

1940

## PRIMERA VICTORIA

### CAMPEÓN ARGENTINO DE TURISMO CARRETERA CON CHEVROLET

Luego de su participación en el Gran Premio de 1939 y las Mil Millas de ese año, Fangio tiene que vender el Chevrolet cupé negro comprado con dinero de una suscripción popular, para atender las deudas contraídas por esas participaciones.

Francisco Polio, un productor de papas de Mar del Plata, se entera que Fangio está en busca de un auto para correr el Gran Premio Internacional del Norte - de Buenos Aires a Lima, Perú, y regreso - y le sugiere que en lugar de una cupé Chevrolet 1939 como la que había vendido en Miramar, prepare una 1940 y que la compre en una Concesionaria GM de Mar del Plata. Pero ésta no tenía unidades en stock.

Aparece entonces la posibilidad de un intercambio con un amigo común, Juan Di Pace, propietario de una cupé Chevrolet 1940 con pocos kilómetros recorridos, que cede su auto a Fangio, acordando que éste le entregará la unidad nueva ya encargada.

Para reunir fondos, los amigos y socios de Fangio organizaron una rifa de mil números a \$10 cada uno, con ese auto como premio.

Gana el Gran Premio Internacional del Norte –primer triunfo de Fangio- y es octavo en las Mil Millas, conquistando el Título de Campeón Argentino de Carretera.

Con el dinero ganado, recupera su cupé verde .

---

## CARRERA 7 DE FANGIO



**GRAN PREMIO INTERNACIONAL DEL NORTE – Argentina – Bolivia – Perú.**

**FECHA: 27 de septiembre al 12 de octubre de 1940.**

**CARRERA: Turismo Carretera.**

**UBICACIÓN: Primero con Chevrolet 1940, cupé. Acompañante: Héctor Tieri.**

**NÚMERO: 26.**



Desde hacía tiempo que el Automóvil Club Argentino viene pensando en la posibilidad de una gran carrera internacional en rutas, para la Categoría Turismo Carretera. Llegar a Nueva York era un objetivo de futuro.

En 1940 se decide correr hasta Lima, ida y vuelta a través de 9.445 kilómetros, en 13 Etapas.

Se plantea una **Primera Etapa** muy larga, que unirá Buenos Aires con Tucumán sobre 1.363 kilómetros, distancia jamás recorrida en carrera hasta aquí, en un solo tramo. Luego los caminos se montaña hasta La Quiaca, ingresando al Altiplano boliviano por Villazón, a casi 3.500 metros de altura, para trepar luego a Pulario e Iscayachi, con sus 3700 metros y bajar a 2100 metros de El Puente. Después Pilcomayo, un corto descenso a La Lava y la



subida hasta Potosí a 4.000 metros. De allí a La Paz en ascenso a 4100 metros de Tolapaca, Vilcapugio y El Alto.

Desde La Paz se salía en búsqueda del territorio peruano recorriendo 600 kilómetros, lateralizando el Lago Titicaca por Tihuanaco y dejando Bolivia en Desaguadero a 3200 metros de altura, en largo descenso hacia el Océano Pacífico y entrando en Perú por Arequipa.

De Arequipa a Nazca y finalmente, bordeando la costa hasta llegar a Lima, capital del Perú, completando los primeros 4.768 kilómetros de recorrido.

Se establecieron dos días de descanso y el regreso a Buenos Aires.

Prácticamente, todo el trayecto se hace por caminos de tierra, guadales, canto rodado, con mucha montaña, precipicios y pedregales. Esa suma de dificultades hace del *Gran Premio Internacional del Norte* la carrera más larga y difícil de las disputadas hasta el momento en Sudamérica.

**Fangio**, acompañado por Héctor Tieri inscribe una cupé 1940 color verde correspondiéndole por sorteo el Nro. 26.

Numeroso público se congrega dentro de la cancha de River Plate, en Buenos Aires, para presenciar la largada de este Gran Premio a las 0 horas del 27 de septiembre. También multitudes lateralizarán el camino. Un total de 92 participantes son de la partida, siendo el primero Emilio Escoda, seguido por nombres rutilantes como los de Oscar y Juan Gálvez, Ernesto H. Blanco, Angel Lo Valvo, Domingo Marimón, Eusebio Marcilla, Cástulo Hortal, Emilio Karstulovic, Tadeo Taddía, Ricardo Risatti, Arturo Kruise, Héctor Supicci Sedes, Julio Pérez y Daniel Musso, entre otros.

Se larga la Primera Etapa y hasta Rosario, Enrique Díaz Sáenz Valiente –Patoruzú– rompe relojes al emplear 2h 46'40". Pero en cercanías de Córdoba, es Oscar Gálvez quien pelea el primer lugar, escoltado por Boris Afanacenco, Pedro Covacevich y **Fangio**, quien al amanecer nota que el motor levanta temperatura. Sin embargo al paso por a Córdoba es Julio Pérez, con Chevrolet, quien encabeza la Etapa por tiempo, a un promedio de 135 Km/h fabuloso para la época. Detrás, **Fangio** y Gálvez.



Llegando a Santiago del Estero por la zona de caminos cubiertos de arena, vuelca Sáenz Valiente y se retrasa Pérez. **Fangio** pasa a la punta, temeroso de quedarse sin combustible, pues en Concepción de Tucumán, por la gran cantidad de público no ha

visto a su auxilio. Ha consumido 230 litros y tiene que conectar su tanque de reserva de 60 litros. Es Oscar Gálvez, muy aplaudido por el numeroso público ubicado en la Avenida Colón de la ciudad de Tucumán quien llega primero en el camino. Muchos piensan que es el vencedor; pero a los 20 minutos hace su arribo **Fangio**, que por tiempo neto es el ganador de la Primera Etapa, a una media fantástica de 126 Km/h al aventajar al “El Aguilucho” Gálvez por 5’23”.

En la **Segunda Etapa** Tucumán – La Quiaca, se ingresaba ya en la puna recorriendo 644 kilómetros, Oscar Gálvez se recupera y gana el tramo en 7h 21’50”, superando a **Fangio** por 7’15” y por 1’52” en la Clasificación General, seguidos por Arturo Kruuse, Domingo Marimón y Daniel Musso. Abandona Ricardo Risatti. Quedan 63 máquinas en carrera.

La **Tercera Etapa** La Quiaca - Potosí se corre por el Altiplano boliviano con llegada a una altura media de 4000 metros, que afecta mucho a los pilotos y a la alimentación de los carburadores, ya con cambios de diámetro de chicleros (gicleurs). Algunos no la soportan esa menor presión atmosférica y abandonan o vuelven a La Quiaca, como Angel Lo Valvo. Otros mastican hojas de coca o pastillas de ajo, buscando mejorar las alteraciones que produce la falta de oxígeno. Todos los movimientos deben ser lentos. En este tramo **Fangio** cambia tres cubiertas. Gana Gálvez a 68,6 Km/h de promedio, marchando muy fuerte en parte de ese parcial, aventajando a **Fangio** por 18’ 41”. Hasta aquí se han ubicado en la Clasificación General, Gálvez, **Fangio**, Supicci Sedes y Víctor García. Han abandonado 39 competidores.

En la **Cuarta Etapa** Potosí – La Paz de 524 kilómetros, **Fangio** gana a una media de 69,9 Km/h, recuperando el primer puesto en la Clasificación General. Oscar Gálvez se ha detenido en Challapata, a 200 kilómetros de la largada, para reparar desperfectos en su máquina. Pierde también el segundo puesto, que pasa a manos de Musso, pero a más de una hora y media de **Fangio**.



Es en La Paz, luego de ser coronado de laureles por el Presidente de Bolivia General Enrique Peñaranda, **Fangio** observa que su acompañante conduce el Chevrolet N°26 del Control de Llegada al Parque Cerrado. Imaginó la decisión de Tieri tenía que ver con el Reglamento, que fijaba un tiempo máximo de 10' para hacerlo entre ambos lugares o corría una penalización. También con impotencia, ve cuando lo choca de frente contra

un auto particular –en La Paz. Es que en Bolivia, se transitaba también en doble mano pero en sentido inverso respecto a la Argentina.

Con el eje delantero torcido y las puntas del chasis apuntando hacia abajo, se ven los obligados a trabajar durante la noche. Pero sus desventuras recién empezaban, ya que el tren delantero no les queda bien.

La **Quinta Etapa** La Paz – Arequipa, se convierte en una odisea para **Fangio**. Las ruedas delanteras “bailaban” peligrosamente en las partes desparejas del camino. Oscar Gálvez, tras superar 45 corredores en la ruta, gana la Etapa a 78,7 Km/h, descontando poco más de 7' a **Fangio**, que sigue primero en la Clasificación General hasta Arequipa. En la **Sexta Etapa** Arequipa – Nazca de 642 kilómetros, siguen los problemas para **Fangio**, cuando a mitad del tramo se corta una paleta del ventilador y rompe uno de los depósitos del radiador de agua. Allí, mientras Trieri equilibra el giro cortando la paleta opuesta, **Fangio** con un cuchillo, introduce un pedazo de su pañuelo en la rajadura del tanque del radiador, para volver al camino con la preocupación de saber que en esa zona inhóspita, nadie podrá darles agua si se les acabe la que tienen. Trieri da comienzo a un desesperado y permanente accionar de la bomba-reloj para mandar agua del depósito al sistema, tratando de bajar la temperatura del motor. Y entonces la suerte. Justo llegando a una pendiente en bajada ya sin agua, se engrana la bomba manual y allí abajo, tienen a la vista un pueblo. Piden agua y llenan el tanque, pero mantienen el problema de pérdidas.

Poco después, ya corriendo al lado del Océano Pacífico, alcanzan Nazca, una población de 12.000 habitantes en el que ya está el ganador de la Etapa, Oscar Gálvez, seguido de Hernández, Musso y Gauthier. **Fangio**, pese a todo, continúa ea la cabeza de la Clasificación General por la ventaja acumulada sobre Gálvez, que viene con problemas en la caja de cambios. Por idéntico problema, Domingo Marimón pierde varias horas en este trayecto.

**Fangio** decide sacar el radiador de agua averiado, antes de entrar al Parque Cerrado, donde no se permitían reparaciones. Entran luego el auto marchante y a tiempo, evitando ser penalizados. Esa noche, a la luz de una vela, reparan el radiador con soplete y estaño; al día siguiente sacan el auto a la plaza principal y le colocan el radiador antes de largar.



La **Séptima Etapa** Nazca - Lima, con partes de camino pavimentado, es ganada por Musso a 122 Km/h. En la Clasificación General, **Fangio** ha empleado 53h 33' 21", aventajando a Daniel Musso, segundo, por 1h 28' 48". Luego siguen Julio Pérez, Parmigiani, Hernández y Supicci Sedes.

En la localidad de Palpa se ha accidentado Pedro Covacevich. Quien lo auxilia es Manuel Arrouge, que informa haber recogido el "cadáver" del piloto. La noticia aparece en todos los diarios y el Touring Club apura el envío de un avión que transporte "al muerto" a Lima. Sin embargo Covacevich se recupera, y es apodado "Lázaro".

Se larga la **Octava Etapa** Lima - Arequipa de 480 kilómetros, que es ganada por Fangio que aumenta su ventaja. La prensa destaca su actuación. Lleva ahora 1h. 40' a Musso. En este tramo, corriendo de noche –a las cuatro y media de la mañana- a los hermanos Gálvez se les corta la luz de los faros delanteros y el auto cae en una larga pendiente de 200 metros, en un paraje llamado El Túnel del Puente Grande. Sufren fracturas y heridas en la cabeza y brazos, salvándose por milagro. Julio Pérez casi corre la misma suerte pero su auto queda balanceándose en el borde del camino y al bajar, escucha gritos, los ubica con el buscahuellas y los auxilia junto a Eusebio Marcilla. También detiene a **Fangio** y Musso. Éste deja el auto en una bajada y despacio toma velocidad a pesar de estar en cambio. No ha considerado que debido a la altura, falta compresión en los cilindros y el auto se estrella contra las piedras de la montaña.

Eran muchos para ayudar, sin haber mucho para hacer, así que fueron partiendo de a uno. Esta Etapa tiene para el ganador **Fangio** un hermoso premio, que es un trofeo de plata maciza, entregado por el Consejo Municipal de Arequipa .

La **Novena Etapa** Arequipa – La Paz, se ordena con Rosendo Hernández, Daniel Musso y **Fangio**, en los primeros lugares. Diego Aitube es cuarto, delante de Supicci Sedes y Parmigiani. En la parte final de este tramo, Marcilla abandona por un vuelco, lo mismo que Arturo Kruuse.

En la **Décima Etapa** La Paz - Potosí, avanza Marimón y se coloca segundo en el camino. La gana **Fangio** en porfía con Daniel Musso y Rosendo Hernández.

Transcurre sin novedades para **Fangio** la **Undécima Etapa** a Villazón.



Es en la **Duodécima Etapa** La Quiaca - Tucumán, que **Fangio** casi pierde la carrera. A unos 100 Km. de Jujuy, corriendo con gran ventaja sobre el segundo, Musso, deja deslizar mucho en una curva a su Chevrolet y pega con la rueda trasera derecha contra

una piedra. Bajan desesperados y notan que el buje del árbol de mando gira con él. Salen despacio, pero la alta temperatura –debido al rozamiento– quema el lubricante. Por ello tras recorrer cortos tramos deben realizar paradas para hacer ingresar grasa al lugar. **Fangio** se pone mal. Teme no poder llegar a Tucumán, así que le pide a otro piloto Chevrolet, Julio Pérez, que avise a su auxilio para que le tengan listo un diferencial en Jujuy, donde habrá una neutralización de 30 minutos. Por Humauaca la gente festejaba el paso del N°26 alborozada, pero el clima dentro del auto era muy otro. Penosamente llegan y trabajan a destajo para superar el inconveniente.

Marimón llega primero a Tucumán, poco después lo hace **Fangio**, y, detrás de él, Garbarino, Ramón Estribou, Pablo Mesples, Américo Orsi, Angel Pascuali y Tadeo Taddía aclamados por una multitud que desde temprano espera a los volantes.

Fangio, ya más tranquilo y conocedor del trayecto faltante, encara la última Etapa desde Tucumán hasta Luján, en la que vence Víctor García a una media de 118,6 Km/h, tras una interesante lucha con Daniel Musso primero y con Américo Orsi, después.

Finalmente, **Fangio** llega victorioso a Luján, delante de otros 32 pilotos donde los espera una multitud..

Ha empleado 109 horas en recorrer los 9.445 Km. Musso es su escolta. Su promedio general es de 86,2 Km/h.

Recibe unos 40.000 pesos en concepto de premios

El pueblo de Balcarce está eufórico con este triunfo, el primero logrado en la categoría Turismo Carretera de ese año.

Este *Gran Premio Internacional del Norte* es la primera y una de sus más importantes victorias. **Fangio** es un consagrado. A partir de ese momento, **Fangio** y Gálvez / Chevrolet y Ford, dividirán por una década a los aficionados al Turismo de Carretera.

#### CLASIFICACIÓN GENERAL

1 - <b>Juan Manuel Fangio</b>	Chevrolet	109h. 36' 16" 4/5
2 - Daniel Musso	Ford	110h. 42' 37" 2/5
3 - Rosendo Hernández	Ford	112h. 28' 47" 4/5
4.- Vicente Garbarino	Ford	113h. 58'28"
5 - Héctor Supicci Sedes	Ford	115h. 23' 13"
6 - Tadeo Taddía	Chevrolet	115h. 59' 48"
7 - Pablo Mesples	Ford	116h. 16' 00"
8 - Osvaldo Parmigiani	Ford	117h. 23' 43"
9 - Juan Marchini	Ford	118h. 10' 32"
10 - Angel Pascuali	Ford	119h. 27' 28"
11 - Emilio Bertolini	Ford	119h. 52' 05"
12 - Víctor García	Ford	121h. 08' 31"
13 - Domingo Marimón	Chevrolet	121h. 18' 37"
14 - J. Hasasquiche	Ford	121h. 43' 05"

**PROMEDIO:** 86,1 Km/h.

*"...Mi triunfo en el Gran Premio Internacional de 1940, fue una de las mayores alegrías de mi vida, ya que me brindó las mejores chances para mi primer título de Campeón Argentino de Turismo de Carretera. Ni qué decir de lo económico.*

*"Con mis socios ya habíamos comprado la esquina frente al taller de Av. del Valle y 14, donde había un viejo almacén, escriturando sólo una parte, porque no teníamos dinero suficiente; por todo pedían unos 20.000 pesos.*

*Oscar Rezusta - Comisionado de Balcarce - nos firmó la garantía para que la petrolera YPF nos diera un crédito y poder levantar allí una Estación de Servicio. A nosotros, que no nos conocía nadie, ni teníamos prácticamente nada...*

*“Para ahorrarnos 3.000 pesos que nos costaba la demolición del viejo almacén, propuse que la hiciéramos nosotros mismos. Así que hacíamos ese trabajo desde las 5 a las 8 de la mañana, y después íbamos al taller a reparar los autos de los clientes. Al bajar las persianas a las 7 de la tarde, cruzábamos de nuevo y seguíamos hasta que no dábamos más. Por eso el triunfo en el Gran Premio y los 22.000 pesos que gané por la carrera, más lo que correspondía a cada Etapa ganada, llegaban en el tiempo justo. La carrera fue muy dura. Habíamos preparado una cupé Chevrolet verde 1940 que compramos a instancias de Francisco Pollio, un papero muy amigo nuestro. Como no había en stock, encargamos el auto e hicimos un acuerdo de canje con otro amigo llamado Juan Di Pace, que habría de recibir la cupé nueva. Mi auto estaba casi standard en la parte de motor, para que pudiese soportar el largo recorrido. Para recaudar dinero y solventar los gastos de la prueba, habíamos vendido todas las rifas que tenían como premio el auto de carrera en la condición en que se encontrara. Se había sorteado por la Lotería Nacional, y los ganadores con el número 363 eran los mecánicos de la Agencia GM de Navarro Hnos. de Mar del Plata. Allí me presenté y por 3500 pesos les compré la cupé. En cuanto a la carrera, recuerdo que tuvimos temperatura alta ya en la Primera Etapa, pero pude llegar primero a Tucumán a buen promedio, sin detenciones. Luego, la trepada a Potosí trajo sus problemas. El calor era tremendo y los motores sufrieron enormemente. Varias pinchaduras me fueron relegando; el momento más dramático fue cuando chocamos el auto en la neutralización de La Paz y tuvimos que trabajar arduamente toda la noche para reparar todo lo posible, porque el eje del tren delantero estaba torcido. Luego, nos fuimos alejando de Musso en la General. Pero después tampoco nos faltaron los problemas: radiador roto, temperatura, más de 20 cubiertas pinchadas, un toque en la roca en la duodécima etapa donde pensé que todo terminaba, el cambio de diferencial y más problemas de cubiertas. Pero al final, la carrera finalizó en una victoria inolvidable...”*

De Tucumán a La Quiaca se ingresaba ya en la puna. En territorio boliviano continuaba la excursión por el altiplano, ingresando por Villazón, a 3450 metros de altura sobre el nivel del mar, trepando hasta los 3700 metros de Pulario y manteniéndose a esa altura hasta arribar a Iscayachi, desde donde “picarían” hasta los 2200 metros del El Puente. Luego, en ascenso constante, arribarían a Pilcomayo, a 3600 metros, para descender hacia La Lava y empinarse nuevamente en busca del final de etapa, a 3945 metros, en Potosí. De allí a La Paz, un infernal “serrucho”; “caer” a los 3450 metros de Yocalle, trepar hasta los 4124 metros de Tolapalca y los 4075 metros de Vilcapugio (nombre de una de las contadas batallas perdidas por el Ejército Libertador del general San Martín), un descanso inmediato a 3700 metros de altura, para subir a los 4105 metros de El Alto y descender bruscamente hacia La Paz.

Desde La Paz el camino continuaba en búsqueda del territorio peruano en una etapa de 600 kilómetros hasta Arequipa, bordeando el lago Titicaca por el lado de Tihuanaco. Los autos se despedirían de territorio boliviano a los 3193 metros de altura, en Desaguadero, y bajarían hasta el nivel del mar a medida que la ruta los acercara al océano Pacífico. De Arequipa a Nazca, a la vera del mar, y de Nazca a Lima por una carretera plagada de curvas imprevistas que devorarían a lo más granado de la concurrencia. Hasta la capital del Perú se recorrerían 4768,6 kilómetros de carrera. Luego de dos días de descanso los pilotos sacudirían la modorra desandando las dos etapas de ida en un solo tramo: Lima-Arequipa. Luego el resto, hasta cumplir 9445 kilómetros de competencia.



Desde 1939 el Automóvil Club Argentino venía trabajando en una idea gigantesca: unir Buenos Aires con Nueva York por los caminos que deberían construir la Carretera Panamericana, proyecto éste apoyado por don Carlos P. Anesi desde la presidencia del ACA y por Francisco Borgonovo desde la presidencia de la Comisión Deportiva Automovilística. Ambos, fervientes promotores del turismo internacional, veían en el automovilismo de carreteras el modo de consolidar el trazo de las futuras rutas pavimentadas.

En *Gran Premio Internacional del Norte* se constituyó en una especie de ensayo, ya que debía salir de Buenos Aires, pasar por La Paz (Bolivia) y llegar a Lima (Perú), desde donde se regresaría al punto de partida. Para tener una idea cabal de la empresa, baste decir que en territorio argentino la ruta pavimentada sólo llegaba hasta la ciudad de Córdoba.

Cuando la Comisión de Relevamiento de rutas del *Gran Premio* regresó al Automóvil Club Argentino, recién se tuvo una real dimensión del esfuerzo a realizar. Para acortar las jornadas se decidió que la primera etapa uniría Buenos Aires con Tucumán sobre 1363 kilómetros, distancia nunca antes recorrida en pruebas de la especialidad. La más extenuante conocida hasta la fecha, eran los 1180 kilómetros de Buenos Aires a Mendoza de 1935, que ganó el uruguayo Héctor Suppici Sedes.

Pero si el primer paso en longitud era todo un desafío, trepar incansablemente la cordillera de los Andes lo sería aún más. De Tucumán a La Quiaca se ingresaba ya en la puna. En territorio boliviano continuaba la excursión por el altiplano, ingresando por Villazón, a 3450 metros de altura sobre el nivel del mar, trepando hasta los 3700 metros de Pulario y manteniéndose a esa altura hasta arribar a Iscayachi, desde donde “picarían” hasta los 2200 metros del El Puente. Luego, en ascenso constante, arribarían a Pilcomayo, a 3600 metros, para descender hacia La Lava y empinarse nuevamente en busca del final de etapa, a 3945 metros, en Potosí. De allí a La Paz, un infernal “serrucho”; “caer” a los 3450 metros de Yocalle, trepar hasta los 4124 metros de Tolapalca y los 4075 metros de Vilcapugio (nombre de una de las contadas batallas perdidas por el Ejército Libertador del general San Martín), un descanso inmediato a 3700 metros de altura, para subir a los 4105 metros de El Alto y descender bruscamente hacia La Paz.

Desde La Paz el camino continuaba en búsqueda del territorio peruano en una etapa de 600 kilómetros hasta Arequipa, bordeando el lago Titicaca por el lado de Tihuanaco. Los autos se despedirían de territorio boliviano a los 3193 metros de altura, en Desaguadero, y bajarían hasta el nivel del mar a medida que la ruta los acercara al océano Pacífico. De Arequipa a Nazca, a la vera del mar, y de Nazca a Lima por una carretera plagada de curvas imprevistas que devorarían a lo más granado de la concurrencia. Hasta la capital del Perú se recorrerían 4768,6 kilómetros de carrera. Luego de dos días de descanso los pilotos sacudirían la modorra desandando las dos etapas de ida en un solo tramo: Lima-Arequipa. Luego el resto, hasta cumplir 9445 kilómetros de competencia.

Juan Manuel Fangio recuerda algunas de las vivencias ocurridas durante el viaje de exploración anterior a la carrera:

—“Desde Potosí hasta Challapata no hay pueblos; aunque una vez, viajando casi de noche con el viejo Marimón, en 1948, largamos el auto por una bajada. Prácticamente se paró el motor, y en el silencio sentimos una música. Entonces paramos. Era un indio, sentado sobre una piedra, tocando el charango, solo. Tenía que ir a Potosí y lo llevamos. Debía haber algún pueblo cerca, no sé, pero en el camino no veíamos ninguno. Me acuerdo de Challapata, porque en ese pueblo nos quedamos a dormir una

noche. Hacia el otro lado de Potosí, de Challapata hasta Oruro, el camino es una pampa. Plena puna. Y desde Oruro hasta La Paz no hay nada, ningún pueblo, nada. El camino en aquel entonces estaba marcado con piedras. Una piedra acá, otra allá... De repente, una huella que iba hasta arriba del cerro y allá había una cruz. Los bolivianos son muy católicos. Hacen promesas y van sobre sus rodillas para cumplirlas”.

Un sábado de marzo de 1984 corrió por la frente de Juan Manuel Fangio un hábito de recuerdos. “Había sido invitado a Junín, cuna de Eusebio Marcilla —relata—. Era un gran muchacho; con el tiempo nos hicimos muy amigos, y cada vez que había ocasión venía a casa, en Balcarce. Nos vimos por primera vez en el Automóvil Club Argentino, en la calle Libertad, haciendo los papeles para pasar nuestros autos por la frontera. Yo iba con el Opel Kapitán de Juan Ezcurdia, quien me había prestado el dinero para comprar el Ford “ocho” de Cordonnier. Venía Juan con un amigo, que Tito Alzari me recordó que se llamaba Raúl Serres... ¡Lo que son las cosas! Al principio nos recelábamos. Ellos iban en un Chevrolet 39 de color negro. Nos cruzamos en Rosario y también en Córdoba, pero en Tucumán nos hablamos por primera vez cuando nos paró una tropilla de animales sueltos. Y recién empezamos a andar juntos cuando cruzamos la frontera boliviana. Como me dijo Alzari: “El miedo no es zonzo”. No nos conocíamos, pero nos juntamos. Era “fiero” andar por esa soledad. ¡Las cosas que nos pasaron!

—En el camino había un pueblo que se llamaba Las Carreras. Queda entre Villazón y Potosí, en territorio boliviano. Ya había anochecido y veníamos por el camino de montaña, escuchando la radio del auto. Al entrar al poblado detuvimos la marcha para preguntar por un albergue donde poder dormir. Comenzaron a salir indígenas de todas partes y tomaron posición a una cierta distancia del coche. Cuando encendí el buscahuellas para verlos mejor, se estaban riendo. Comenzaron a arrimarse hasta que un español los sacó casi a latigazos. Era el “patrón” del pueblo. En ese lugar, el intendente tenía la puerta de su casa pintada de verde, para distinguirse.

“Yo pregunté por el baño y me hicieron señas. Me enseñaron una puerta. La abrí... y del otro lado había un descampado y un cerdo dando vueltas. Regresé, y un tanto intrigado sólo atiné a decir ‘no está’. Me insistieron:

—Es ahí nomás, al descampado.

—Uno hacía sus necesidades a campo libre. Luego pasé por la cocina y vi cómo estaban preparando la comida, directamente en el suelo. Esa noche dormimos en catres sin colchón.

En el camino había pequeños caseríos. Yo paré un día a una anciana, que venía caminando sola por el desierto, en medio del altiplano. Le pregunté si estábamos bien encaminados, pero ella no sabía hablar castellano. Quizá hablase vaya a saber qué lengua indígena.

De ahí, de Las Carreras, Marimón tenía una anécdota de otro viaje, de cuando armó una fiestita con todos los indígenas. El pagaba la cerveza y ellos cantaban y bailaban. Al final le convidó un toscano a cada uno y terminaron mareados. Estaban tan contentos, que le dieron serenatas al pie de la ventana, cuando se fue a descansar. No pudo dormir hasta el amanecer.

Por esos caminos del Inca. Por esos caminos del conquistador español. Por esos caminos tachonados de caseríos trasculturados y nunca ganados para la civilización, iba a desarrollarse una gran parte del *Gran Premio Internacional del Norte*... El poderío mecánico atronaría en el espejo claro de la sordera de los sentimientos.

El viernes 27 de septiembre de 1940, a la cero hora y un minuto, se puso en marcha esa maratónica prueba automovilística. De acuerdo con la suerte del sorteo, desde el interior

del estadio de River Plate, acelerando sobre la pista de atletismo, fueron lanzados los participantes. Entre los principales, con el número 2, la cupé Ford de color gris perla de los hermanos Oscar y Juan Gálvez, ganadores del *Gran Premio Argentino* y del *Gran Premio Extraordinario* de 1939; con el número 7, Ernesto Hilario Blanco, Campeón Argentino de Automovilismo 1936 y ganador del *Gran Premio Argentino* de 1932; con el número 21, Angel Lo Valvo con el seudónimo de “Hipómenes”, ganador del *Gran Premio Argentino* de 1937 y también el *Gran Premio Internacional del Sur* de 1939, que le valió conquistar el título de Campeón Argentino de ese año; con el número 26 **Fangio**, en su cupé Chevrolet 1940, de color verde oscuro; con el número 41, el chileno Emilio Karstulovic, primer Campeón Argentino de Automovilismo, en 1934 y hombre que con su raid Lima-Buenos Aires de 1939 había aportado interesantes referencias para el trazado definitivo de la ruta de este Gran Premio; con el número 46, Tadeo Taddia, puntal de la marca Chevrolet; con el número 47, Arturo Kruuse, capitán del equipo Plymouth, Campeón Argentino de 1935 y ganador en el *Gran Premio Internacional* de ese mismo año; con el número 51, el Ford de Ricardo Risatti, Campeón Argentino de 1938 y ganador del *Gran Premio Argentino* de ese año; con el número 60, el uruguayo Héctor Suppici Sedes, ganador en el *Gran Premio del Sur* de 1938; con el número 65, don Cástulo Hortal, una gloria de los años '20 y '30; con el número 75, Domingo Marimón; con el número 80, el Chevrolet negro modelo '39 de Eusebio Marcilla; con el número 81, Julio Pérez, otro puntal de la marca Chevrolet y con el número 89, el Ford de Daniel Musso.

Hasta Rosario, “Patoruzú”, seudónimo bajo el cual se escudaba un deportista completo como Enrique Díaz Sáenz Valiente, asombraba al emplear solamente 2 horas 46 minutos 40 segundos 2/5, barriendo el récord de Oscar Alfredo Gálvez en 1938: 3 horas 1 minuto...

Había casi 10.000 kilómetros por delante, pero los pilotos de la nueva generación, bautizados como “los disparadores”, salieron como si fuese una “picada” hasta Vicente López.

Es que hombres como Ricardo Risatti, Oscar Gálvez y Fangio no poseían solamente dotes de excelentes corredores. Sus conocimientos mecánicos, unidos a un férreo temperamento, hacían que si algo llegara a pasar durante la exigencia, con rapidez enderezaban, reparaban y ponían en orden de marcha sus máquinas, que cualquier otro mortal hubiera juzgado como “chatarra”.

Lo dicho: hasta Rosario, “Patoruzú”; hasta Córdoba, Oscar Gálvez, que en el camino es seguido por Boris Afanacenco, Pedro Covacevich y **Juan Manuel Fangio**.

Ya había amanecido y la temperatura del aire era muy alta. Fangio recuerda que largo tiempo tuvo a Pedro Covacevich con el número 27, detrás de él, reflejado en el espejo retrovisor hasta que su rival decidió superarlo.

—*Cuando me pasó yo tenía la temperatura de agua arriba a pesar de haberlo dejado estándar. Sabía que Covacevich lo había comprimido, así que debía de venir con más problemas que yo. Al poco tiempo lo encontré a un costado, con el capó levantado.*

Dejando atrás Córdoba, Fangio ni pensaba aún que iba a ser el ganador de esa primera etapa.

—*La gané casi sin darme cuenta. Quizá fuera mi subconsciente el que me dijera que no debía hacerlo; porque había algo así como una cábala de que el que ganaba la primera etapa no ganaba la carrera... Y cerca estuve de no ganarla. Yo tenía que parar a cargar nafta en Concepción (provincia de Tucumán), pero la plaza estaba tan llena de gente que vi todo muy confundido y pasé de largo... En lo que quedaba hasta la ciudad de Tucumán empecé a hacer cuentas si llegábamos o no. Habíamos gastado los 230 litros del tanque que teníamos dentro del habitáculo y hacía rato habíamos*

*conectado el auxiliar, que estaba abajo, en la ubicación original del auto y cargaba solamente 60 litros. Pero llegamos y ganamos la etapa, a 126 Km/h de promedio. Desde entonces, desde aquella gran alegría, cada vez que vuelvo a Tucumán me despierta aquella emoción. Hay circuitos, hay ciudades de las que uno queda prendado a raíz de los triunfos; Tucumán es una de ellas.*

Oscar Gálvez gana la segunda etapa a La Quiaca y tercera etapa a Potosí (Bolivia). La caravana ya está en el altiplano y la altura afecta a las tripulaciones. El doctor Pablo Mesples, un médico salteño que está compitiendo en la carrera, no da abasto para atender a los camaradas del camino. Angel Lo Valvo debe regresar de La Quiaca a su Arrecifes natal porque Antonio Spampinato, su cuñado y acompañante, no reacciona al tratamiento médico del doctor Mesples.

Es de imaginarse lo que el esfuerzo representa para las tripulaciones; sobre todo para los pilotos. Etapas de entre siete y ocho horas de duración; la necesidad de procurarse todos los repuestos y cubiertas de auxilio en los finales de etapa, quitándole minutos vitales al descanso; una hora de trabajo en talleres o en cualquier calle, antes de lanzarse al siguiente tramo... nada de lo comentado podía hacerse con movimientos pausados, como aconsejaban los experimentados:

*—Nos manteníamos tomando pastillas de ajo y masticando hojas de coca —recuerda Fangio—. Y cada vez que bajábamos del auto tratábamos de recordar lo que nos habían dicho los médicos: paso a paso, todo con calma, no agitarse, queen altura el aire es más liviano y falta oxígeno.*

En lo que sigue, asistiremos al relato de lo que le sucedió a Fangio, luego de imponerse en la cuarta etapa de ese *Gran Premio* en la etapa Potosí-La Paz, en territorio boliviano, que lo puso al comando de la clasificación general, y también frente a una serie interminable de tropiezos.

*—Desde el control de llegada hasta el Parque Cerrado los organizadores daban solamente diez minutos para entregar el auto. En el palco de honor esta el presidente de Bolivia, general Enrique Peñaranda, que esperaba al primer piloto que arribase para premiarlo personalmente. Bajé del auto, corrí hasta el control, recibí la corona de laureles de manos del Presidente y volvía corriendo hasta mi coche y veo que Tieri lo pone en marcha aprovechando una cuesta abajo. Alguien le había advertido que corría el tiempo y que íbamos a ser penalizados por llegar al Parque Cerrado fuera de hora. No se porqué, en ese momento tuve un mal presentimiento. Efectivamente, unos cientos de metros más allá nuestra cupé chocaba de frente con un auto particular. Bolivia no tenía el mismo sentido de circulación que la Argentina y Tieri, sin saberlo, se había lanzado en contramano. El resultado del impacto fue la torcedura del eje delantero y de las puntas del chasis que se doblaron hacia abajo. Nos pasamos casi toda la noche sin dormir, preparando las herramientas para hacer las reparaciones en la hora que nos daban antes de la largada. Arreglamos todo como pudimos y largamos hacia Arequipa dando comienzo a un verdadero calvario. Las ruedas delanteras bailaban un poco, sobre todo cuando daban contra algún desnivel del camino, así que me salieron en las manos unas ampollas fenomenales... Cada vez que las ruedas se ponían a bailar, insultaba a mi acompañante...*

En el siguiente final de etapa continuaron reparando el tren delantero, chasis y carrocería. Parecía que el tramo Arequipa-Nazca iba a marcar un alto en las penurias cuando...

*—A mitad de camino hacia Nazca sentí una vibración. Pensé que se había roto una cruceta del árbol de mando, porque trepidaba ahí abajo. Al disminuir un poco la velocidad, noto agua bajo de mis pies. Miro la temperatura y estaba en rojo. Frené, bajamos, abrimos el capot... y vemos rota una paleta del ventilador. Con un cuchillo y*

*un pedazo de trapo taponamos una rajadura en el tanque del radiador de agua y salimos disparados porque allí, en la montaña, no había señales de vida y no teníamos agua suficiente como para llegar lejos. Tieri, a cada rato, trabajaba con la bomba-reloj que mandaba el agua del depósito al radiador para mantener la temperatura. Mi acompañante transpiraba, de los nervios. A cada momento la palanca de la bomba se ponía más dura, hasta engranarse por falta de agua para bombear. Con la temperatura al límite, al doblar una curva y lanzado el auto por una pendiente veo un pueblito... ¡Esto lo mandó Dios!, pensé... Pedí agua y la gente nos trajo vasos. Luego de aclarar la confusión, nos ayudaron a cargar el tanque... Continuamos y seguimos en carrera, hasta volver a quedarnos sin una gota de agua. Era desesperante ver el océano Pacífico a 500 metros y toda esa agua no nos servía. Estábamos a unos cien kilómetros de Nazca, pero más cerca de dejar la cupé a un costado del camino que de llegar al final de la etapa. De pronto, en plena recta, esfumada en la reverberación del camino, aparece algo como una serie de construcciones. A medida que nos acercábamos vimos que estaban deshabitadas. Pero andábamos con suerte. Había también un campamento de vialidad y cerca de la ruta, bien paradito, nos estaba esperando un tanque de doscientos litros, lleno de agua con un cacharro al costado, para usar de cucharón. Nos echamos agua en la cabeza y volvimos a parecer seres humanos. Cargamos el tanque y volvimos al ritmo de carrera, para llegar a Nazca sin una gota de agua. Paramos frente al Parque Cerrado, sacamos el radiador, volvimos a darle marcha y entramos el auto. Afortunadamente se me ocurrió hacerlo así. En el pueblo no había elementos para reparar. Por la noche, con soplete, vela y plomo, bien a la antigua, pudimos arreglarlo. A la mañana siguiente llevamos el radiador frente a la plaza, fuimos a buscar el auto, lo trajimos en marcha hasta allí y se lo colocamos.*

*“Por las dudas habíamos comprado una batería, pensando en un mal funcionamiento de la dinamo. En realidad ocurrió que la paleta - al salir despedida- no sólo había fisurado el radiador, sino que había roto el mazo de cables y por eso la dinamo no cargaba. Conectamos los cables cortados y nos preparamos para la largada. Hasta allí, estaba todo en orden menos las cubiertas, ocupados con el radiador el día anterior, cuando fuimos por ellas, ya no quedaban. No obstante, con los neumáticos casi en las telas, llegamos décimos a Lima, pero todavía punteros del Gran Premio”.*

En la capital del Perú los diarios comentaban que poco más de 50 horas en automóvil separaban a Buenos Aires de Lima. Efectivamente, **Fangio** había demorado 53 horas 33 minutos 21 segundos  $\frac{4}{5}$ ... ¡Pero era **Fangio**! De los 92 autos largados, 16 habían volcado en el transcurso de esas siete primeras etapas. Muchos de ellos con consecuencias para sus tripulaciones. Nombres como “Patoruzú”, Ricardo Risatti, José Rubiol Roca y Pedro Covacevich habían abandonado por accidentes.

Si el tramo de Arequipa a Lima fue duro para unos cuántos, no lo fue menos para los Gálvez. A las cuatro horas y treinta y cinco minutos de haber sido largados desde la medianoche limeña, en el lugar conocido como Túnel de Puente Grande ya en el regreso a Buenos Aires, Ellos se desbarrancaron unos 200 metros. Oscar salió despedido de su Ford y eso le costó la fractura de un omóplato y una profunda herida en la frente. Juan Gálvez, había llegado indemne hasta el fondo del barranco, dentro de una cupé que no paraba de dar tumbos.

**Fangio**, que había terminado de acondicionar su cupé verde en una Concesionaria GM de Lima, salió en busca de Arequipa tras los Gálvez. Control a control, en la noche peruana, las diferencias por tiempo neto empleado oscilaban entre uno y dos minutos a favor de su gran rival, que no quitaba el pie de la tabla. De pronto -llegando al Túnel de Puente Grande- Fangio ve una altísima figura blanca haciendo gestos con los brazos en alto:

—Era Julio Pérez —dice **Fangio**—. También se había ido en la misma curva, pero su auto había quedado haciendo balance sobre el borde del barranco. Al escuchar gritos dirigió el buscahuellas a lo profundo y descubrió a los Gálvez. Si no es por esta casualidad, a los Gálvez no los hubiese encontrado nadie. Pérez primero me paró a mí. Luego a Marcilla, cuyo acompañante bajó hasta donde estaba Oscar para tomar los primeros datos. Poco después llegó al lugar Musso, que dejó el coche con el cambio puesto pero sin freno de mano. Como en la altura no había buena compresión en los cilindros el auto solito se puso en movimiento y se pegó contra unas rocas... Menos mal que lo tenía apuntado hacia ese lado. Todo estaba complicándose y decidimos seguir, porque tantos juntos allí nada podíamos hacer... En un puente más adelante encontramos gente y les avisamos sobre lo ocurrido”.

Superada esa demora, **Fangio** continuó apretando el acelerador para ganar esa octava etapa hasta Arequipa, y obtener para su Museo de Balcarce, un artístico trofeo de plata maciza donado por el Consejo Municipal. Un auto de carrera, que además de ser una hermosa pieza, es un tintero.

—También nos hicimos de la décima, entre La Paz y Potosí. Yo no había planificado ganar, porque en la Clasificación General tenía una hora y media de ventaja sobre el segundo que era Musso, pero sucedió algo que me alteró. Rosendo Hernández y Daniel Musso habían largado delante de mí. Hacía rato que venía medio envuelto en una polvareda que me hacía andar cada vez más lento. Pensé que el auto que iba adelante era el de Musso y que tendría problemas. Aceleré, y ya en una planicie comencé a acercarme. Insisto en pasarlo y me doy cuenta de que no es Muso, que es Hernández. Instantáneamente se me ocurrió que había un juego de equipo, una treta. Así que a Hernández lo pasé en medio de un badén y de la sorpresa casi se va afuera. Después, en mi persecución a Musso hice tiempos, que me hicieron ganar la etapa.

**Fangio** le llevaba a Musso más de una hora y cuarenta minutos en la General, pero la carrera aún no estaba definida. A **Fangio** lo faltaba sufrir otro sobresalto, mientras corría la decimo segunda etapa, que era entre La Quiaca y Tucumán.

—Quizá de puro confiado, o por un instante de distracción, dejé deslizar demasiado el coche en una curva y terminé pegándole a una piedra con la rueda trasera derecha, que se torció. También se dobló un poco el árbol de mando... ¡El auto no se movía! Se había engranado el buje que está detrás de la cruceta, en el árbol de mando. Le eché bastante agua para que se enfriara y nos pusimos en marcha nuevamente, ahora con el buje soldado al eje y girando con él. De vez en cuando echaba humo, así que por un alemite que había arriba de la cruceta, le íbamos echando grasa... Eso me debe haber ocurrido por Tres Cruces, porque recuerdo que al pasar por Humahuaca la gente saltaba y festejaba entusiasmada y yo iba mudo, muy triste, dentro del auto, sin saber si iba a llegar a Jujuy. Mi amigo Julio Pérez con su Chevrolet nos alcanzó en el camino. Le pedí que en vez de acompañarnos a marcha lenta se adelantara y dijese en Jujuy que nos tuvieran un diferencial pronto para cambiar durante la neutralización de treinta minutos. Entramos la cupé en la Agencia GM y mientras Tieri cambiaba los “chiclères” (gicleurs) para poner la carburación más de acuerdo con el cambio de altura, tres mecánicos de la agencia y yo cambiamos el diferencial en el tiempo justo... Cuando terminamos, me convencí que ganaba la carrera, porque si bien el diferencial que habíamos colocado no era reforzado sino estándar, lo único que tenía que hacer desde Jujuy hasta Luján, era cuidarlo”.

Tucumán lo recibió con todos los honores. El ganador de la primera etapa regresaba como puntero indiscutido del Gran Premio y como candidato seguro al triunfo faltando un solo tramo por recorrer. Si en la ida había sido el piloto que más autógrafos había

firmado, ahora en el regreso, su popularidad se había multiplicado... Pero no sólo su popularidad, sino también sus obligaciones:

—*A la noche fuimos a un cabaret. Yo me había entusiasmado con una muchacha, pero entre Julio Pérez y Tadeo Taddia me dijeron: Mirá, para esta cuestión tenés mucho tiempo; mañana es la última etapa y tenemos que salir a la medianoche y Julio agregó: Voy a acompañarte en Buenos Aires una semana entera de farra.*

—*Después nos ocupamos de poner un foco en la terraza de una casa, al lado del Parque Cerrado, para que durante la noche el N°26 permaneciese bien iluminado... Por si acaso... El mío era el único Chevrolet entre muchos Ford ...*

—*No se preocupen por el resto, les dije; después de largar voy a esperar que me pase Rosendo Hernández que está detrás mio y lo sigo, cosa que hice, fui tras la luz de sus faros toda la noche. Cuando ya el sol había levantado del horizonte, molestando la visual, **Fangio** entraba en la neutralización de Rosario... Allí comenzaría a vibrar en la sintonía de la multitud.*

—*Ese Gran Premio Internacional del Norte me dejó muchos recuerdos hermosos. La primera vez que escuché al público gritar mi apellido, fue en Rosario. Teníamos una hora de neutralización para cruzar la ciudad y hacer el abastecimiento. En ese momento pensé: ¡Qué lindo... si estuviera papá para oírlo! No podía creer lo que me estaba pasando.*