semana antes, ahí mismo se habían registrado ráfagas de 180 km/h”.



80 Al momento de cumplirse los 80 años del Turismo Carretera, en agosto de 2017, más de 3.500 pilotos habían largado al menos una carrera de la especialidad. Pero apenas 207 (alrededor del seis por ciento de los atrevidos) lograron conquistar triunfos. Este es el ranking de pilotos vencedores en el TC, actualizado tras la competencia del 4 de junio de 2017 en Posadas, la número 1217 del historial oficial:

Piloto	Triunfos
Juan Gálvez	56
Roberto Mouras	50
Juan María Traverso	46 (1)
Oscar Gálvez	43
Dante Emiliozzi	42
Omar Martínez	33

Guillermo Ortelli	32 (2)
Héctor Luis Gradassi	30
Oscar Castellano	27
Emilio Satriano	27 (3)
Oscar Aventín	24
Matías Rossi	23
Carlos Pairetti	22
Christian Ledesma	22
Juan Manuel Bordeu	21
Eduardo Copello	21
Luis Rubén Di Palma	20
Fabián Acuña	18 (2)
Marcos Ciani	17
Juan De Benedictis	16 (4)
Eduardo Ramos	16
Diego Aventín	16
Jorge Cupeiro	15
Juan Manuel Silva	13
Julio Devoto	12
Pablo Gulle	12

Con 11 triunfos: Emanuel Moriatis, Eduardo Casá, Marcos Di Palma.

Con 10 triunfos: Antonio Aventín, Norberto Fontana, Carlos Loeffel, Carlos Marincovich, Jorge Martínez Bero, Roberto Urretavizcaya.

Con 9: Rafael Verna, Ernesto Bessone, Nasif Estefano, Eusebio Marcilla, Luis Minervino, Mariano Werner.

Con 8: Mariano Altuna, Alberto Logulo, Osvaldo Morresi, Félix Peduzzi, Jorge Angel Pena, Gabriel Ponce de León.

Con 7: Rodolfo De Alzaga, Agustín Canapino, Jorge Descotte.

Con 6: Oscar Angeletti, Oscar Cabalén, Juan Manuel Fangio, Walter Hernández, César Malnatti, Carlos Menditeguy, Jorge Oyhanart, Jorge Recalde, Angel T.Rienzi, Armando J.Rios, Lionel Ugalde.

Con 5: José Luis Di Palma, Josito Di Palma, Patricio Di Palma (3), Carmelo Galbato, Juan Carlos Garavaglia, Gastón Perkins (5), Vicente Pernía, Fernando Piersanti, Octavio Suárez.

Con 4: Mariano Calamante (4), Juan Bautista De Benedictis, Miguel Etchegaray, Esteban Fernandino (h), Néstor Girolami, José María López, Juan Carlos Navone, Leonel Pernía, José María Romero, Santiago Luján Saigós.

Con 3: Juan Marcos Angelini, Facundo Ardusso, Miguel Angel Atauri, Pablo Birger, Emilio Boretto, Julio César Castellani, Jonatan Castellano, José Ciantini, Mauro Giallombardo, Juan Manuel Landa, Juan Alberto Occhionero, Emiliano Spataro.

Con 2: Sergio Alaux, Juan Ayarza Garré, Daimo Bojanich, Ricardo Bonanno, Marcelo Bugliotti, Edgardo Caparrós, Raimundo Caparrós, Francisco Espinosa, Juan Oscar Facchini, Esteban Fernandino, Néstor García Veiga, Carlos Garrido, Juan Pablo Gianini, Eduardo Giordano, Roque Giuliano, Miguel Angel Guerra (1), Juan Carlos Iglesias, Angel Lo Valvo, Osvaldo López, Domingo Marimón, Angel Meunier, Daniel Musso, Juan José Pellegrini, Ernesto Petrini, Jesús Ricardo Risatti, Ricardo Risatti, Rubén Roux, Carlos Saiz, Raúl Sinelli, Adolfo Sogoló, Mario Tarducci, Jorge Juan Ternengo, Federico Urruti (5), José Vázquez, Andrea Vianini.

Con un triunfo: Agustín Aguaviva, Salvador Ataguile, Angel Banfi, Luis Belloso, Antonio Bertolotto, Alberto Bessone, Claudio Bisceglia, Juan José Blaquier, Rober-

to Caparello, Angel Castaño, Manuel Cobas, José Cordonnier, Oscar Cordonnier, Jorge Rodrigo Daly, Luis De Dios, Angel De Rosa, Gustavo Degliantoni, Pedro Doumic, Guido Falaschi, Jorge Farabollini, José Manuel Faraoni, Florentino Fernández Walker, Héctor Fiorda, Carlos Fortunati Firpo, Oscar Mauricio Franco, Roberto Gálvez, Sergio García Uriburu, Víctor García, Hugo Gimeno, Domingo Guevara, Félix Heredia, Fabián Hermoso, Luis Hernández, Rosendo Hernández, Fernando Iglesias, Ricardo Iglesias, Miguel Jantus, Edgardo Lavari, Marcos Loiocco, Carlos Lusso, Alfredo Manzano, José Manzano, Juan Marchini, Eduardo Marcos, Onofre Marimón, Néstor Marincovich, Henry Martín, Raúl Melo Fajardo, Luis Miraldi, José Muñiz, Juan Carlos Nesprías, Jorge Orduna, Américo Orsi, Eduardo Pedrazzini, Ricardo Peduzzi, Juan Carlos Perna, Norberto Polinori, Martín Ponte, José Miguel Pontoriero, Eduardo Rabbione, Hugo Redolfi, Matías Rodríguez, Eduardo Rodríguez Canedo, Alberto Rodríguez Larreta, Javier Roldán, Norberto Rondelli, Norberto Rossone, Carlos Ruesch, Julián Santero, Osvaldo Sasso, José Ignacio Savino, Esteban Sokol, Héctor Suppici Sedes, Omar Taroni, Vicente Tirabasso, Dante Trotta, José Manuel Urcera, Juan Carlos Vázquez, Atilio Viale del Carril.

- (1) Compartieron la victoria en las 2 Horas de Buenos Aires y en las 200 Millas de Rafaela de 1995
- (2) Compartieron la victoria: las 2 Horas de 1994
- (3) Compartieron la victoria en las 2 Horas de 1996
- (4) Compartieron la victoria en las 2 Horas de 1993
- (5) Compartieron la victoria en las 4 Horas de Buenos Aires de 1968

La pregunta surge sola, inevitable, en el momento en que el Turismo Carretera llega a los 80 años de vida: ¿Qué tienen en común aquellos intrépidos corredores que ponían en juego el pellejo a 140 km/h en rutas de tierra cuando promediaba la década del '30 con estos pilotos modernos que buscan limar a 270 km/h una décima de segundo al alargar una frenada en los autódromos actuales? El entorno, las medidas de seguridad, los autos, la vestimenta...: Son más las diferencias que las similitudes. Pero los une la pasión por pertenecer a la más popular de las categorías. Como si fueran eslabones de una misma cadena se entrelazan los Gálvez, los Emiliozzi, Fangio, Pairetti, Traverso, los Aventín, Castellano, Mouras, Satriano, Ortelli y el Gurí Martínez, entre tantos otros. La prosa dinámica y elegante de Pablo Vignone repasa los 80 años del TC en 80 historias, aunque su narración comienza antes incluso de que apareciera esa sigla mágica que identifica a los fierros.

Para disfrutar de punta a punta, desde el romanticismo inicial al profesionalismo de hoy. Porque en estas páginas los protagonistas tomaron y pasaron la posta para escribir junto al autor una de las más bellas historias que el automovilismo puede ofrecer.

NÉSTOR LÓPEZ

ISBN 978-987-1367-68-9



9 789871 367689



Periodista e historiador, Pablo Vignone (Buenos Aires, 1963) cubrió su primera carrera de Turismo Carretera en 1989, para la fenecida revista El Equipo. Desde entonces siguió escribiendo sobre la categoría en las páginas de El Gráfico, Corisa, Página/12 y Serie 1/Carburando, entre otras publicaciones, y desde 2015 lo hace en el diario La Nación, de cuya sección Deportes es uno de los responsables; también se ocupó del tema en los sitios digitales Visionauto.com.ar (del que es uno de sus creadores) y Carburando.com. Ve competencias de TC desde 1974 y llevó su curiosidad sobre la particular disciplina a distintas obras como “Campeones del TC” I y II, “70 años del TC, 70 historias”, “75 años del TC”, “100 ídolos del automovilismo argentino”, “Traverso, biografía auto-rizada” o “Siglo Fangio”. Además, escribió y editó el anuario “El Maravilloso Mundo del TC” de Carburando entre 1999 y 2011. Este es su cuarto libro para Ediciones Al Arco, después de “Fierro Líquido” (2005), “Partidazo!” (2010) y “Fierro Plus” (2012).