

SER VELOZ EN LA LLANURA

MEMORIAS DEL AUTOMOVILISMO EN LA
PROVINCIA DE LA PAMPA. RECONSTRUCCIÓN DE
HITOS QUE CONFIGURARON SU ESCENARIO
SOCIAL ENTRE LOS AÑOS 1977 A 1987

Director:

Pablo De Biase

Co-Directora:

Paula Pedelaborde

Estudiante:

Matías Damián Velázquez

Trabajo Final de Grado:

Licenciatura en Comunicación Social



2024

Agradecimientos

A mí familia por apoyarme en cada momento.

A los amigos y compañeros que la carrera de Comunicación Social me dio.

A los docentes de la Universidad Nacional de La Pampa y en especial a mi Director Pablo De Biase y Co-Directora Paula Pedelaborde.

A la Universidad Pública y Gratuita por permitirme estudiar y ser parte de la comunidad académica, privilegio que no todos tienen.

Al automovilismo deportivo, por ser la disciplina que despierta en mí una pasión y la causante de que este trabajo de grado cobrara sentido realizarlo.

Índice

Tema	Pág. 4
Problema	Pág. 4
Descripción del tema	Pág. 4
Objetivos	Pág. 8
Justificación	Pág. 8
Estado del arte	Pág. 10
Herramientas teórico-conceptuales	Pág. 13
Enfoque metodológico	Pág. 20
Sección I	
Prueba y error: La virtud de superarse	Pág. 23
Sección II	
Patrias fierreras: Tendencias, temores y pasión	Pág. 30
Sección III	
Caminos de gloria: ¡Yo te ví, acá estás!	Pág. 37
Consideraciones finales	Pág. 46
Referencias bibliográficas	Pág. 49
Anexos	Pág. 54

Área temática

Comunicación y Deporte.

Tema

El automovilismo en la Provincia de La Pampa. Narraciones de los hitos transcurridos entre los años 1977 a 1987.

Problema

¿Cómo se instala la historia del deporte motor de la Provincia de La Pampa en la memoria colectiva de los sujetos que siguen el automovilismo pampeano? ¿Qué percepción construyen del deporte los sujetos que integran el escenario social del automovilismo? ¿Se puede establecer una relevancia de hitos sucedidos en el imaginario social de estos sujetos?

Descripción del tema/problema a desarrollar

Este Trabajo Final de Grado de la Licenciatura en Comunicación Social tuvo como objetivo indagar en la historia del deporte motor de la Provincia de La Pampa entre 1977 y 1987 a través de relatos ofrecidos por sujetos sociales vinculados con el automovilismo pampeano. La elección del período analizado se debe a que durante esos años el automovilismo¹ como disciplina deportiva causó una gran repercusión y llegada a los diferentes pueblos de la provincia además de la trascendencia que las personas le dieron a este tipo de eventos. Fue una etapa que dio paso a la expansión del automovilismo en La Pampa pero que también estuvo caracterizada por la realización de los últimos Grandes Premios² del Turismo de Carretera.

Se propuso una construcción parcial de la historia provincial del automovilismo a partir de prácticas sociales que fueron configurando el contexto de su escenario social. En otras palabras, todo aquello que conforma este deporte: los sujetos y sus vínculos, los medios de comunicación afines, los automóviles y la mecánica a través de la cual se efectúan las prácticas sociales de

¹ Cuando se hable de automovilismo se lo utilizará como sinónimo de deporte motor. Existen otras disciplinas que lo integran pero este trabajo opta por darle énfasis a la actividad deportiva realizada con autos de carrera, es decir, el automovilismo. Este se constituye de diferentes categorías o “divisionales” y autos que se homologan para la competencia se desarrollan en base a un reglamento técnico y deportivo.

² Carreras de larga distancia que abarcaban gran parte del territorio argentino y que con el correr de los años también transitaban diferentes ciudades y pueblos de países vecinos. De 1910 a 1936 los Grandes Premios se disputaron con autos de “Fuerza Libre”. A partir de 1937 se dio paso a lo que hoy se conoce como Turismo Carretera.

los sujetos del automovilismo, las actividades festivas y el seguimiento de sus simpatizantes entre el período de 1977-1987.

En relación al deporte motor, la práctica del automovilismo comienza a principios del siglo XX en Argentina por medio de dos clubes sociales y deportivos llamados Automóvil Club Argentino (ACA)³ y Touring Club Argentino (TCA)⁴. Las acciones de estas instituciones incidieron fundamentalmente en favor de políticas públicas orientadas a la vialidad⁵, el turismo y el automovilismo. Las primeras dos como herramientas de transformación y desarrollo de la última.

El automovilismo durante las primeras décadas del siglo XX fue inicialmente dominante en Buenos Aires, Córdoba y Santa Fe con los primeros Grandes Premios de 1910⁶ que se disputaban en esas provincias. Las características más destacadas de esta actividad se centraban en la expresión máxima de modernidad (para la época) uniendo productos industriales y destrezas individuales, caminos casi intransitables, público curioso que acompañaba desde diversos puntos del país y pilotos aventureros que demostraban más coraje y pasión por lo que hacían que de tener consciencia por el riesgo inminente de desarrollar una disciplina con estas cualidades.

En cuanto al deporte motor en la Provincia de La Pampa los registros de sus inicios son escuetos aunque se puede establecer que sus comienzos se remontan a la década de 1950. En dicha época, el General Juan Domingo Perón fue derrocado de la presidencia de Argentina y se produciría el cambio de designación de Eva Perón a la Provincia de La Pampa por medio de Asamblea Constituyente luego de que el dictador Eduardo Lonardi decidiera anular tal nombre.

En lo deportivo, Juan Manuel Fangio dejaría la Fórmula 1 -en 1958- y tras su retiro, se manifestó un “encierro” de la práctica deportiva del automovilismo a nivel nacional. ¿Qué significó? Que las grandes industrias del automóvil fijaran sus acciones en el mercado argentino a partir del lanzamiento de modelos como, por ejemplo, el Fiat 600 en la década de

³ Fundado el 11 de junio de 1904.

⁴ Fundado en 1907. Día y mes no especificados.

⁵ Ley de Vialidad N° 11.658, sancionada el 30 de septiembre de 1932 y publicada en el Boletín Nacional de ese mismo año. Estableció la creación de una red federal de caminos nacionales en todo el territorio de la República Argentina.

⁶ Invertir en autos de carrera y mantenerlos necesitaba no solo de la presencia de gente con economías holgadas sino de una infraestructura técnica y mecánica, concesionarias y talleres, que solo existía en grandes ciudades y en las ciudades medianas de la pampa. Archetti, E. P. (2005). El deporte en Argentina (1914-1983). Trabajo y Sociedad, VI(7), p.16.

1960 por el plan Fiat Someca Construcciones Córdoba⁷ o el Renault Gordini (Dauphine en otros países) desarrollado por Industrias Kaiser Argentina (IKA)⁸ en conjunto con la firma francesa (Renault). Años más tarde saldrían otros modelos como el Torino bajo el manto de IKA-Renault.

En la categoría Limitada del 27 con la presencia del piloto oriundo de General Acha, Alfredo Coronel, campeón de 5 títulos de dicha divisional se daría a conocer la gran representación de La Pampa en competencias que se desarrollaban por toda la región pampeana y en la que sus autos se construían con motores de Ford-T y Chevrolet 4. La Limitada del 27⁹, que no era exclusiva de la provincia, llegaría a su fin a mediados de la década de 1970 dejando a varios pilotos locales sin la posibilidad de poder participar. Varios decidieron migrar a otras categorías en provincias vecinas.

El 2 de julio de 1977, de la mano de Enrique Grisare, se decide crear una categoría llamada F1 Pampeana¹⁰ que incluía los autos y los motores de la vieja Limitada del 27 junto a los autos de nueva generación con motores traseros y de más de 3000 cm³ de potencia (motores de los modelos Falcon y Chevy). La F1 Pampeana seguiría de esta forma hasta el año 1985 en el que Rolando Sotro¹¹, uno de los animadores de las competencias, sufriría un fuerte accidente con el que terminaría su vida en Colonia Barón (localidad situada al noreste de la Provincia de La Pampa). Para el año 1986 la situación se pondría difícil con la renuncia de sus dirigentes hasta que Juan Carlos Manzi, nacido en General Acha y comisario deportivo en aquel entonces, se hiciera cargo de la dirigencia. En ese mismo año los autos de motor delantero se prohibieron debido a su peligrosidad y su alto costo de mantenimiento. Fue un quiebre de la categoría y para el deporte motor de la provincia porque esto abrió nuevos horizontes deportivos.

En 1987 la F1 Pampeana logró desarrollar un campeonato de diez fechas e incursionar en circuitos de la Provincia de Buenos Aires con un buen parque de autos. Anteriormente esto no

⁷ [Fiat - Historia de Fiat en Argentina y la de sus automóviles \(autohistoria.com.ar\)](http://autohistoria.com.ar)

⁸ [IKA - Industrias Kaiser Argentina. Origen, evolución y final \(autohistoria.com.ar\)](http://autohistoria.com.ar)

⁹ Además de la inseguridad que caracterizaban a sus autos y altos costos de mantención producto de la falta de elementos mecánicos se le sumaba la falta de buen funcionamiento en las carreras contra autos de nueva generación.

¹⁰ Categoría de automovilismo similar a la Fórmula 1 internacional pero de menor potencia y prestaciones. El fragmento de información aquí mencionada sobre la F1 Pampeana se obtuvo del programa de TV "Estamos En Carrera".

¹¹ Campeón de la Fórmula 1 Pampeana en los años 1981, 1982 y 1983. En su carrera deportiva corrió junto a su hermano Orlando Sotro y es uno de los apellidos ilustres de las familias vinculadas al automovilismo. Leonel Sotro, nieto de Orlando, actualmente se desempeña como piloto de Turismo Carretera.

se pudo hacer debido a que había una prohibición en el armado de motores de más de 3000 cm³ pero gracias a las gestiones de la dirigencia junto a la Secretaría de Deportes de la época y a las acciones de Juan Manuel Bordeu, se habilitó la participación de la F1 Pampeana en Buenos Aires. Otro factor que impidió la llegada a la ex Capital Federal¹² fueron las inundaciones de esos años en el país.

En el intento de apelar a la memoria colectiva de las personas que siguen al automovilismo y se desenvuelven en un determinado espacio social, fue importante tomar la noción de Washington Uranga (2012), quien afirma que toda práctica puede ser leída desde la comunicación y de esta forma lograr comprender la complejidad de los procesos sociales. Por esto, el trabajo final se inclinó por entender a la historia como una trama de relaciones expresadas en los modos de ser y actuar del ser humano.

Elegir la comunicación como un campo disciplinar desde el cual iluminar el conjunto de las prácticas sociales complejas en las cuales nos encontramos insertos como personas, grupos humanos u organizaciones. Es decir, como actores sociales, individuales o colectivos, involucrados en prácticas sociales que se desarrollan en la vida cotidiana (Washington Uranga, 2012, p.4).

Desde este aspecto, es necesario anticipar que la tesis se divide en tres secciones. La primera, realiza un seguimiento de las trayectorias deportivas de algunos protagonistas que conformaron el automovilismo, cómo fue vivir y estar “dentro” de un deporte popular en la República Argentina. La segunda sección está dedicada a las percepciones y valoraciones que los propios protagonistas realizan del deporte y los sentidos que construyen sus actores colectivamente. Por último, se hará hincapié en las competencias automovilísticas más importantes desarrolladas en territorio pampeano con el fin de desarrollar un análisis íntegro del período seleccionado.

En este trabajo se problematizan los sentidos construidos en acciones que constituyen históricamente las relaciones sociales en el ámbito del deporte motor y por supuesto en las competencias automovilísticas de La Pampa. Reconocer y relatar de qué manera se instala en la memoria colectiva de los sujetos sociales la historia del automovilismo de su región entre los años 1977 y 1987 fue el eje transversal del tema elegido. Es conveniente señalar que la memoria colectiva fue entendida como una reconstrucción histórica de los procesos sociales y

¹² Desde 1996 se la denomina Ciudad Autónoma de Buenos Aires (C.A.B.A.).

comunicacionales y no como un simple recuerdo o anécdota personal¹³. También fue un punto de motivación para la realización del proyecto de tesis.

Palabras clave: Prácticas Sociales, Memoria Colectiva, Automovilismo, Comunicación, Relatos Biográficos.

Objetivos

Objetivo General

- Reconstruir la historia del deporte motor de la Provincia de La Pampa entre los años 1977 a 1987 desde el relato biográfico y las prácticas sociales que configuraron su escenario social.

Objetivos específicos

- Identificar qué percepciones construyen del automovilismo los sujetos que integran su escenario social.
- Recopilar información en medios de comunicación de la década de estudio que aporten al campo comunicacional de análisis.
- Definir los sucesos deportivos más importantes del automovilismo en La Pampa entre las décadas de 1977 a 1987.

Vinculación del problema con el área de conocimiento (Justificación)

La producción de conocimiento en este proyecto pretende ser, por un lado, un antecedente en un área de estudio caracterizada por investigaciones que centran su análisis en el fútbol. Aportar una nueva línea de investigación al campo de la comunicación y construir un trabajo académico del que específicamente no hay precedentes resulta fundamental en la diversificación de los análisis de comunicación.

Por otro lado, es interesante e importante poder trabajar con un tema que involucre la memoria social y colectiva ya que a través de relatos biográficos se puede preservar un conjunto de sentidos, experiencias, significados que con anterioridad cabe la posibilidad de que no hayan sido explorados y esas historias de los actores que habitan en el mundo se transforman en meros

¹³ Complejizar la relación historia y memoria desde la dimensión subjetiva de los sujetos sociales para no caer en una simple enumeración de hechos y datos taxativos ocurridos. Elizabeth Jelin (2002). 'Historia y memoria social' en Los trabajos de la memoria.

recuerdos olvidados. A partir de este proyecto se aspira a indagar en las historias cotidianas de sujetos sociales que integraron el automovilismo pampeano desde una perspectiva comunicacional. Las prácticas comunicacionales son múltiples y por esa razón nuestro objeto de investigación se recorta al sujeto social del deporte motor provincial. Siguiendo a Uranga (2012) se entiende que:

Las prácticas comunicativas en la sociedad son muchas y muy diversas. No existe un modelo dentro del cual se las pueda encasillar, porque responden a la esencia misma del ser humano como sujeto libre, de condición humana compleja y esencialmente social. Tales prácticas se recrean por los hábitos propios de la cultura, que van generando nuevas ritualidades, por el desarrollo de técnicas y tecnologías de comunicación, y por el entrelazamiento y la interacción de ambos campos en el ámbito de la vida cotidiana de las personas. (Uranga, 2012)

Asimismo, en este trabajo junto al deporte motor la categoría de memoria social o colectiva pone en juego los saberes y emociones de los sujetos sociales y todo un conjunto de experiencias que se fueron transitando a lo largo de la cotidianidad. Nuestra intención es recuperar las memorias narrativas ya que según Elizabeth Jelin (2002) dentro de ellas se pueden encontrar o construir sentidos del pasado. ¿Por qué se hace esta consideración? Jelin (2002) argumenta lo siguiente en relación a la memoria como operación de dar sentido al pasado:

¿Quiénes deben darle sentido? ¿Qué pasado? Son individuos y grupos en interacción con otros, agentes activos que recuerdan, y a menudo intentan transmitir y aún imponer sentidos del pasado a otros. Esta caracterización debe acompañarse con un reconocimiento de la pluralidad de “otros” y de la compleja dinámica de relación entre el sujeto y la alteridad.

¿Qué pasado es el que va a significar o transmitir? por un lado, hay pasados autobiográficos, experiencias vividas “en carne propia”. Para quienes vivieron un evento o experiencia, haberlo vivido puede ser un hito central de su vida y su memoria (Jelin, 2002, p. 33).

De acuerdo a lo expresado por Elizabeth Jelin, se trató de pensar a la memoria desde su dimensión intersubjetiva con todas las herramientas de análisis que la comunicación puede ofrecer. Por lo mencionado anteriormente, es relevante producir conocimiento con un proyecto

que recupere las memorias de un determinado círculo de sujetos que interactúan constantemente a partir de una disciplina como el automovilismo.

Estado del arte

Para elaborar este proyecto de investigación de Licenciatura en Comunicación Social se tuvo en cuenta una serie de trabajos realizados por diferentes autores que permitieron delimitar el tema que aquí se aborda. A continuación, se exponen las fuentes consultadas:

Melina Piglia (2008), historiadora y becaria del Conicet, en su texto ‘La incidencia del Touring Club y del ACA en la construcción del turismo como cuestión pública (1918- 1929)’, toma a los clubes sociales y deportivos más importantes del período de entreguerras para explicar cómo sus acciones permitieron fomentar y democratizar la práctica del turismo en Argentina, es decir, transformaron a los argentinos en turistas sin importar su sector social.

Esto llevó a que se desarrollaran otras medidas que fueron de la mano del crecimiento del turismo en el país, entre ellas la construcción de caminos, el camping, excursiones o paseos a estancias y fábricas que alentaron la recreación de los socios que estuvieran afiliados al Touring Club o el Automóvil Club Argentino. Sumado a esto se realizaron colaboraciones de fomento “práctico” según explica la autora, destinadas a socios y no socios y que se materializaron en estaciones de servicio, casillas camineras, mapas y guías, propaganda y publicidad turística, conferencias informativas y difusión de las competencias organizadas por el Automóvil Club (transmitidas por radio desde los años treinta).

Todos estos proyectos impulsados por los clubes deportivos transformaron al país en términos de progreso, modernidad y reafirmación del patriotismo. Siguiendo esta línea, el antropólogo y sociólogo pionero en el abordaje de los estudios sobre deporte, Eduardo Archetti (2005), demuestra en su escrito de la Universidad Nacional de Santiago del Estero (UNSE) ‘El deporte en Argentina (1914-1983)’ cómo el automovilismo fue la expresión máxima de modernidad uniendo productos industriales y destrezas individuales y que el conjunto hombre-máquina recorrió el territorio nacional a través de caminos que surgieron de políticas públicas.

Las competencias automovilísticas del Turismo de Carretera (TC), que fueron fiscalizadas por el Automóvil Club Argentino, tuvieron en su inicio una serie de componentes que a medida que pasaban los años se fueron consolidando en una esencia de la categoría:

Caminos pobres o dificultosos de transitar, pilotos intrépidos, llenos de coraje, público curioso y una idea de familia que trascendió los lazos sanguíneos. Al respecto de lo que se dijo hasta aquí, Pablo Bilyk (2014) en ‘Máscaras y socialidad. Notas iniciales para pensar a la familia teceísta’¹⁴ problematiza acciones constitutivas de identidades sociales que desarrolla el público del TC. Sus espectadores se auto-atribuyen valores y/o prácticas positivas compartidas colectivamente. Es decir, modos de comportamiento socialmente aceptados de manera implícita por quienes integran la categoría de “simpatizante del automovilismo” y que funcionan como una norma o código de convivencia (décadas atrás en las veras de las rutas y hoy en los autódromos).

Los estudios sociales sobre el deporte son un campo relativamente nuevo en lo que a investigación científica se refiere. Su existencia se remonta a la década de 1980 con los trabajos pioneros de Pablo Alabarces en Latinoamérica y que por medio de la antropología se logró grandes marcos de referencia e interpretación de los fenómenos deportivos. Sin embargo, desde la comunicación social todavía no han prosperado investigaciones apoyadas en esta perspectiva. Por eso este proyecto procura ser un aporte a los estudios sobre comunicación y deporte desde el ámbito de la Universidad Pública.

Una de las investigaciones previas que existen es la tesis titulada Narrativas del Antifútbol. El quiebre de una hegemonía realizada por Fausto Giorgis (2017) dentro de la Universidad Nacional de La Plata. En este trabajo el tesista relata la campaña del Club Estudiantes de La Plata entre los años 1967 a 1970 y explora cómo la revista El Gráfico y el diario El Día construyeron sus discursos en torno a un equipo que cortó con el dominio de los señalados “clubes grandes de Buenos Aires”.

El autor -a partir de la jerarquización y selección de notas más trascendentales de ese momento del club platense- detalló la forma en que se relató a ese equipo de Estudiantes que logró ser campeón mundial a nivel clubes. Qué actores intervinieron, qué aspectos privilegiaban los medios analizados y cuáles fueron descartados, cómo se abordaban las noticias relacionadas a un grupo de jugadores que rompió el paradigma del “fútbol vistoso o lindo” fueron sus elementos centrales al momento de iniciar su recorrido por un proceso histórico específico.

¹⁴ Perteneciente a la Facultad de Periodismo y Comunicación Social de la Universidad Nacional de La Plata (UNLP).

Siguiendo por las tesis de la Universidad de La Plata encontramos otro trabajo de grado titulado *Deporte y subjetividad en el alto rendimiento* y que propone, a partir del relato biográfico de dos nadadores profesionales, indagar en los procesos de subjetivación que delimitan las conductas de este sujeto. Su autor, Juan Lisandro Monzón (2020) argumenta que existe en el entorno de este competidor un abanico de sentidos y significaciones que constantemente se redefine a partir de la interacción con otros sujetos en el universo conocido como institución deportiva.

El tesista no realiza una recopilación de sucesos vinculados a la natación por el mero arte de relatar sin coherencia alguna. Mediante el relato intenta poner valor a la construcción del sujeto social recuperando experiencias vividas por deportistas que los une una disciplina en particular pero que sus acciones están articuladas desde la individualidad y la colectividad del sujeto que se halla en un mundo social.

Además, existen otros trabajos que corresponden a la Universidad Nacional de Rosario y a la Universidad Nacional de Córdoba y se encuadran como antecedentes de este proyecto. Si bien el deporte no es una temática que esté incluida en los escritos mencionados, sus estructuras y desarrollos se ajustan al tipo de investigación que se pretende llevar a cabo desde la perspectiva de la comunicación.

En la tesis *Relatos, Fragmentos y Personajes. Biblioteca Ameghino de Venado Tuerto* (UNR). *Reconstrucción de la historia a través de sus protagonistas*, Lucas Martinez (2019) relata la historia de una biblioteca popular a partir de las experiencias de quienes estuvieron ligados a la entidad entre los años 1984 a 1997. Entendiendo que toda experiencia es colectiva se le intentó dar una materialización a la figura del actor social que intervino en la Biblioteca Ameghino de Venado Tuerto y así expresar, desde una perspectiva comunicacional, las prácticas sociales más rutilantes de la institución venadense en términos sociales y culturales y el impacto de sus acciones en la sociedad de esa localidad.

Por su parte, Romina Pagliasso (2019) en *Lo memorable: relato e historia de vida de los trabajadores de Radio LV2* (UNC) profundizó la idea de elaborar un trabajo orientado a la comprensión de espacios construidos colectivamente, utilizando las voces de los trabajadores como elemento fundamental del relato y reconstruyendo, gracias a estos registros biográficos, los acontecimientos más significativos para el grupo de trabajadores de Radio LV2. De esta forma analizó si las experiencias de los trabajadores facilitaban u obstaculizaban la cimentación de una memoria colectiva.

Marta Rizo García (2004) retomando lo postulados de Leonor Arfuch explica lo siguiente de los espacios biográficos:

El hecho de que los relatos biográficos ocupen hoy una posición predominante en la investigación social dibuja un regreso a la obsesión por la memoria, por la recuperación de la experiencia pasada de los sujetos. Pese a ello, no se deben reducir las posibilidades de los métodos biográficos a la recuperación del sujeto como voz, como ser individual, sino que más bien hay que pensar en la doble articulación entre lo individual y lo social. Esto es, el acceso a la vivencia de los individuos permite la reflexión en torno a las especificidades del mundo social en el que éstos se hallan. O lo que es lo mismo, el privilegio de conocer las experiencias de los sujetos abre posibilidades para una mejor comprensión de la contemporaneidad (Rizo García, p. 233).

Todos los trabajos que componen el Estado de la Cuestión tienen una misma línea argumental: recuperar las voces de los protagonistas, ya sea por un medio oral o escrito y sin importar el área en el que se desempeñen, permiten vislumbrar que sus intervenciones ayudan a la comprensión de espacios colectivos caracterizados por prácticas, sentidos, experiencias y a través del relato se consiguen reconstruir procesos históricos analizados desde la comunicación.

Enfoque teórico / herramientas teórico-conceptuales

La fundamentación del marco teórico se sustenta en el uso de investigaciones y escritos académicos que tienen un carácter antropológico, sociológico e histórico. Esto es así ya que su área temática se circunscribe específicamente al análisis de fenómenos sociales y manifestaciones culturales dentro del territorio pampeano. Además, se busca narrar acciones, hechos y sucesos desarrollados en un determinado espacio y tiempo. En este trabajo se busca explayar sobre lo acontecido en los años 1977 a 1987 del automovilismo en La Pampa.

Para comenzar, se habla de prácticas sociales desarrolladas en el automovilismo pampeano y en el marco de una perspectiva comunicacional, es decir, que todas nuestras acciones pueden ser leídas comunicacionalmente. Resulta apropiado seguir la línea de pensamiento de Washington Uranga (2012), quien reflexiona sobre las prácticas sociales entendiendo a la comunicación como una interacción social. Con respecto a la comunicación, expone que toda experiencia compartida con diferentes sujetos sociales implican la necesidad de comunicarse:

Un colectivo humano no solo comunica con lo que escribe o pública, con lo que difunde a través de los diversos soportes, la radio, la televisión o los medios digitales, sino también con la manera de relacionarse con sus interlocutores, con sus audiencias, con sus adherentes o simpatizantes, con su público (Uranga, 2012 p. 6).

El ser humano es artífice de procesos históricos culturales de los cuales cada una de las relaciones de comunicación entre actores sociales determina el curso de la historia y los acontecimientos más relevantes de una sociedad. Hablase de decisiones políticas, formas de vida, educación o trabajo. Cada acción que realizan las personas requiere comunicación. Uranga (2012) sostiene que:

Las personas y los colectivos construyen la historia a partir de la forma cómo se desempeñan en los entornos más cercanos, de las decisiones que toman, de las opciones, todo lo cual nos habla de escala de valores, criterios éticos, determinaciones políticas, opciones de vida. Esta trama de relaciones que opera en la vida cotidiana puede ser leída e interpretada también desde la comunicación. En primer lugar por los sujetos que la protagonizan. Cada uno de nosotros y nosotras puede leer comunicacionalmente su propia práctica. Del mismo modo lo pueden hacer los movimientos, grupos y organizaciones porque en su quehacer cotidiano van conformando una experiencia colectiva, constituyendo la cultura y de esta manera, construyendo la trama de una historia que nos contiene a todos y a todas (Uranga, p. 7).

El sujeto se encuentra atravesado por los contextos y las situaciones en las que participa. Las prácticas comunicativas crean diferentes hábitos y rituales en la vida cotidiana de las personas y que a lo largo de la historia se recrean constantemente dentro de un todo significativo integrado por actores sociales. En este sentido siguiendo a Prieto Castillo (1990) se entiende que:

Lo individual, lo grupal y lo masivo se entrecruzan para tejerse en una trama de sentidos. La comunicación debe entender precisamente cómo esa compleja trama de sentidos incluye lo personal y lo colectivo, lo masivo y, en definitiva, la cultura como expresión de los múltiples sentidos y del sentido común. No bastan los análisis parciales. Todos los aspectos deben ser contemplados, porque todos

están en relación y marcan el conjunto de las relaciones humanas (Castillo, 1990, p. 8).

Asimismo, la comunicación entendida como una experiencia del ser social permite, según María Cristina Mata (1985), construirse en base a la interacción con otros que ponen en juego sus propios sentidos y significados en comunidad.

Consecuentemente, en la construcción de este enfoque se utiliza el concepto de deporte involucrado en las investigaciones de comunicación. Primero haciendo una breve revisión de su incursión en los estudios científicos y segundo cómo históricamente se instaló la práctica del deporte en Argentina prestando atención a las diferentes nociones de la palabra deporte. Fundamentalmente se hace hincapié en el deporte motor ya que es la disciplina que vincula a los actores sociales protagonistas del análisis.

Hablar de automovilismo implica remontarse a los primeros años del siglo XX con la llegada del automóvil a Argentina. Un artefacto innovador que desplazó a las carrozas y el caballo, permitió acortar distancias entre los diferentes puntos del país y posibilitó el incremento del comercio entre las regiones vecinas. Alfredo Parga (1997), periodista y escritor argentino, expone en su libro “Historia de una pasión: más de 100 años de automovilismo argentino” que para el año 1900, fueron nueve el total de autos importados:

Según los datos suministrados por la Asociación Argentina de Importadores de Automotores y Anexos, en 1900 ingresaron a la Argentina 9 unidades. Serán 16 en 1901, 28 en 1902, 62 en 1903 y 129 en 1904 (p.52).

Al ingresar al año 1904 se creó el Automóvil Club Argentino (A.C.A) con el objetivo de organizar y fiscalizar competencias deportivas dentro del territorio nacional. Su primera comisión directiva¹⁵ estuvo encabezada por Dalmiro Varela Castex. Esta institución junto al Touring Club Argentino (fundado en 1907) trabajaron a la par para promover políticas públicas que permitieran mejorar la vialidad en un país extenso y aislado y que el turismo se convirtiera en una cuestión de estado. En lo inmediato no fue una actividad rentable porque pertenecía al ámbito de lo privado y el foco de atención estuvo puesto en la protección de los intereses de cada propietario de automóviles a partir de la construcción de caminos.

¹⁵ La reunión donde se firmó el acta constituyente se dio en la Sociedad Sportiva Argentina de la que fue presidente el barón Antonio De Marchi, una figura popular y beneficosa para el deporte que estuvo a cargo de otras entidades. La Sociedad Sportiva es lo que hoy se conoce como el Campo Argentino de Polo ubicada en el barrio de Palermo. (Parga, A. 1997, p.54).

El Presidente del ACA en ese entonces relató lo siguiente:

“No teníamos caminos dónde hacer carreras pero un día remediamos esa situación con una engañifa; con motivo de la visita de Mr Root, Ministro de Relaciones Exteriores de la Unión a nuestro país, dirigimos una nota al gobernador Arias de la provincia de Buenos Aires. En ella solicitábamos el arreglo del camino hasta Los Olivos, a fin de que Mr Root pudiera pasearse sin inconvenientes y llevara una buena impresión del país. Al día siguiente ya teníamos una patrulla caminera efectuando reparaciones.” (Parga, A. 1997, p. 55).

En 1909, socios del TCA partieron desde Buenos Aires para realizar una expedición más que arriesgada: “conquistar” caminos y encontrar sitios por donde se pudiera realizar competencias automovilísticas. Fue un viaje difícil en el que la oscuridad de la noche se presentaba como uno de los mayores enemigos de estos excursionistas. Recorrieron las ciudades de Luján, Chivilcoy, Bragado y recién en Trenque Lauquen encontraron un hotel donde pudieron descansar y fueron recibidos por el entonces “intendente municipal, señor Cuello, y el señor Francisco Cruz, secretario de la gobernación de la Pampa Central”.

Asombrados por la inmensidad de los montes de caldén arribaron a la capital pampeana que por ese entonces unía a Toay con Santa Rosa:

“El camino de Trenque Lauquen a Santa Rosa de Toay, capital de La Pampa, se encuentra en buenas condiciones de viabilidad debido a que el terreno es arenoso. En Santa Rosa los excursionistas descansaron durante ocho días, que transcurrieron de la manera más agradable, gracias a la obsequiosidad de las familias del gobernador, señor Felipe Centeno, del juez doctor Beltrán, de los señores Francisco Cruz, del Sel, Forchieri, Pérez, doctor amallo y Tomás Masón, intendente municipal¹⁶”. La prensa y el público local despidieron afectuosamente a los aventureros motorizados.

Siguieron su rumbo por diferentes localidades y con muchos contratiempos por inconvenientes mecánicos, climáticos e incluso de orientación (no sabían en qué lugar se encontraban) culminaron su periplo en la ciudad balnearia de Mar del Plata. El viaje comenzó el 23 de enero de 1909 y finalizó el 7 de febrero de ese mismo año. En cierta forma, esos fueron los primeros pasos del automovilismo a principios del siglo XX.

¹⁶ Extracto de la expedición publicado en la revista del TCA, marzo de 1909 y replicada en el libro Historia de una pasión de Alfredo Parga (1997).

Entrada la década de 1920, los clubes deportivos buscaron que el estado invirtiera en infraestructura para mejorar los ferrocarriles y construir hoteles. Esto, a su vez, facilitaría la circulación de viajeros. Según Melina Piglia (2008) había que realizar un trabajo de fondo vinculado a la comunicación de sitios turísticos y otorgar a cada turista los medios necesarios para que pudieran desarrollar sus actividades en auto:

Se insistía en la necesidad de que el gobierno recopilase y sistematizara toda la información turística inventariando los sitios de interés turístico, dando cuenta de las condiciones de acceso, de las posibilidades de alojamiento, de los datos geográficos, topográficos, climáticos y hasta químicos (en el caso de aguas termales, etc.). Finalmente, la difusión de las bellezas naturales argentinas en el extranjero también podía ser en parte encarada por el gobierno canalizada a través de sus delegaciones diplomáticas (p.55).

En 1922 pretendían que el turismo dejara de ser un lujo para los habitantes argentinos y convertir esa preocupación en un asunto público: turismo popular¹⁷. Patriotismo, armonía social, preservación cultural, fueron algunos de los valores sobre los que montaron un argumento sólido para democratizar la práctica del turismo y que diferentes sectores sociales reconocieran la variedad de atracciones que ostentaba Argentina.

A mediados de la década del 20 la unión vialidad, turismo y automovilismo era un hecho y los sitios para realizar carreras estaban bien delimitados: La Región Pampeana casi en su totalidad, Córdoba ubicando los recorridos por las ciudades de Villa María, Laboulaye, Hernando, La Carlota, Moldes y por su puesto, su capital. La Provincia de Santa Fe afianzó su presencia con etapas de las competencias que se realizaban principalmente en Rafaela, Esperanza, Rosario y Santa Fe Capital.

Las competencias variaron entre recorridos de corta y/o larga distancia pero el automovilismo deportivo logró consolidarse a partir del Gran Premio de 1928 producto de la gran cantidad de pilotos inscriptos y las diferentes marcas de autos presentes (Mercedes, Hudson, Studebaker, Ford, Alfa Romeo, entre otras). De acuerdo con Eduardo Archetti (2005), el incremento de participantes y mayor animosidad por las carreras de autos obligó a que los clubes deportivos se hicieran cargo de la administración de las competencias. Allí empieza a jugar un papel preponderante el Automóvil Club Argentino:

¹⁷ Concepto utilizado por Melina Piglia en La incidencia del Touring Club y del ACA en la construcción del turismo como cuestión pública (1918-1929).

Esta rápida expansión convierte al automovilismo deportivo en una actividad nacional regulada por ACA, con sede en Buenos Aires, que mantenía el control sobre los Grandes Premios y organizaba la mayor cantidad de carreras, seguido demasiado lejos por el club de Rafaela con sus 500 millas. Es importante recalcar que para fines de los veinte solo había una ruta pavimentada en el país y era la que unía Buenos Aires con La Plata. Las carreras seguían estando sometidas a las inclemencias del tiempo y de estos accidentes dependían, muchas veces, los resultados (p.17)

De esta manera se dio la difusión del auto en Argentina y se generó una “cultura del automóvil¹⁸” iniciada en las elites porteñas como instrumentos de diversión y prestigio social pero que, a partir de otras necesidades y urgencias; fomentaron el automovilismo como un deporte trascendente en el tejido social argentino. Adelantemos la historia unas cinco décadas y comprendamos en mayor detalle la situación del automovilismo en el período que se está analizando.

A tono con el contexto argentino, el automovilismo durante la década de 1970 ingresaría a una etapa de conflictos dirigenciales y crisis de poder entre quienes gobernaban los calendarios deportivos de las diferentes categorías de este deporte. El 2 de octubre de 1968 se fundó la Confederación Argentina del Automovilismo Deportivo (en adelante CADAD). Este organismo nació debido a los desacuerdos entre quienes preferían un Turismo de Carretera “modernizado” con autos sport prototipo¹⁹, que las carreras fueran exclusivamente en autódromos y aquellos que preferían el uso de autos que salieran directo de las fábricas (como el caso del icónico Torino) y que las competencias fueran en ruta. Una disputa entre puristas y antipuristas por así llamarle.

Simultáneamente, surgieron las Federaciones zonales, entidades encargadas de nuclear las actividades del automovilismo en las zonas correspondientes. En general, existe una Federación por provincia. El Automóvil Club Argentino, a través de la Comisión Deportiva Automovilística²⁰ (en adelante CDA) se encargaría de coordinar el funcionamiento del

¹⁸ Melina Piglia, “El Automóvil Club Argentino, El Touring Club Argentino y la Cultura del Automóvil”.

¹⁹ Auto que se construye especialmente para carreras de velocidad y dista de aquellos autos de “turismo” que pueden transformarse en autos de carreras.

²⁰ El Automóvil Club Argentino (ACA), en su carácter de Autoridad Deportiva Nacional (ADN), conforme el reconocimiento que la Federación Internacional del Automóvil (FIA) le otorga como único Club Nacional, desde el año 1904, poseedor y depositario del Poder Deportivo, calificado para aplicar el Código Deportivo Internacional (CDI) y todas sus normas complementarias y regir el deporte automotor en la República Argentina. Ejerce el poder deportivo a través de su Comisión Deportiva Automovilística (CDA).

automovilismo en todo el territorio argentino, y para ello cuenta con estas Federaciones Regionales en las que delega el poder de organizar, desarrollar y fiscalizar competencias.

Éstas cubren una determinada porción del país y tienen límites bien determinados, pese a que en ocasiones se han prestado a confusión y disputa por temas de jurisdicción y pertenencia. Dentro de los límites de una federación están por supuesto los autódromos y categorías propias de la región, que se manejan de acuerdo a los lineamientos que ésta propone, siempre en concordancia con la entidad madre que es el ACA (Fernández, S. p. 2-3).

El ACA recién el 22 de noviembre de 1968 prestó conformidad absoluta y delegó en la “Confederación Argentina del Automovilismo Deportivo” el ejercicio del poder deportivo en la República Argentina (Parga, A. 1997, p. 776). Hay que dejar en claro que conformidad no quiere decir garantizar puesto que en los años venideros el clima de caos iba a ser una constante.

A fines de los 60 y principios de los 70 se buscaba respirar aires de cambio en términos deportivos y de infraestructura. Al menos desde un sector de la dirigencia y entiéndase “sector” por CADAD. Se creía que la tierra en la historia del automovilismo debía esfumarse como el polvo y quedar en el pasado. El asfalto y los autódromos aparecían en el horizonte como una necesidad más que una evolución, dicho por los propios especialistas en el tema. Los autos no eran similares, ni parecían de la misma categoría. Podías encontrar un “Trueno Naranja²¹” resabios de las viejas “cupecitas” que alguna vez condujo Juan Manuel Fangio en sus comienzos o incluso los Torinos que estaban haciendo sus primeras armas en el mercado argentino. Había que ir en busca de una unificación de criterios pero lejos parecía de estarlo.

Al ingresar al año 1977 la situación entre los frentes dirigenciales no parecía mejorar y de acuerdo con Parga (1997) las confusiones y desorientaciones eran múltiples. El calendario tentativo para las carreras del año 77 se conformaba de incertidumbres, inseguridades y disconformidades. Se pretendía esperar a que pase el Gran Premio de Argentina de Fórmula 1 el 9 de enero y luego ver cómo continuar. Varios alzaron la voz y entre los que se pronunciaron, Fangio consideraba que había que “deponer los orgullos personales para tirar todos juntos y sacar el automovilismo argentino del estado en el que se encuentra²²”.

Por su parte, Juan Manuel Bordeu, referente también del deporte motor argentino consideraba que al automovilismo argentino le faltaba “diálogo”. Quizás por esta razón la tarea de Juan

²¹ Auto del segmento sport prototipo que fue campeón de Turismo Carretera en 1968 con Carlos Pairetti.

²² Historia de una pasión, más de 100 años de automovilismo argentino. p. 830.

Carlos Manzi fue tan venerada en el automovilismo pampeano. El diálogo articuló todas las acciones consiguientes dentro de la Fórmula 1 Pampeana y del futuro de los pilotos dentro de esta categoría.

La década de 1980 traería consigo la conformación de la Asociación Corredores Turismo de Carretera. Los pilotos del TC buscaban tranquilidad y paz política por lo que se desapegaron de las órdenes del ACA y CADAD. El TC siguió haciendo su camino, incommovible. Fiscalizándose a sí misma, como disciplina deportiva que muchos entendidos no habían sabido calibrar en momentos claves. Con ideas permanentemente renovadas. Con proyectos que se ponían en marcha y que requerían audacia para ser modificados o corregidos, en la medida que el cambio permitiera reacomodar la carga (Parga, A. 1997, p. 852).

Finalmente, este trabajo de investigación presenta a la memoria colectiva de los sujetos del automovilismo pampeano desde la visión de Elizabeth Jelin (2002) como marco sobre el cual pensar e interpretar las prácticas sociales de los actores que integraron alguna vez la disciplina deportiva. Las experiencias colectivas e individuales, con sus silencios y olvidos, permiten reconstruir la historia deportiva del automovilismo y analizar sentidos del pasado construidos en comunidad y tienen un grado de valoración altamente significativo para quienes vivenciaron acontecimientos en primera persona.

De acuerdo con Rizo Garcia (2004), conocer las experiencias de los sujetos abre posibilidades para una mejor comprensión de la contemporaneidad ya que al trabajar sobre prácticas sociales se puede reconocer la tensión hacia lo otro, lo diferente (Arfuch, 2007), rasgo que escapa a la individualidad del ser por la socialidad del sujeto colectivo. Las memorias, nunca inacabadas y nunca únicas, funcionan como mecanismo cultural para fortalecer el sentido de pertenencia en grupos o comunidades (p. 9-10). En esta tesis, el relato es el eje conductor que articula la voz de los sujetos comentando sus propias prácticas en el ámbito del deporte.

Enfoque y perspectiva metodológica

A partir del problema y objetivos planteados, en este trabajo se utiliza el enfoque cualitativo. Desde la visión de Vasilachis (2006) esta estrategia se caracteriza por referirse a quién y qué se estudia: la investigación cualitativa se interesa, en especial, por la forma en la que el mundo es comprendido, experimentado, producido; por el contexto y por los procesos; por la perspectiva de los participantes, por sus sentidos, por sus significados, por su experiencia, por su conocimiento, por sus relatos.

Además, Vasilachis (2006) sostiene lo siguiente con respecto a la estrategia metodológica:

La investigación cualitativa es interpretativa, inductiva, multimetódica y reflexiva. Emplea métodos de análisis y de explicaciones flexibles y sensibles al contexto social en el que los datos son producidos. Se centra en la práctica real, situada, y se basa en un proceso interactivo en el que intervienen el investigador y los participantes. La investigación cualitativa busca descubrir lo nuevo y desarrollar teorías fundamentadas empíricamente, y es su relación con la teoría, con su creación, con su ampliación, con su modificación y con su superación lo que la hace relevante. Intenta comprender, hacer al caso individual significativo en el contexto de la teoría, provee nuevas perspectivas sobre lo que se conoce, describe, explica, elucida, construye y descubre (Vasilachis, p. 28-29).

En virtud de realizar un trabajo que destina gran relevancia al sujeto y al desarrollo de sus acciones sociales replicadas en un relato se propone, aunque de manera exploratoria, conformar un entramado de voces que visibilicen una memoria colectiva de una experiencia común. Dicho esto, el motor de la investigación será poder conocer, compartir y dialogar con la experiencia narrada. El acontecimiento rememorado o “memorable” será expresado en una forma narrativa, convirtiéndose en la manera en que el sujeto construye un sentido del pasado, una memoria que se expresa en un relato comunicable, con un mínimo de coherencia (Jelin, 2002).

Una de las herramientas que se utilizarán son las entrevistas semi estructuradas²³. Éstas aportan tanto la flexibilidad y dinamismo de las entrevistas abiertas, como la estructura de las cerradas. La elección de esta técnica se debe a que en ella es posible un diseño flexible con posibilidad de cambios, además permite advertir durante el proceso de investigación sobre situaciones nuevas e inesperadas (Vasilachis, 2006).

Debido a que el objetivo es indagar sobre las ideas y percepciones de un colectivo de personas, consideramos que la elección de una técnica cualitativa como la entrevista semiestructurada resulta adecuada, ya que según Baeza (2002):

La entrevista semi-dirigida o semi-estructurada es aquella en la cual el margen de libertad del entrevistado no es restringido sino lo estrictamente necesario

²³ Como se mencionó con anterioridad serán ocho entrevistas en total. Cuatro destinadas a ex pilotos/mecánicos del automovilismo de La Pampa, dos a referentes de la comunicación especializados en este deporte y otras dos a dirigentes deportivos de la disciplina automovilística local.

por parte del entrevistador; este último se encuentra premunido de una pauta o guía de entrevista y sus intervenciones tendrán lugar en la medida en que deba ceñirse a lo establecido en ella (Baeza, p. 20-21).

Con este tipo de entrevistas se busca poder hacer intervenciones en el relato del entrevistado para lograr una mayor profundidad en las respuestas, establecer un orden de temas a discutir e impedir que la conversación se desvíe del foco de atención. Se trata lograr el mayor rédito de la entrevista en pos de enriquecer el marco de la investigación.

Asimismo, se realiza una observación y análisis de los medios de comunicación que abocaron su tarea periodística al automovilismo pampeano. También se hizo una revisión de las publicaciones vinculadas al deporte motor en los diarios de época que se encuentran en los archivos históricos de la ciudad de Santa Rosa junto a una indagación de programas de tv o radio vinculados al automovilismo de La Pampa.

Por último, el relevamiento de la bibliografía específica y su posterior revisión será esencial en el desarrollo del enfoque. Entonces, en este proyecto las entrevistas semi-estructuradas, el seguimiento de publicaciones en diarios antiguos, programas de tv y radio de la provincia junto a la revisión de bibliografía específica son los instrumentos complementarios que permitieron alcanzar los objetivos propuestos.

SECCIÓN I

PRUEBA Y ERROR: LA VIRTUD DE SUPERARSE

En estas primeras líneas se presenta la difícil tarea de interpretar (además de conocer) el automovilismo pampeano y los sujetos que se vinculan con este deporte. Usted puede decir “¿Qué tiene de difícil comprender que un piloto de carreras da vueltas a un circuito?” Si seguimos esa lógica, el fútbol puede considerarse como 22 jugadores corriendo detrás de una pelota, el básquet 10 personas de alta estatura intentando encestar en un aro de 2 metros y así se podría seguir simplificando la realidad de cada disciplina a su normativa.

La complejidad pasa por analizar acciones y significados que exceden el resultado deportivo. Existe algo más. Resulta interesante pensar al automovilismo como una llama que se prende a temprana edad y que con el paso del tiempo es cada vez más intensa. Esa llama es fundamental para un piloto de carreras al momento de atravesar diferentes situaciones.

Cuando comenzó la búsqueda de protagonistas del automovilismo pampeano recomendaron el nombre de Dario Casais, ex piloto santarroseño que fue animador en los campeonatos de motociclismo principalmente pero que también tuvo su paso en competencias automovilísticas. Llegó a ser dirigente, más precisamente, Presidente del Supercar Región Pampeana, categoría de autos de competición fundada a finales de la década de 1990.

Al consultarle por sus comienzos en la práctica deportiva comentó que ya a la edad de 15 años sintió el gusto por la competencia. Recibió gran influencia de su padre que corrió en motos y justamente, las motos fueron parte de la vida de Casais desde un primer instante. Entre sus logros, consiguió 1 campeonato y 3 subcampeonatos en las diferentes categorías del motociclismo pampeano. Fue partícipe en carreras de nivel nacional e internacional hasta donde la economía le permitió: “Esto fue siempre igual. Ha cambiado en algunas cosas pero la base es siempre la misma. El piloto que dispone de mucho dinero tiene un equipo para que trabaje y eso pasó hasta en el antiguo Turismo de Carretera. El que tenía dinero pagaba y le hacían todo y el que no tenía, se lo tenía que hacer él con el grupo de amigos, que fue lo que hicimos nosotros. Corrí siempre así”.

En una situación similar se encontraba Miguel González, mecánico y ex piloto nacido en Doblas, partido de Atreuco y radicado desde muy joven en la ciudad de General Acha. Comenzó corriendo algunas carreras en bicicleta pero se inclinó por correr en karting y ahí

empezó su pasión por los autos. Miguel González no tuvo el presupuesto necesario para competir. Sólo amigos y gente cercana del pueblo lo ayudaron a través de rifas solidarias que él mismo organizaba. De otra manera no hubiera podido correr.

Dentro de la categoría F1 Pampeana, González participó con un motor de 4 cilindros (menor potencia que los de 6 cilindros y por ende menos competitivo) y se mantuvo así durante 7 años. Sus máximos logros fueron 4 victorias y 2 subcampeonatos en la categoría: Subcampeón 1985 y 1987, además de seguir ostentando en la actualidad el récord de vuelta del circuito de tierra de General Acha con 38 segundos, 850 centésimas para la vuelta. Compitió contra pilotos de gran espíritu deportivo como Carlos Giavedoni²⁴ que años después llegaría a disputar carreras de TC. Estuvo activo en las competencias de Turismo Carretera entre el año 2001 y 2006.

El deporte motor pampeano tuvo entre sus filas a otro volante²⁵ que marcó una época en la F1 Pampeana, se trata de Heraldo Pedro Medrano, nacido en Tres Lomas, Provincia de Buenos Aires. Su acercamiento a los “fierros” comenzó cuando tenía apenas 10 años manejando las camionetas que tenía su padre, un contratista rural de la zona que venía seguido a La Pampa por razones laborales.

Sus primeros pasos en suelo pampeano comenzaron en 1978 en el autódromo de Macachín. El ex piloto y preparador de autos de F1 Pampeana, Onofre López, le ofreció correr un auto de la divisional y su estreno fue inmejorable. Heraldo Medrano logró la victoria al ser uno de los más jóvenes entre todos los pilotos inscritos.

En su camino tuvo que lidiar con pilotos excelentes, que tenían una técnica de manejo muy “aguerrida” pero con la convicción de competir lealmente. Medrano no fue menos y siempre trató de hacer lo mismo en cada carrera: ser lo más rápido que se pudiera. En su relato comentaba que empezó a cobrar cuando se subió a la F1 Pampeana: “La F1 Pampeana te daba 1 litro de gasoil cada 5 km recorridos”. De esta forma pagaba el combustible para ir y volver a su localidad cuando había competencias, acompañado por amigos y conocidos de su pueblo.

Por aquellos años de prosperidad de la F1 Pampeana existió un piloto afincado en la localidad de Colonia Barón, Juan José Bongiovanni. El Vasco, como lo conocieron sus allegados, empezó su trayectoria en el motociclismo local a principios de la década de 1970 y compitió

²⁴ Nacido en Miguel Riglos, La Pampa. Comenzó su actividad como piloto de automovilismo en 1978 dentro de la Fórmula 4, categoría provincial que luego daría paso a lo que hoy se conoce como Fórmula Renault Pampeana.

²⁵ Esta designación se la utiliza como sinónimo de “piloto” en la jerga del automovilismo. Es común escucharla en referencia a la localidad del deportista.

hasta mediados de esa época. No tuvo un funcionamiento contundente en las motos pero en “las 4 ruedas” pudo competir al nivel que él pretendía, expresó.

Su debut en automovilismo se dio en General Pico (1976) a bordo de un auto realizado por el Club de Cultura Integral²⁶. Se había creado una subcomisión de automovilismo que le alquiló el auto a Bongiovanni durante una serie de carreras. El Vasco Juan José Bongiovanni no hizo toda la temporada completa de 1976 ya que compartió ese auto con otro piloto llamado Ramón Zenner. Para el año 1977 Bongiovanni pudo adquirir su propio vehículo y con su propio equipo se mantuvo como firme participante del automovilismo pampeano en la Fórmula 4.

Juan José Bongiovanni demuestra una gratitud inmensa con quienes le permitieron subirse a un auto de carrera. Si no hubiera corrido con esa cuota de confianza, afirma que su paso por el automovilismo nunca se habría concretado: “En la vida, a veces, hay que tener suerte. Hay muchos chicos que les gustaría correr y no se les da esa posibilidad de poder iniciarse... ellos me dieron esa posibilidad y bueno, ahí arrancó todo”.

El automovilismo pampeano no solo fue integrado por pilotos y equipos de la Provincia de La Pampa. Hubo diferentes protagonistas que ofrecieron un gran compromiso y dedicación en las carreras del centro del país e ingresaron en la historia de esta disciplina. Un caso para mencionar es el de Daniel José Keegan, ex piloto de la Limitada del 27 y de la F1 Pampeana.

Daniel Keegan nació y se crió en Puan, localidad ubicada al suroeste de la Provincia de Buenos Aires. Comenzó a desandar su camino como corredor a los 24 años en karting y en la ciudad de Pigüé. A su parecer, el inicio de su campaña deportiva se demoró muchos años más de lo pensado pero había un factor determinante: el miedo.

“Comencé de grande a correr. A los 24 años me fui a Pigüé para empezar a correr en karting. Me fui porque las posibilidades en Puan se habían cortado por mi familia, por mi madre principalmente. La razón era que mi padre (también fue piloto de autos de carrera) tuvo dos accidentes muy fuertes en 1948 y 1962. Mi madre no quería saber nada de que me subiera a un auto de carrera”.

Entonces Daniel Keegan buscó su oportunidad para hacer lo que más le apasionaba, ser piloto de autos de competición. “Partí a Pigüé en busca de la posibilidad de correr y al principio iba como espectador, después comencé a averiguar qué chances había y llegado el momento fue

²⁶ Club Social y Deportivo de la localidad de Colonia Barón, La Pampa. Se especializa en diferentes disciplinas fundamentalmente el equipo de Fútbol que compite en la liga provincial.

mi madre quien me dio la plata para iniciar. Terminó siendo la hinchada N°1 a pesar de su negativa al principio. Creo que perdí 5 o 6 años de haber empezado antes pero así se dio”.

El karting le permitió aprender a manejar; al pasar a otras categorías reconoció las diferencias a manejar pero expresó que también lo ayudó a cometer muchos errores. “En el karting vos ves un hueco y tenes que mandarte, el espacio es reducido y ante la mínima oportunidad tenés que ir a buscar el sobrepaso”. Quiso hacer lo mismo en la F1 Pampeana: “Logré arrancar más ruedas que posiciones ganadas, me apuraba mucho”. Daniel Keegan diferencia su estilo de manejo y halaga la forma en la que corría su compañero Heraldo Medrano: “Era más tranquilo, más pensante para correr, en cambio yo donde veía un claro me mandaba”.

Su relato cambia rápidamente y a medida que repasa su trayectoria destaca que no tenía un registro de cuántas carreras corrió o cuántas veces pudo ganar. “No llevaba las estadísticas si había ganado muchas o pocas carreras pero sabía que cuando corría, siempre estaba adelante”. A sus buenos resultados se los atribuye al gran rendimiento mecánico de su auto más que a sus condiciones como piloto.

Toda narrativa del pasado implica una selección. La memoria es selectiva: la memoria total es imposible. Esto implica un primer olvido “necesario” para la sobrevivencia y el funcionamiento del sujeto individual y de los grupos y de las comunidades. Pero no hay un único tipo de olvido, sino una multiplicidad de situaciones en las cuales se manifiestan olvidos y silencios, con diversos “usos” y “sentidos” (Jelin, 2002; p.29).

Al igual que Daniel Keegan, los bonaerenses siguieron acercándose a las filas del automovilismo local. Existió una familia fierrera nacida en la localidad de Bernasconi que apostó al proyecto deportivo de la F1 Pampeana y se involucró de manera determinante en sus comienzos. La referencia es para la familia Bruno: Sergio y Horacio Bruno.

“La pasión nuestra por los fierros era tan grande que uno lo vivió de una forma muy linda y sana”. Así comenzó su relato Sergio Bruno, uno entre tantos preparadores de motores para autos de carrera que dijeron “presente” en la historia de la F1 Pampeana. Horacio Bruno, papá de Sergio y además constructor²⁷ de autos, complementa el comentario diciendo que el hecho de poder percibir el olor de nafta “especial” y haber trabajado en automovilismo era una sensación extraordinaria.

²⁷ Lo que en la vida cotidiana se conoce como chasista. Un rubro que ha perdido lugar con el paso de los años.

Horacio Bruno comienza en el automovilismo pampeano debido a la escasez de recursos mecánicos en Bernasconi y a la falta de un grupo propio que acompañara en la producción de autos de carrera. Sus primeros pasos fueron como espectador en General Acha y cuando se le presentaron las condiciones armó su primer auto denominado “la negrita”. No llegó a correr por una cuestión de edad y sus reflejos ya no eran los mejores. Como otros protagonistas ya han mencionado, el dinero era un factor limitante para la práctica del automovilismo y es ahí donde había que fortalecer el ingenio para hacer lo que más le apasionaba: “No había dinero, no había otra forma de empezar...”.

Por su parte, Sergio Bruno, cuenta que su acercamiento al automovilismo se da en compañía con su papá cuando él frecuentaba en las competencias de la Limitada del 27. En sus excursiones por General Acha expresa que a partir del diálogo aprendió de lo que trataba este mundo a pesar de que en la década del 50 era solo un niño. Lo mismo cree su padre, Horacio: “Buena parte de lo que nosotros sabemos en automovilismo nos enseñó Grissare”. También remarcó la importancia de toda la gente capacitada con la que trabajaron y que de ellos no hay que olvidarse por la ayuda que les brindaron. En materia de información, la familia Bruno recibió las enseñanzas necesarias para desenvolverse en el automovilismo pampeano.

A nivel nacional existía un vínculo social similar en las competencias de Turismo de Carretera. Según Eduardo Archetti (2005), el éxito de un piloto era la victoria de la localidad. El colectivo social por encima de la individualidad deportiva:

“Había una idea de empresa común, familiar y local. Un triunfo de los Emiliozzi era el triunfo de todo Olavarría así como un triunfo de Fangio lo era de todo Balcarce. Era usual pensar el TC como la relación estrecha entre el pueblo, la chacra, los caminos y la carrera. Se pensaba que el automovilismo era motor de progreso no solo para el país sino fundamentalmente para el interior y sus pueblos. Los duelos²⁸ entre pilotos eran duelos entre pueblos...”

Resulta significativo comprender que, aunque los resultados no fueran positivos, la satisfacción de correr se encontraba en el factor emocional que manifestaban los propios allegados hacia su “héroe”. Juan José Bongiovanni retrata lo siguiente:

“Como te puedo decir... cuando uno lo hace de esa manera (competir con bajos recursos) es porque le gusta. Es porque realmente le gusta y nunca, nunca (reafirma) se olvida del automovilismo y nunca se pierde el automovilismo. Por eso yo corrí 30 años seguidos... porque

²⁸ Entiéndase confrontaciones deportivas.

uno lo lleva dentro”. Pero, ¿qué puede entenderse por “perder el automovilismo”? Vamos a dejar este interrogante para más adelante.

Para el año 1979 Juan José Bongiovanni ingresa como piloto de tiempo completo en F1 Pampeana y como fue el caso de Heraldo Medrano, se incorporó al equipo de Onofre Lopez y su hermano Juan, quienes le ofrecieron auto para que lo corriera en esa temporada de la categoría. Sabían de las buenas actuaciones de Bongiovanni en Fórmula 4 Pampeana²⁹ y por eso lo invitaron a formar parte de su estructura. En General Acha había mucha variedad de opciones para elegir entre preparadores, equipos y pilotos. Bongiovanni confió en el proyecto de los hermanos López.

Su primera carrera se desarrolló en la misma localidad que la de sus preparadores, General Acha. Para su sorpresa, también fue un debut con victoria. Bongiovanni manifiesta en sus palabras lo que fue el primer contacto con el auto: “Con los nervios de querer largar bien, largué mal. En lugar de meter 1ra marcha, puse marcha atrás”. El inicio de la competencia lo tomó desprevenido y al no tener la caja de cambios con la primera marcha colocada, pegó el “palancazo” y entró la reversa. Para su suerte, nadie lo llevó por delante.

En el transcurso de la carrera expresó que se guiaba por el sonido de los autos ya que al correr en un circuito de tierra, el viento levantaba polvo del suelo y la visión se reducía notablemente. Aprovechó las detenciones de algunos rivales, entre ellos, el de Alfredo Coronel y consiguió quedarse con el primer lugar. La vehemencia le había ganado a la razón.

Entrada la década de 1980, Bongiovanni comenzó su campaña como piloto de Fórmula 4 Nacional a costa de un esfuerzo más que importante. Durante la semana trabajaba en el campo y cuando llegaba la fecha de la carrera partía a diferentes provincias acompañado de 2 familiares con los que preparaba el auto de competición. Juan José Bongiovanni se bajaba de su auto particular y al instante debía poner a punto el auto de carreras para aprontarse a línea de largada. El resto de los pilotos tenían otras libertades y dejaban a un grupo de trabajo a cargo del desarrollo mecánico del bólido.

Unos años después, cuando transitaba el año 1983 su trayectoria quedó marcada por un accidente en el Autódromo de Buenos Aires y estuvo 15 días internado con fracturas de

²⁹ Se debe hacer una salvedad. En esos años existían categorías con nombres similares que hacían referencia al tipo de motor que utilizaban (4 cilindros, el mismo que un auto particular pero con una mínima preparación para la competencia de alto rendimiento). La diferencia estaba en la fiscalización y el rango o nivel de la divisional (Nacional, Regional, Zonal).

columna y en los pies. Fue atendido por el personal de salud del Hospital Italiano al que agradece haber llegado ahí porque lo considera como el mejor en Traumatología. Pudo “contarla” y traza la diferencia con un colega que tuvo un accidente similar en Río Cuarto, Córdoba. Su par no corrió con la misma suerte. “Los accidentes son parte de la vida” y se auto referencia como una persona convencida de que el destino tiene preparado el momento de dejar de pertenecer al ámbito terrenal.

Previamente, en el año 1982 explicó que sufrió un accidente fortísimo, nuevamente en Buenos Aires. Un día viernes probando con su auto se le rompió una rótula de la dirección y siguió derecho en lo que es hoy la chicana de Ascari³⁰. Pegó contra el guardarraíl y detrás de esta barrera de contención había un muro de tierra y posterior un parque con plantas. Él pensó que ese era su destino final ya que al chocar, volcó y recorrió alrededor de 100 m. con el casco rozando el suelo. El vehículo se destruyó íntegramente pero después de ese gran impacto solo recibió la marca de los cinturones en su cuerpo.

“La vida cotidiana está constituida fundamentalmente por rutinas, comportamientos habituales, no reflexivos, aprendidos y repetidos. El pasado del aprendizaje y el presente de la memoria se convierten en hábito y en tradición, entendida como paso de unas generaciones a otras a través de la vida de un pueblo, una familia, etc...” (Jelin, E. 2002)

En esta primera parte se expuso diferentes momentos en las trayectorias de los protagonistas y cómo se fueron insertando en la práctica del automovilismo deportivo. Un tanto vagas y poco detalladas pero recordemos que venimos trabajando con narrativas seleccionadas por los actores hablantes y que, de acuerdo con Elizabeth Jelin, la memoria total es imposible.

Después de conocer estas historias de vida, con sus particularidades y dificultades, no se debe perder de vista que los sujetos transitan por procesos comunicacionales y que a partir de sus modos de ser y actuar van construyendo sentidos y significados propios del contexto en el que se desempeñan. Por esto, en palabras de Washington Uranga (2012), es factible reconocer a las prácticas sociales dentro del automovilismo de la siguiente manera:

“... como espacios de interacción entre sujetos en los que se reconocen procesos de producción de sentido, de creación y recreación de significados, generando relaciones en las que esos mismos sujetos se constituyen individual y colectivamente”.

³⁰ Es un sector del Autódromo de Buenos Aires. El nombre hace referencia a Alberto Ascari, piloto italiano de F1 que logró la primera victoria en el trazado capitalino en 1953.

SECCIÓN II

PATRIAS FIERRERAS: TENDENCIAS, TEMORES Y PASIÓN

En esta segunda parte se pretende dar cuenta de las percepciones y/o valoraciones que los sujetos construyeron del automovilismo pampeano. ¿Recuerdan la frase que nos dejó Juan José Bongiovanni: “perder el automovilismo”? Servirá como disparador para argumentar en profundidad sobre cómo era ese automovilismo que “ellos” vivenciaron. La disciplina alguna vez se compuso de diferentes características sociales y sentimentales que sirvieron de base para la formación de lazos colectivos muy fuertes y eso lo que queremos dilucidar en este instante.

Primero y principal, la relación era excelente entre rivales, independientemente de los resultados en la pista. La cortesía y el respeto pregonaban entre los pares. Quien intentaba sostener sus actos a partir de la violencia no tenía lugar en el automovilismo pampeano. El más audaz, con experiencia (de edad y de trayectoria en la categoría) podía llegar a hacer un planteo desde un punto de vista que iba más por la recomendación o sugerencia de cómo debió realizar una maniobra al momento de ejecutarla.

Miguel González sostiene que: competir, puede competir cualquier piloto de la actualidad en su época. Sin embargo, afirmó que las conductas agresivas de un piloto que no soporta perder y utiliza la violencia como expresión de su estado de ánimo, rápidamente hubiera quedado marginado de ese espacio de encuentro entre los atletas de antaño. En relación a esto que plantea González, Juan José Bongiovanni considera que el orgullo en un piloto puede ser más riesgoso que la máquina. “En la vida decir que no cuesta mucho pero a largo plazo puede ser un triunfo”.

Para Juan José Bongiovanni, dentro del automovilismo pampeano, los actores fueron claves para el crecimiento de una de las categorías más importantes del momento. “No es porque yo sea grande, pero creo que la F1 Pampeana triunfó por la clase de pilotos que había”. Se entendía a la perfección cómo correr: arriesgadamente pero con seguridad (que paradoja ¿no?). Seguridad en el manejo del otro, existían códigos de comportamiento dentro de la pista. No había malas intenciones, aprendían el uno del otro.

“En la pista éramos rivales pero afuera no. No puedo nombrar a alguien en particular, no todos serían amigos ni tendrían la mayor afinidad pero era un grupo hermoso. Era un grupo de pilotos

de 30 a 45 años más o menos que sabíamos lo que hacíamos y lo queríamos en la pista”, comentó Bongiovanni.

Asimismo, el representante de Puán, Daniel Keegan, remarcó que lo más lindo que le dejó el automovilismo fueron los amigos y los pilotos con los que compartió la disciplina. “Toda la vida que corrí tuve rivales pero enemigos nunca”. Independientemente del desempeño en la pista, Keegan señala que nunca tuvo rencor con su pares: “Lo que pasaba en la pista quedaba ahí, así fuera que chocara yo a mis rivales o ellos a mí. Nunca denuncié a nadie para que sea penalizado”.

Por su parte, Dario Casais, desarrolla la siguiente reflexión al respecto:

“Lo que yo siempre rescaté y si bien en la pista éramos bravos porque a veces nos pegábamos, nos tirábamos, qué sé yo. Fuera de la pista fuimos un grupo muy grande entre los pilotos y los mecánicos que colaborábamos todos con todos. Si a alguno le faltaba algo en una carrera aparecía alguien y te decía “yo tengo, te doy, te presto” o se rompía algo y todos íbamos a solucionar el problema porque todos queríamos que todos corrieran. Era otra forma de relacionarse. Hoy en día es más bien un negocio entonces el espíritu del deporte y de la solidaridad se terminó.

“Nosotros íbamos a correr a Bahía Blanca y en la clasificación nos matábamos (metafóricamente) pero llegaba la noche y dos, tres parrillas grandes, comíamos todos juntos, el campamento era compartido, todos amigos. Mientras tanto nos aportábamos datos: ‘a mí en la subida me cuesta esto’ ‘por qué no probas con esto’ te decían sabiendo que vos ibas a ser el rival al día siguiente. Un desinterés por lo propio tremendo. No veo eso en otro deporte. Todo eso viví yo”.

Siguiendo esta trama de pensamientos coincidentes, la familia Bruno, comentó que en el automovilismo que ellos vivieron había “mucho disciplina y compañerismo”. Era una época de mucha amistad. Sergio Bruno recuerda vagamente cuando fueron a una competencia disputada en Telén en los años 80 que el vínculo se afianzaba con las cenas de las noches en el autódromo a pesar de que al otro día había que competir. Se armaban guitarreadas como en Villa Regina acotó Horacio Bruno.

En efecto, esta cadena de relatos tiene un punto similar entre los actores que protagonizaron los hechos. Como explica Leonor Arfuch (2007), “la identificación lo es siempre en virtud de cierta mirada en el otro”. Quizás por esta razón el vínculo entre los pilotos del automovilismo

pampeano era tan próspero. Los compañeros se reflejaban en el otro a pesar de las diferentes historias de vida y orígenes de cada uno. En suma, como explica Elizabeth Jelin (2002): “El recuerdo del pasado está incorporado, pero de manera dinámica, ya que las experiencias incorporadas en un momento dado pueden modificarse en períodos posteriores”.

Está claro que el automovilismo es un deporte de riesgo y ya fue aclarado en líneas anteriores pero es necesario remarcar que en los pilotos del automovilismo pampeano, al momento de competir, no llegaban a dimensionar a lo que se exponían en cada carrera. El verdadero raciocinio de los temores no contemplados se lograron detectar en los relatos de cada actor, mucho tiempo después.

Heraldo Medrano comentó que los autos que competían siempre tenían pérdida de líquidos como aceites y refrigerantes ya que los motores se encontraban en la parte delantera y los pies junto a la pedalera quedaban debajo. Cuando terminaban las carreras se sacaba las zapatillas y las medias (se quemaba y le salían ampollas por las alta temperatura del aceite) pero en el transcurso de la carrera no sentía la quemazón porque el único interés estaba puesto en el desempeño que tenía en la pista y en el rendimiento del auto. Los dolores venían después.

Por su parte, Juan José Bongiovanni destacó que su error era llevar el casco ¡desatado! La artimaña del Vasco era la siguiente: antes de largar la carrera se colocaba los cinturones y se abrochaba el casco para pasar por alto las advertencias de los veedores que verificaban los elementos de seguridad. Cuando salía para la pista se lo desprendía. “Nunca corrí con el casco atado”, señaló. Le generaba rechazo la idea de llevar una hebilla que le apretara la cabeza. Es increíble pensar que las preferencias y/o las condiciones eran las que se nombran.

El Vasco comentó que en el vehículo de calle circulaba sin cinturón pero en el auto de carrera siempre corría atado. “Siempre entendí que el riesgo es otro cuando uno sale a correr. En la calle te puedes cuidar un poco más pero cuando vas a correr, vas a eso. Salís a todo sin pensar en los riesgos”.

Al igual que sus colegas, Daniel Keegan tuvo sus episodios temerarios. “En la vida tuve suerte porque solo una vez volqué en el circuito de Colonia Barón pero fue a baja velocidad”. Peleando una posición contra un rival de apellido Mata, los autos se montaron uno encima del otro y Keegan, mientras el auto se daba vuelta, instintivamente puso la mano para “evitar que el auto cayera”. No fue una decisión pensada, se dio así la situación y solo tuvo como consecuencia que una de sus muñecas sufriera una mínima lesión.

En otra oportunidad, disputó una competencia de Fórmula 1 Pampeana en la localidad de Macachín y allí entró en escena Herald Medrano. Este último venía liderando la carrera y Daniel Keegan no tenía el ritmo para alcanzarlo pero sorpresivamente Keegan perdió el control de su auto tras el impacto de una manguera de aceite en el visor de su casco. Al no ver nada el auto se cruzó y salió despedido hacia el público. El auto iba saltando pero no llegó a volcar. “Todos creían que me había matado”. Cuando el auto se detuvo, Daniel Keegan se sacó el casco y vio con claridad que había quedado muy cerca de una piedra enorme: “Eso es tener suerte ¿no?” “En el automovilismo siempre arriesgas”.

De lo mencionado se puede argumentar que había irresponsabilidad entre los actores por el desconocimiento de las consecuencias. “Era eso lo que teníamos y así se corría”, tal como dijo Darío Casais.

Ahora bien, ¿Cómo se sostenía esa “locura”? Por los pueblos, las localidades desde donde nacieron (o se radicaron) los protagonistas de esta historia. Empecemos con Juan José Bongiovanni para comprender lo que significaba tener a toda una población animandote:

“Le dí mucho valor a las distinciones como el hecho de haber conseguido premios. Primero estaba la satisfacción de correr, de competir y ganar. Después estaba la satisfacción que se conseguía por el aprecio de la gente. Quizás por eso me recuerdan porque yo me brindaba por la gente. El pueblo fue muy bueno conmigo. Me esperaban en la punta del acceso cuando ganaba y cuando no ganaba”. Siempre se armaba una caravana por toda la localidad: “Tocábamos bocina, hacíamos ruido. Era un clima de festejo permanente”.

La policía tampoco le llamaba la atención cuando prendía el auto a las 3 o 4 am. “Mi equipo y yo lo poníamos en marcha cuando lo terminábamos. Salía del taller e iba directo a la ruta. Siempre había un vecino dispuesto a alumbrarnos con las luces de su vehículo hasta que salía a la ruta a probar. Nunca sentí una queja en mis tiempos de piloto. Era todo un pueblo para una sola persona”. Eso lo emociona.

En aquellos años sus auspiciantes no tenían mucho valor económico pero sí mucho valor social. “Iba a comprar al pueblo y no me querían cobrar”. Se caracterizaba por gente humilde alejada de las grandes ciudades y las grandes empresas no estaban para acompañar su campaña deportiva. “La mayor parte del dinero salía de mi bolsillo. Armé cenas colaboración para costear gastos”.

Para el Vasco, la clave del automovilismo pasa por tres factores: “En el automovilismo para triunfar hacen falta 3 elementos: Plata, manejar más o menos bien y tener contactos. Yo tenía 2, el manejo y a mi hermano que era Ingeniero mecánico (además de su localidad, claro) en una empresa de neumáticos llamada Estilo Ruedas. Él lo vinculó con los grandes preparadores de la época para correr a nivel nacional.

En su vida relata que ser piloto le dio mucho pero también le quitó. Entre otras cosas, le quitó la posibilidad de tener una mejor economía y se separó de su primera pareja por el desgaste en la relación que tuvo con su esposa. “Cuando uno corre, las ganas no se van nunca. Al que le gusta el riesgo es hermoso, no tiene palabras exactas para describirlo. Por cuestiones de salud tuve que dejar la actividad en 2003. A medida que pasaban los años, estiraba mi carrera deportiva más y más. Cuando cumplí 40 dije que quería correr hasta los 50. Llegué a los 50 y fui hasta casi los 60”. Admiraba mucho a Fangio, su historia como piloto lo reflejaba en su vida como deportista.

Entre los actores del automovilismo pampeano, Daniel Keegan vivió una experiencia similar. En su narrativa, marcó la fuerte confrontación entre Puan y General Acha. Una victoria de un piloto visitante en esas localidades era el equivalente a ganar una guerra, siempre hablando en términos deportivos.

“De joven tenía un mal temperamento y no hablaba con nadie. Esa era mi forma de ser y así me concentraba. Yo esperaba la largada, una vez que estaba en la pista me daba mucha paz. No entiendo muy bien por qué pero no sentía miedo, sentía paz. Otros pilotos de los nervios transpiraban o se descomponían pero yo sentía mucha tranquilidad. Por eso mi madre, con el correr de los años, me apoyó como piloto. Tenía un cierto control de las emociones y al correr era mi momento de paz”.

“Lo reconozco y los muchachos que me acompañaban también, yo estaba en el taller y no hablaba con nadie pero me gustaba que estuvieran ahí conmigo cebando mates o limpiando piezas del auto. No me enojaba con nadie pero me encerraba en mí mismo y hasta que no fuera el momento de largada no me comunicaba demasiado”. Keegan no llevaba las estadísticas si había ganado muchas o pocas carreras pero sabía que cuando él corría, siempre estaba adelante. A sus buenos resultados se los atribuye al gran rendimiento mecánico de su auto más que a sus condiciones como piloto.

Daniel Keegan destacó como era su pueblo por aquellos años de competencia. "En Puan nos conocíamos todos y en ese momento al no haber televisión (u otros entretenimientos) el taller a la noche se llenaba, eran otras épocas". Las noches de taller eran el momento de compartir el tiempo con amigos y allegados. "Lo primero que hacíamos cuando terminábamos el coche era poner adelante Puan. Mi papá y yo hacíamos el auto para Puan". Siempre estuvo el sacrificio para con los resultados deportivos pero más con quienes lo ayudaron a correr.

Con respecto al pueblo, Sergio y Horacio Bruno comentaron que luego de realizar los trabajos en el auto, salían a probar en las calles de su localidad con permiso de la policía. Se tapaban las bocacalles y les daban vía libre para sacar conclusiones en una larga recta de Bernasconi. No había lugares para probar y los autódromos no eran opción. "Estaba mal pero era lo que se hacía en el automovilismo en general".

"Creo que el deporte motor es muy solidario en general y a comparación de los otros deportes. No se piensa tanto en uno. Si vos quieres competir, corres la carrera pero después disfrutas de un montón de cosas que a lo mejor en otros deportes no", expresó Darío Casais.

En el recorte temporal que se está investigando cada protagonista remarca que para poder organizar una carrera primero había que saber administrar los pocos recursos que se tenía y luego trabajar para sostener a quienes iban a dar el espectáculo. Daniel Keegan: "Había que trabajar mucho. En Puan se acostumbraban a tirar panfletos desde un avión para dar aviso al público de la fecha de competencia que se avecinaba". Los intereses económicos no entraban en juego al momento de correr. El sostén era la ambición deportiva de querer ganar.

Como en toda unión de grupo, la figura de Juan Carlos Manzi fue muy notoria y halagada a su vez por los pilotos que fueron contemporáneos de su dirigencia a finales de los 70. Esto expresaron de Manzi y sus acciones como presidente de la F1 Pampeana:

Cronometristas, banderilleros, comisarios deportivos, bomberos, médicos, policía, todos iban gratis, nadie cobraba. "Si en las carreras zonales no le pones un poco el hombro, no vas a lograr nada. Keegan sostiene que así como Manzi hizo gran esfuerzo por mantener una categoría de automovilismo con un buen presente, lo hacía Keegan con el equipo de su familia".

El bonaerense tenía un gran aprecio por el trabajo realizado por Juan Carlos Manzi: "Me ayudó mucho. Me llamaba 1 o 2 veces por semana para saber si precisaba algo y le consultaba sobre el reglamento de la categoría a medida que construía en Puan el auto para F1 Pampeana. Manzi

y toda su dirigencia fueron personas que le pusieron mucho amor a lo que hacían. “Habría tenido sus fallos como todos pero hacer algo solamente por amor al arte no es fácil”.

En la misma línea, Juan José Bongiovanni resaltó la importancia de la dirigencia de aquellos años de la F1 Pampeana, sobre todo la labor de Juan Carlos Manzi: “Se brindaba por la categoría. Sus acciones estaban destinadas a lograr lo mejor para la categoría”. Por esto la F1 Pampeana llegó a tener tanta repercusión en la provincia. “Hacía lo imposible para que el automovilismo en La Pampa triunfara”.

Para finalizar esta segunda sección, vale aclarar la dimensión intersubjetiva en la que se desarrollaron estas experiencias de vida y que a partir de los elementos esenciales que Jesús Martín Barbero (1998) reconoce dentro de las prácticas sociales: socialidad, ritualidad, tecnicidad podemos determinar algunos aspectos de los comportamientos sociales de los deportistas.

Los sujetos construyeron los hechos en base a otros, desde la cotidianidad y por medio del respeto y/o afecto a sus pares (socialidad). La ritualidad de sus acciones se vieron plasmadas en aquello que trasciende la comunicación entre actores y su localidad. El contexto obligó a una creatividad e improvisación propias de los sitios fierreros: lograr que una persona se suba a un auto de carreras y pueda perfeccionar su funcionamiento en la vía pública. Por último, la tecnicidad. Esta permitió generar nuevas prácticas dentro del automovilismo pampeano vinculadas al ingenio de los actores en materia de gestión dirigenal pero también de gestión social.

A modo de cierre, dejamos esta declaración de Miguel González que permite reconocer un distanciamiento de lo que era ser piloto en otro momento de la historia a comparación de lo que es serlo en tiempos contemporáneos:

“Un piloto con un muy buen chasis pero con un motor mediocre puede ganar carreras. En cambio si tenes un muy buen motor pero un mal chasis no le puedes ganar a nadie. Cuando el chasis está bien es muy sencillo ir rápido porque el auto te está permitiendo todo o casi todo. Era fundamental saber relacionar el auto con las marchas de acuerdo a las características del circuito”. El piloto en aquel entonces era el culpable de volver al auto inmanejable o que funcionara como un auténtico instrumento musical, sin sobresaltos y a buen ritmo.

SECCIÓN III

CAMINOS DE GLORIA: ¡YO TE VÍ, ACÁ ESTÁS!

Se habló de trayectorias deportivas, de sentidos construidos por los sujetos que protagonizaron este relato y a partir de esta última parte de la investigación se prioriza definir los sucesos deportivos que dejaron una huella en la memoria del ciudadano pampeano y amantes del automovilismo. Antes de continuar, se advierte que ningún hecho tiene un orden de importancia mayor que otro. Los comentarios aquí presentes son un detalle adicional al análisis del proceso histórico enmarcado por personas que disfrutaron de una disciplina de alto riesgo.

En estos primeros sucesos a registrar, tenemos a un mismo protagonista. Ya se estuvo hablando de él. Se trata de Juan José Bongiovanni. Nos dirigimos a 1978, más precisamente al fin de semana del 5 y 6 de agosto de ese año. En la localidad de Colonia Barón se disputaba una fecha del campeonato puntuable de la Fórmula 4 Pampeana y el volante local se preparó para poder realizar una gran actuación. Y fue así.

El día sábado obtuvo en la prueba de clasificación el mejor tiempo al marcar 43 segundos 23/100 para la vuelta³¹. El domingo se disputaron las tres series que ordenaban la grilla de partida de la carrera final y el Vasco en su serie (la primera) fue el cómodo ganador sacándole más de 10 segundos de diferencia al escolta. En la competencia final se adueñó de la primera posición ni bien empezó la carrera y mantendría esa posición hasta ver la bandera a cuadros.

El piloto baronense fue aclamado por el público que vio cómo su representante destacaba por encima del resto de los competidores. Cabe destacar que el Autódromo de Colonia Barón era de tierra y al igual que otros escenarios, el asfalto no era parte de las carreras del automovilismo pampeano que desarrollaba su actividad en predios cerrados. La lisura del piso de tierra permitió que el espectáculo deportivo pudiera concretarse correctamente.

En los últimos días del mes de agosto de 1978 el acontecimiento trascendental, sin dudas, fue la pavimentación del Autódromo de Santa Rosa, La Pampa, denominado en aquel entonces como Autódromo Aero Club Pampeano y ubicado en la ruta nacional N°5. El Aero Club³² fue una entidad que inició sus actividades vinculadas al automovilismo en 1961 realizando tareas en circuitos de tierra mejorada y compactada. Entre 1963 y 1974 se dedicó a la mantención del

³¹ Diario La Arena, La Pampa. 7 de agosto de 1978.

³² Diario La Arena, La Pampa. 24 de agosto de 1978.

predio del autódromo santarroseño y orientando sus acciones en pequeños avances (en diferentes tramos del circuito) sobre la carpeta asfáltica. El 1 de agosto de 1978 culminaron las obras del autódromo capitalino.

El Autódromo del Aero Club presentó dos variantes para que se pudieran desarrollar competencias. El circuito N°1 tenía 1630 metros de extensión mientras que el circuito N°2 tenía una extensión 2370 metros. Además, el circuito inauguró obras de infraestructura complementaria pensadas en el bienestar del público: sanitarios, cantinas, cerco perimetral con columnas de hormigón y alambre y una moderna entrada de acceso al recinto.

Es destacable este hecho porque así lo retrataban las noticias de la época y porque se daba paso a otra forma de practicar el automovilismo en La Pampa. La visibilidad para los pilotos ya no se veía disminuida producto del viento que levantaba tierra del piso y en caso de lluvias, el asfalto permitiría que el circuito no se destruyera o quedara bajo agua.

El día previo y posterior a la inauguración del pavimentado circuito tuvo muy expectantes a los concurrentes del evento. A las 13:30 del 3 de septiembre de 1978 se hizo la ceremonia de apertura. En el acto se hizo corte simbólico de cinta, suelta de globos y palomas mensajeras, además de entonarse las estrofas del Himno Nacional Argentino. Por si fuera poco, se llevó a cabo un desfile con más de 400 deportistas por todo el trazado pampeano.

El domingo 3 de septiembre de 1978 se dio la gran cita con una fecha de los campeonatos pampeanos de motociclismo, Promocional 850 y Fórmula 4. Se estimó que entre seis mil y siete mil personas³³ acudieron al Autódromo de Santa Rosa para observar el paso de las máquinas. El protagonista en cuestión, Juan José Bongiovanni, iba a tener un domingo excelente y muy especial también.

En la mañana comenzaban las clasificaciones de las categorías pampeanas y luego del mediodía se desarrollarían finales respectivas a cada divisional. El oriundo de Colonia Barón había empezado la prueba de muy mala manera ya que no pudo dar ni siquiera una sola vuelta de velocidad producto de los inconvenientes en su vehículo. Así lo relató Bongiovanni:

“Mis padres nunca estuvieron de acuerdo de que corra. Mi mamá siempre me decía ‘no sé a quién saliste vos’ porque no había nadie en la familia que le gustara el automovilismo. Ellos nunca iban a las carreras. Mirá cómo son las cosas que cuando se inaugura el autódromo

³³ Diario La Arena, La Pampa. Lunes 4 de septiembre de 1978.

asfaltado del Aero Club Pampeano, año 78, corría en Fórmula 4, y fueron a verme mi papá y mi mamá. En clasificación corté los tornillos del volante, quedé último. Reparamos y en la serie venía ganando y otra vez se volvieron a romper. Y bueno... mi papá y mi mamá se fueron del circuito porque ya creían que no pasaba más nada. Largué último la final y con 3 tornillos (llevaba 4 anclajes que lo unían a la dirección) porque uno se había roto y no lo podíamos sacar. Terminé ganando esa carrera”.

La final de la Fórmula 4 se disputó a 25 vueltas y a partir de una serie de alternativas como la detención del campeón 1977 (Edgardo González) quien venía punteando la carrera sufrió la rotura de su auto. Esto le permitió al baronense tomar la primera posición de la carrera y así, sin ninguna complicación que lo atormentó durante todo ese fin de semana, pudo adueñarse de la carrera y quedar en el recuerdo como el primer ganador de la Fórmula 4 Pampeana en la inauguración del circuito santarroseño. Los aficionados lo aclamaron luego del gran espectáculo ofrecido.

La década de 1980 traería consigo cambios dirigenciales en el automovilismo pampeano. Enrique Grisare daría un paso al costado como presidente de la Fórmula 1 Pampeana debido a la falta de gente dispuesta a asistir a las reuniones de comisión directiva. “Mi renuncia viene a la falta de quórum en las reuniones. Solamente dos o tres miembros frecuentan las reuniones. Por ello, no se pueden contraer compromisos con los clubes para organizar espectáculos³⁴”. Luego de 4 años, Enrique Grisare entendía que la categoría no podía desaparecer porque había ganado interés en el público pampeano. Había que convocar gente para armar una nueva dirigencia. El impulsor de la categoría desde 1981 en adelante seguiría con la preparación de autos únicamente aunque se mantendría en contacto con quienes tomaran el mando dentro de la divisional.

Los encargados de reorganizar la Fórmula 1 Pampeana fueron Nicanor Dasso y Miguel Marticorena, miembros de la nueva comisión encabezada por el Presidente Julio Acri, un hombre con mucha experiencia en la actividad automovilística³⁵. El año 1981 comenzaba con un calendario de carreras confirmado y el escenario de inicio iba a ser el Autódromo de la

³⁴ Diario La Arena, La Pampa. Año 1980.

³⁵ Diario La Arena, La Pampa. Año 1981.

localidad de Darregueira³⁶. En principio, fueron 15 los pilotos inscritos para empezar la temporada, dato más que alentador.

Finalmente, la cita pactada para el fin de semana del 23 y 24 de mayo de 1981 llegó. De los 15 inscriptos hubo 3 bajas de último momento y la grilla de autos que se presentaron a correr fueron 12. Darregueira se presentaba como un trazado difícil para los pilotos por sus reducidas dimensiones y tener que sobrellevar autos de mucha potencia aunque el estado del piso de tierra compactada permitió la disputa de la competencia sin problemas.

Desde el primer momento fue el veterano Rolando Sotro quien mejor se adecuó a las difíciles condiciones de la prueba. Su experiencia y la posición de un chasis sumamente simple con cubiertas especiales y un estilo de manejo muy efectivo, aunque no tan prolijo, fueron factores decisivos³⁷. La clasificación lo tuvo al frente de la jornada sabatina con una amplia diferencia en tiempos respecto de Heraldo Medrano y Alfredo Coronel, escoltas hasta allí. El promedio de velocidad apenas fue de 87 km, indicio de las complicaciones que significaba correr en un circuito tan “trabado”.

Rolando Sotro fue el vencedor en la 1ra serie de la mañana del domingo y ya se candidateaba a quedarse con la victoria en la final. En la final a 25 giros, largaba con Heraldo Medrano, quien le ganó el pique de la largada completando en punta la primera vuelta de la competencia. Poco tiempo después fue superado por Sotro que le ganó la posición en la curva más compleja del circuito. Por detrás de ellos, Alfredo Coronel se retrasó en una curva quedando en sexta colocación pero luego fue avanzando paulatinamente hasta llegar al tercer lugar de la carrera.

El andar de Sotro fue imbatible, dejando atrás a todos sus rivales, al punto que, cumpliéndose la vuelta 17, había descontado casi un circuito al resto de los corredores, a excepción de Heraldo Medrano que lo persiguió durante toda la carrera. De todas maneras, sus esfuerzos no resultaron suficientes ya que Rolando Sotro iba a quedar como el claro dominador en el circuito de Darregueira.

Es menester posicionar este hito como uno de los hechos fundamentales a destacar ya que esta victoria de Rolando Sotro iba a ser la “punta de lanza” para empezar una seguidilla de tres títulos consecutivos en la Fórmula 1 Pampeana (1981-1982-1983). En esta categoría

³⁶ Localidad del Partido de Puán ubicada al sudoeste de la Provincia de Buenos Aires y a 15 km del límite con la Provincia de La Pampa.

³⁷ Diario La Capital. Santa Rosa, La Pampa. Jueves 28 de mayo de 1981.

comenzaba la renovación del parque automotor abriendo paso a los autos con motor trasero en lugar de los antiguos modelos de motor delantero. Esta característica no le impidió a Rolando Sotro quedarse con la victoria en aquel fin de semana de mayo de 1981 mientras manejaba un coche de vieja generación, algo que desconcertó a varios de sus colegas que ya estaban trabajando en el desarrollo de los autos nuevos. Por último, es un hecho destacable ya que Rolando Sotro y su hermano, Orlando Sotro, dejaron su apellido grabado en la historia del automovilismo provincial y nacional con sus actuaciones.

En referencia al automovilismo nacional, inevitablemente debemos hablar de los últimos Grandes Premios del Turismo Carretera que se desarrollaron en la Provincia de La Pampa durante los años 1983 y 1986. ¿Por qué hacerlo? Porque, entre otros factores, definieron a los campeones de la categoría más popular del país y las organizaciones de los eventos estuvieron apoyadas por dirigentes del automovilismo pampeano.

Primero, para dimensionar la trascendencia de este suceso, en noviembre de 1983 (es decir, un mes antes del cierre de torneo) se oficializaba en los medios la presencia del TC en La Pampa. La penúltima fecha se disputó en La Plata y tuvo como ganador a Juan José Pellegrini, oriundo de San Antonio de Areco. En la tabla de posiciones se encontraban los siguientes contendientes al título: Roberto Mouras con 190 puntos, Jorge Martínez Boero 181.50, Emilio Satriano 173.50, Juan María Traverso 141 y Oscar Castellano 139.

Desde General Acha, informaron al Diario La Arena que la Asociación Fórmula 1 Pampeana junto al Automotoclub General Acha iban a estar realizando tareas de supervisión del circuito vinculadas a la seguridad del espectador. “Ambas entidades de General Acha ya efectuaron su trabajo en el recorrido desde Ataliva Roca hasta el cruce con la ruta del Río Colorado, lo que constituye una de las zonas de seguridad de la competencia³⁸”. Se aconsejaba seguir las indicaciones de banderilleros y autoridades pertinentes para el desarrollo normal de la carrera.

En la localidad de Macachín también comenzaban a prepararse pensando en el arribo del TC a la provincia. El propietario de la estación de servicio ubicada en el cruce de las rutas 1 y 18³⁹, Rodolfo Alarcía, manifestó su entusiasmo de que los diferentes pilotos fueran a sellar su hoja

³⁸ Diario La Arena, La Pampa. Miércoles 30 de noviembre de 1983.

³⁹ Lugar designado oficialmente para abastecer de combustible a los autos que participaran de la primera etapa del G.P de La Pampa. Diario La Arena, La Pampa. Lunes 5 de diciembre de 1983.

de ruta⁴⁰, como el caso de Juan María Traverso y que reconocieran los caminos por los que deberían transitar durante la competencia.

La carrera se desarrolló durante los días 16, 17 y 18 de diciembre. Fueron 83 pilotos inscriptos para esta definición de torneo y la actividad estuvo pensada en dos etapas: la primera se llevó a cabo el viernes 16 saliendo de Santa Rosa frente a Canal 3 (hoy TV Pública Pampeana) pasando de manera continua por Bernasconi, Lonquimay, Macachín, Catriló, Quemú Quemú, Trenel y General Pico. En tanto, el segundo tramo se preveía desde General Pico, para seguir a Winifreda, pasando por Trebolares, Realicó, Ojeda, General Pico, Trenel, Quemú Quemú, Catriló, Santa Rosa y Winifreda, completando un total de 1160 kilómetros⁴¹.

Eran poco más de las 12:30 del viernes 16 de diciembre. El TC cerraba su primer episodio de 574,5 km y hasta ese entonces Roberto Mouras era el líder parcial de la carrera. El público se congregó sobre la ruta 9 a 1000 metros de la rotonda con ruta 1, donde se produjo la llegada de esta primera etapa⁴². El parque cerrado⁴³ estuvo concentrado en el Club Sportivo Independiente de General Pico, lugar que arrojó a las máquinas hasta el día siguiente en el que se iba a dar la contienda final. Durante el sábado 17 de diciembre los protagonistas tuvieron día de descanso y los equipos dedicaron tiempo a trabajar en sus autos (5 horas permitidas) y compartir momentos de charlas con el público que se acercó a visualizar los bólidos nacionales.

La carrera tuvo su momento triste al conocerse los fallecimientos de Antonio Lizeviche y Juan Carlos Rodríguez, piloto y copiloto respectivamente de la Capital Federal. Cercanos a la localidad de Macachín, sufrieron la rotura de un neumático y el posterior despiste contra una motoniveladora que estaba fuera de la ruta provocó la desaparición física de los tripulantes porteños. Nada que no se haya hablado antes, el peligro existía. Las consecuencias implicaban un costo altísimo.

La segunda etapa comenzó a las 09:00 del domingo 18 de diciembre. Quedaban 585,5 km por delante y Roberto Mouras salió desde la ruta 143, camino a Trebolares, con el anhelo de quedarse con su primer campeonato en la categoría. La victoria en la primera etapa le permitió

⁴⁰ Era requisito obligatorio reconocer los caminos por donde se iba a correr. Se trataba de tomar referencias para poner a punto el auto y también evitar riesgos durante la cita deportiva.

⁴¹ Diario La Arena, La Pampa. Jueves 15 de diciembre de 1983.

⁴² Diario La Arena, La Pampa. Sábado 17 de diciembre de 1983.

⁴³ Es un recinto en el que los autos de carrera permanecen guardados y no se pueden hacer grandes modificaciones más que un chequeo general. En caso de cambiar el motor, por ejemplo, al piloto del auto le corresponde una sanción deportiva.

distanciarse mínimamente de sus rivales y a los demás solo les quedaba la opción de ganar la segunda etapa y esperar un inconveniente del piloto nacido en Carlos Casares (Mouras).

Finalmente, Roberto Mouras fue el ganador y campeón del TC 1983 luego del periplo realizado desde General Pico hasta Winifreda. A pesar de los esfuerzos del campeón 1982 (Jorge Martínez Boero) que, inclusive, resultó vencedor de la segunda etapa no pudo repetir la corona del año anterior. Para el Príncipe de Carlos Casares, como lo conocían en el ambiente del automovilismo, fue el primero de sus tres laureles en Turismo Carretera. Volvería a repetir en 1984 y 1985.

Para el año 1986 el Turismo Carretera volvería a finalizar su calendario deportivo en la Provincia de La Pampa. Los participantes de la competencia serían un total de 89 inscriptos y a diferencia de lo ocurrido en 1983, la carrera preveía una exigencia de competencia mayor por la disposición del circuito. Fue realizado del 4 al 7 de diciembre de 1986, con tres etapas y un recorrido total de 1498,4 kilómetros⁴⁴. El Gran Premio de La Pampa que recordamos se llamó “Octavio Justo Suárez”, en reconocimiento al piloto y presidente de la ACTC fallecido el 23 de septiembre de 1984 en un accidente en el circuito de Tandil.

El festival del TC tenía entre sus principales candidatos al título a Juan Antonio De Benedictis, Oscar Castellano y Oscar Angeletti, todos representantes de la marca Dodge. En la primera etapa resultó ganador el necochense Johnny De Benedictis al cabo de los 556,4 km que duró la primera parte de la carrera. Esto le permitía tomar una leve ventaja con respecto a sus rivales. El ritmo frenético de la competencia dejó un saldo de 42 abandonos, entre ellos, los nombres rutilantes de Roberto Mouras, Oscar Aventin y Emilio Satriano. Estos hechos confirmaron el análisis realizado con antelación respecto a la exigencia de la carrera.

El segundo parcial comenzó a las 9:30 del sábado 6 de diciembre de 1986, en la intersección de la ruta nacional 35 y ruta provincial 14 con destino a General San Martín⁴⁵. La sorpresa de la jornada fue el abandono de Johnny De Benedictis después de sufrir inconvenientes en su auto. El infortunio dejó sin chances de lograr el título a uno de los animadores del torneo. La etapa se la iba a llevar Juan Carlos Nesprías con Dodge y los contendientes al título sólo se reducían a dos.

⁴⁴ Gustavo Arzuaga (2020), La carrera más veloz del TC: <https://dandydriver.com/gran-premio-de-la-pampa-tc-1986/#:~:text=El%20Gran%20Premio%20de%20La,total%20de%201498%2C4%20kil%C3%B3metros>.

⁴⁵ Ciudad ubicada en el departamento Hucal de La Pampa.

La última etapa de esta tortuosa carrera se largó con 38 participantes y los golpes de escena volverían a estar presentes. Los candidatos al título Oscar Angeletti y Oscar Castellano por diferentes motivos debían desertar de la carrera y de esta manera el Pupi (Angeletti) comenzaba a probarse la corona de campeón debido al colchón de puntos que llevaba con sus rivales. En cuanto al resultado de la final, la victoria sería para Pedro Tolo Doumic por suma de tiempos (no ganó ninguna etapa pero fue el que más regularidad tuvo: tercero, sexto y segundo) dejando una asombrosa e histórica marca de 248,776 km/h de velocidad promedio. Por este motivo se la considera la carrera más veloz del Turismo Carretera.

Finalizado el Gran Premio de La Pampa, Oscar Mario Angeletti quedó consagrado Campeón Argentino de Turismo Carretera con 247 puntos, escoltado por Juan De Benedictis con 230,25; Castellano con 209 y Morresi con 207,5. A la mañana siguiente del fin de semana de carrera (lunes 8 de diciembre) se mostraron los primeros ecos de una competencia que no tuvo ningún sobresalto más allá de lo deportivo. “Los suspiros de alivio” tituló en una de sus notas el Diario La Arena para describir lo que fue el evento. Errores del pasado que permitieron aprender (en parte) sobre la importancia de la seguridad y una carrera cercana a la locura que salió bien despejó los cuestionamientos a los organizadores y autoridades de la categoría. Sería la última vez que el TC realizaría un Gran Premio en La Pampa y la última vez en varios años que visitarían la provincia para desarrollar competencias oficiales.

Es adecuado concluir esta última sección afirmando que el deporte motor en La Pampa tenía un seguimiento absoluto (mayor que el fútbol). Cada evento que se realizó en aquellas épocas significó un “infierno de gente” según la experiencia de Dario Casais. No importó qué categorías corrieran, el contexto político, económico y social, ni el clima. El público en La Pampa fue muy fierrero y siguió a esta disciplina con gran ímpetu y animosidad.

El autor José Garriga Zucal en *Culturas Populares y Deporte* (2013) expone la existencia de una apropiación dicotómica de los espacios urbanos por parte del simpatizante de fútbol. El fuerte arraigo sobre el territorio denota una distinción entre un “nosotros” y “ellos (otros)” donde la pasión y el aguante derivan en disputas violentas frente a un adversario. En el recorte temporal con el que trabajamos se puede hablar de apropiación de los espacios, que en este caso eran las rutas, empalmes y accesos a los pueblos de La Pampa (de vez en cuando, autódromos) por donde pasaban los autos mientras corrían pero no existió un otro “absoluto”

con quien disputar el territorio o, más bien, el ámbito de actuación⁴⁶. El adversario solo se encontraba en el plano de la competencia y la “rivalidad” entre los hinchas solo se definía en chistes con un cierto grado de grosería por los resultados deportivos.

Así lo afirma Dario Casais:

Lo he visto. Me ha tocado ir del autódromo a la cancha y los mismos tipos que están los dos hinchadas al lado gritando y no se molestan ni se dicen nada van a la cancha y se “matan”. El fútbol genera mucha violencia que no la genera el automovilismo y vos fijate que, si te pones a pensar, un jugador levanta la pierna se la pone en la cabeza al otro y la tribuna explota y se insultan. En el automovilismo se han tocado, ha habido cosas raras, se han pegado mal, se han tirado afuera y la gente no reacciona igual que en el fútbol pero lo curioso es que es el mismo grupo de personas.

Es un fenómeno social, no te lo sabría explicar porque nunca entendí por qué pasa eso. Si vos me decís que son dos públicos distintos, podría entenderlo. Pero como te dije, se van del autódromo con las cosas al hombro a la cancha. En la cancha se transforman. Es más un caso para un sociólogo porque nunca entendí esos comportamientos.

La gente en el autódromo se ayudan, se prestan cosas, es algo que se puede observar. Se vive distinto. Vuelvo a repetir, si fueran públicos diferentes es más comprensible pero es el mismo público en general que ocupa la cancha y el autódromo, nunca lo entendí. Por suerte el automovilismo no genera eso, por suerte (enfatisa). El público del automovilismo si se comportara igual que en el fútbol sería más peligroso ¿por qué? porque se comparten tres días de un evento en el que están juntos y llega la noche, los asados, alguno se pasa de alcohol y se arma. Y ni con esas condiciones pasan tales cosas.

⁴⁶ Concepto que utiliza Alfredo Carballeda para entender la noción de territorio y que Washington Uranga retoma en su libro Planificación y gestión de procesos comunicacionales.

Consideraciones finales

Se pueden resaltar dos grandes cualidades en los relatos de cada sujeto: el esfuerzo (físico y económico) que implicaba lograr el sueño de ser piloto de autos de carreras y la conexión social que se generaba en los pueblos al tener un representante de su localidad compitiendo. En torno a un evento deportivo (las carreras de autos) se estrecharon lazos de hermandad entre los habitantes de cada sitio de la Provincia de La Pampa.

La historia no podría relatarse sin la presencia de sujetos en constante relación y que manifiestan sus acciones en procesos comunicacionales significativos para un grupo social al cual pertenecen. Los efectos de sentido inciden en las prácticas de una comunidad y con ello construyen hechos, que pueden ser o no memorables y reconocidos o marginados en la historia oficial. Es innegable reconocer que cada persona posee un conocimiento de un pasado que experimentó y eso se ha dejado asentado en este trabajo de grado desde la perspectiva comunicacional.

Como primer punto, hay que destacar que los actores que entraron en relación, lo hicieron en el marco de un contexto financiero desfavorable. Cada protagonista logró construir vínculos con los que compartieron sus intereses por el automovilismo y eso fue determinante para alcanzar sus sueños de correr en autos. Las acciones de los pilotos como deportistas del automovilismo pampeano fueron retroalimentadas tanto por sus familias como por las habitantes de sus localidades que apoyaron sus competencias y celebraron cada hito deportivo. Sus “héroes” representaron a todo un tejido social y cada victoria significó alegría para todos los pueblos que siguieron este deporte.

Esto llevó a pensar la noción de comunicación de manera dialogal y relacional como explicó Washington Uranga (2020) donde la historia transcurre (dentro de varias visiones) en una trama de relaciones configurada por cada actor social. Estos sujetos interactuantes con sus propias manifestaciones y visiones del deporte motor fueron constituyendo una identidad común que se posicionó en el escenario social. Este escenario fue el espacio de relacionamiento de los sujetos que compitieron en la llanura pampeana, un espacio común resumido en la palabra automovilismo. Y eso, siguiendo a Uranga, se puede leer como espacio de comunicación.

En un segundo aspecto, reconocer que el automovilismo en La Pampa expresa un pasado nostálgico, que no volverá pero que guarda en la memoria social de los sujetos un importante capítulo en sus vidas. Respecto a esta significación, Elizabeth Jelin (2002), señaló que los

acontecimientos del pasado no se establecían de una vez y para siempre para mantenerse inmutables. Sumado a esto, la autora argumentó que los sucesos, a medida que avanzaba el tiempo, caían en un olvido histórico para dar paso a eventos más cercanos. Sin embargo, después del análisis realizado se puede afirmar la existencia de una jerarquía y vigencia del valor puesto en los sentidos construidos por los protagonistas dentro del deporte que los apañó. Un valor que los identifica dentro de su escenario social representado en la adrenalina de haber sido corredores de autos donde el riesgo a la muerte tocó a sus puertas pero el acompañamiento del público por sus temerarias acciones superó cualquier miedo existente. Después de varios años, esas experiencias permiten recordar a esa época del automovilismo pampeano como la época dorada de la disciplina. Esta línea de pensamiento se condice con lo que expresa Gilberto Gimenez (2000) al hablar de identidades y su capacidad de continuar y permanecer a pesar de los cambios conforme avanza la historia.

En tercera medida, vale decir que el automovilismo de aquellos años es memorable para los sujetos sociales porque tenía un mayor grado de “humanidad” donde los negocios comerciales no tenían una relevancia preponderante en las relaciones de los actores. Es decir, a nivel provincial, se mantenía la lógica dialogal y relacional que se mencionó con anterioridad y hasta ese entonces la televisión⁴⁷ (entre otros factores de ganancias y mercancías) no había sustituido, o en todo caso, no había complejizado el espacio de comunicación.

Sin ánimos de entrar en ese debate y como última conciliación, el automovilismo en el territorio pampeano fue un escenario que permitió manifestar una euforia contenida por parte de los actores involucrados. La posibilidad de expresar un sentimiento con demasiada vehemencia no es aceptado en todos los deportes y ámbitos de la vida cotidiana pero el deporte motor, al ser una disciplina convocante, dio vía libre a este tipo de actitudes que socialmente fueron aceptadas.

“El latino necesita expresarse, soltar, hinchar por algo, tener un ídolo, el automovilismo te transforma”, fueron algunas de las conceptualizaciones con las que Dario Casais sintetizó a este deporte de “loquitos” en búsqueda de gloria pero que también, implícitamente, delinearon todo un proceso de comunicación. “Dediqué muchos años de mi vida al deporte y a veces más de lo que debía. No sé si fue absolutamente necesario pero lo disfruté mucho, muy valioso, enriquecedor para mí. No por las competencias en sí, sino por todo lo que vos compartías a

⁴⁷ Televisión, Deporte y Movimiento Olímpico: las próximas etapas de una sinergia.

través de las competencias, los amigos que hacías, los viajes.... No sé cómo definirlo pero fue muy importante. Lo disfruté con mi grupos de amigos hasta el día de hoy”.

Las últimas líneas de este trabajo van dedicadas a Juan José Bongiovanni que alguna vez, delante del equipo periodístico de La Pampa, Estamos en Carrera, comentó “Me gustaría que el hincha se entere de todo lo que uno vivió”. A nuestra forma, con desprolijidades y dificultades, prestamos este espacio para “El Vasco”, que ya no se encuentra entre nosotros pero su memoria y su trayectoria, junto a las de otros actores, permanecerán en este escrito. Como expresó Gabriel Garcia Márquez (2002), “La vida no es la que uno vivió, sino la que uno recuerda y cómo la recuerda para contarla”.

Referencias Bibliográficas

- Archetti, E. P. (2005). El deporte en Argentina (1914-1983). Trabajo y Sociedad, VI(7). p. 1-30.
- Arfuch, L. (2007). El espacio biográfico. Dilemas de la subjetividad contemporánea. Fondo de Cultura Económica de Argentina S.A. Segunda reimpression. Buenos Aires, Argentina.
- Arsuaga, G. (1 de agosto de 2020). Gran Premio de La Pampa, TC 1986. La carrera más veloz del TC. Dandy Driver. <https://dandydriver.com/gran-premio-de-la-pampa-tc-1986/#:~:text=El%20Gran%20Premio%20de%20La,total%20de%201498%2C4%20kil%C3%B3metros>
- Baeza, M. (2002). De las metodologías cualitativas en investigación científico social. Diseño y uso de instrumentos en la producción de sentido. Concepción, Chile: Editorial de la Universidad de Concepción.
- Bilyk, P. (2014). Máscaras y socialidad. Notas iniciales para pensar a la familia teceísta, en J, Branz, J. G. Zucal y V. Moreira (Ed.), Deporte y Ciencias sociales. claves para pensar las sociedades contemporáneas. Editorial de la Universidad Nacional de La Plata (EDULP).
- Comisión Deportiva Automovilística (24 de octubre de 2023). Información de la C.D.A. como institución. <http://www.cdaaca.org.ar/Institucional.aspx>
- Estamos en Carrera. [estamosencarreralp]. (9 de febrero de 2015). Fórmula 1 Pampeana (Esp01). <https://www.youtube.com/watch?v=lFgs8eGLh4M&t=1s>
- Estamos en Carrera. [estamosencarreralp]. (11 de febrero de 2015). Fórmula 1 Pampeana (Esp02). <https://www.youtube.com/watch?v=mVPZzp0Yzm0&t=1s>
- Estamos en Carrera. [estamosencarreralp]. (15 de febrero de 2015). Fórmula 1 Pampeana (Esp03). <https://www.youtube.com/watch?v=9a85htifRUA>
- Estamos en Carrera. [estamosencarreralp]. (20 de febrero de 2015). Fórmula 1 Pampeana (Esp04). <https://www.youtube.com/watch?v=6lvBjSChpFs&t=386s>
- Estamos en Carrera. [estamosencarreralp]. (15 de febrero de 2015). Fórmula 1 Pampeana (Esp05). <https://www.youtube.com/watch?v=UPZ4buAUyCA>
- Estamos en Carrera. [estamosencarreralp]. (4 de marzo de 2015). Fórmula 1 Pampeana (Esp06). <https://www.youtube.com/watch?v=x4HpWrBF3HQ>

- Estamos en Carrera. [estamosencarreralp]. (5 de marzo de 2015). Fórmula 1 Pampeana (Esp07). <https://www.youtube.com/watch?v=j5NTY-tx1PA>
- Estamos en Carrera. [estamosencarreralp]. (10 de marzo de 2015). Fórmula 1 Pampeana (Esp08). <https://www.youtube.com/watch?v=ni2qelprZC8>
- Estamos en Carrera. [estamosencarreralp]. (27 de marzo de 2015). Fórmula 1 Pampeana (Esp09). <https://www.youtube.com/watch?v=ZpqcQcjgO9A&t=120s>
- Estamos en Carrera. [estamosencarreralp]. (30 de marzo de 2015). Fórmula 1 Pampeana (Esp11). <https://www.youtube.com/watch?v=0h0OmoHR08U&t=293s>
- Estamos en Carrera. [estamosencarreralp]. (24 de junio de 2015). Fórmula 1 Pampeana (Esp15). <https://www.youtube.com/watch?v=s9-pv30nAAk&t=1s>
- Estamos en Carrera. [estamosencarreralp]. (24 de junio de 2015). Fórmula 1 Pampeana (Esp16). https://www.youtube.com/watch?v=xdQ1AAvGi_w&t=990s
- Estamos en Carrera. [estamosencarreralp]. (30 de junio de 2015). Fórmula 1 Pampeana (Esp17). <https://www.youtube.com/watch?v=e72NRcxpct8>
- Fernández, S. N. (s.f.). Apuntes de cátedra, Periodismo Deportivo III, Automovilismo Deportivo. Tecnicatura Superior Universitaria en Periodismo Deportivo, Universidad Nacional de La Plata (UNLP).
- García Márquez, G. (2002). Vivir para contarla. Editorial: Diana. Colombia.
- Giménez, G. (2000). Materiales para una teoría de las identidades sociales. Instituto de Investigaciones Sociales de la UNAM.
- Jelin, E. (2002). Los trabajos de la memoria. Siglo veintiuno de españa editores, s.a.
- Macachín, Museo (2022). [Museo Macachín (Museo Virtual Juan Calfucurá de Macachín)]. Recuperado el 25 de agosto de 2022 de <https://www.facebook.com/museo.macachin.5/posts/pfbid02zrhzE3eZP1qE8G3yJzdUMkAyEDxUuptFLux585VviVATnkv3b9Hu2LukuTvcNb8HI>
- Mata, M. C. (1985). Nociones para pensar la comunicación y la cultura masiva. Módulo 2, Curso de Especialización, Educación para la comunicación. La Crujía, Buenos Aires.

- Moragas, D. M. (1994). Televisión, Deporte y Movimiento Olímpico: las próximas etapas de una gran sinergia. Universidad Autónoma de Barcelona. Ponencia presentada en el Congreso Olímpico del Centenario celebrado en París en 1994.
- Orozco Gómez, G. (1998). Las prácticas en el contexto comunicativo. Chasqui, Revista Latinoamericana de Comunicación. (62), 1-6. Editorial CIESPAL. Quito, Ecuador. <https://repositorio.flacsoandes.edu.ec/bitstream/10469/12262/1/REXTN-CH62-01-Orozco.pdf>
- Parga, A. (1997). Historia de una pasión. Más de 100 años de automovilismo argentino. Editorial Atlántida. Buenos Aires, Argentina.
- Piglia, M. (2008). La incidencia del Touring Club y del ACA en la construcción del turismo como cuestión pública: 1918-1929. Estudios y Perspectivas en Turismo, 17(1). p. 51-67.
- Prieto Castillo, D. (1990). Diagnóstico de comunicación. CIESPAL, Quito.
- Rizo García, M. (2004). Reseña de El espacio biográfico. Dilemas de la subjetividad contemporánea de Leonor Arfuch. Revista Mexicana de Ciencias Políticas y Sociales, XLVI (190), 232-238.
- Rosboch, M. E. (Ed.). (2013). Culturas populares y deporte. Universidad Nacional de La Plata.
- Uranga, W. (2012). Perspectiva Comunicacional. Taller de Planificación de Procesos Comunicacionales. Universidad Nacional de La Plata. Facultad de Periodismo y Comunicación Social.
- Uranga, W. (Eds.). (2020). Planificación y gestión de procesos comunicacionales. Universidad Nacional de La Plata. Facultad de Periodismo y Comunicación Social. Libro digital en PDF. Archivo Digital: descarga online ISBN 978-950-34-1918-2.
- Uranga, W. (2021). Comunicar para la participación y la incidencia. Punto Cero, año 26 n°42, julio de 2021. Pp 24-31. Universidad Católica Boliviana “San Pablo” Cochabamba.
- Vasilachis de Gialdino, I. (2006): Estrategias de Investigación Cualitativa. Editorial Gedisa. Barcelona, España.
- Fiat (s.f.) Recuperado de <https://autohistoria.com.ar/index.php/marcas-de-autos/fiat/>
- IKA (s.f.) Recuperado de <https://autohistoria.com.ar/index.php/marcas-de-autos/ika/>

-Ley Nacional de Vialidad (s.f). Recuperado de <https://www.argentina.gob.ar/normativa/nacional/ley-11658-219303/texto>

Anexo

Material exclusivo elaborado para este trabajo de investigación.

Realizado por Matías Velázquez

Mi nombre es **Dario Casais**, fui piloto de motociclismo desde los 16 hasta los 38 años. Luego tuve un paréntesis en el que me dediqué a la aviación y luego volví al automovilismo en Supercar Pampeano donde estuve compitiendo cuatro años. Mientras competía fui Secretario de la Asociación Supercar y luego pasé a la presidencia de la categoría desde donde fui unos de los mentores del nuevo Autódromo de La Pampa y formé parte de la Fundación ProAutódromo que la creamos nosotros para llevar a cabo la obra del autódromo en negociación con el Gobierno de la provincia...

¿Cómo surge tu interés por el deporte motor y qué te lleva a practicarlo?

Yo tenía 15 años y mi padre era mecánico. Había competido en algunas categorías zonales de la época de él en Uruguay que fue donde vivió y siempre estuve atraído por los fierros... las famosas transmisiones del Turismo Carretera, de la época de Marco Ciani, Bordeu, Meunier, siempre atraído por los fierros y tuve un acercamiento con un piloto joven como yo en ese momento, Luis Rojas, "Cacho"... y él me entusiasmó para comenzar a correr en Speedway.

Desde los 16 a los 18, 19 años competí en la categoría 105 en Speedway, que se corría acá en Santa Rosa en el "Anillo Embrujado" de Belgrano. Después fuimos a correr a muchos lugares en La Pampa, Provincia de Buenos Aires... después me tocó hacer el servicio militar así que ahí tuve que hacer un paréntesis. Mientras tanto evalué qué hacer dentro del motociclismo y comenzamos a trabajar en el armado de una moto para correr en ruta. En esa época estaban las Vueltas de La Pampa, las Vueltas del Oeste... eso hice, competí unos años en ruta pero no era lo que realmente me gustaba.

Entonces de pronto nos invitaron un señor que se llamaba Antonio Roca y que vivía en la Avenida Roca de General Roca (risas), nos invitó a ir al Autódromo de General Roca para empezar a correr con ellos... El Autódromo de Santa Rosa era de tierra, entonces nos íbamos a entrenar al de (General) Pico que era el de Independiente y ahora está en desuso. Ahí nos entrenábamos y ahí fuimos aprendiendo, golpe tras golpe fuimos aprendiendo cómo había que doblar, cómo había que mejorar las motos y demás y empezamos a trabajar.

Fueron muchos años de competir en todas partes del país: San Juan, La Plata, Mendoza, todos los autódromos de La Pampa, hasta un callejero que se corrió en Victorica que tuve la suerte de ganar y así fue transcurriendo hasta muchos accidentes de por medio, muchos (énfasis), más de lo que me hubiese gustado.

En 1981 cuatro pilotos de la categoría compramos una moto de competición directamente de Italia para correr en el Norte Internacional y así corrimos el Campeonato Argentino, dos Latinoamericanos y una fecha por el campeonato del mundo con esa moto. Eran 125 bicilíndricas, motos muy rápidas para la cilindrada que tenían. Lo que hoy sería Moto 3 nada más que eran de menor cilindrada, eran dos cilindros, dos tiempos, era otro tipo de moto. Corrí varios años en la 125 dentro del país y fuera. Anduve por Venezuela, Chile pero era muy difícil por la situación económica argentina seguir compitiendo...

¿Esto sería en la década de 1980?...

Si si, década del '80. Allí tuve que vender la moto y se la vendí a un chico de Chile que lamentablemente después tuvo un accidente bravísimo y quedó en silla de ruedas.

Por mi parte seguí corriendo en el orden zonal digamos y algunas carreras fuera de la provincia, en categoría 125 también. Tuve la suerte de ganar 1 campeonato, 3 subcampeonatos, Caldén de Plata (premio), es decir, tuve una serie de logros no? dentro de lo que los presupuestos nos permitían siempre que era el enemigo más grande que teníamos, el presupuesto.

Después de un par de accidentes, uno en (General) Roca y otro acá en Santa Rosa decidí dejar de correr cuando tenía 38 años, ya era grande. A partir de ese momento no sabía qué hacer, sinceramente, no sabía qué hacer. Así que me compré un avión, empecé a volar, volé 10 años. Muy lindo, pero no era lo mío. Lo mío eran las competencias así que después armamos un Supercar como pudimos y competimos hasta donde pudimos. Ahí digamos, se terminó mi trayectoria a grandes rasgos. Fue muy intensa, durante muchos años fue muy intensa. Llegué a correr cuatro fines de semana seguidos en tres puntos del país distintos...

Calendario muy apretado...

Muy apretado porque eran campeonatos distintos entonces corríamos un día en Roca, otro en Pico, otro Santa Rosa y el otro en San Juan. Me acuerdo que uno fue un domingo en Roca, el miércoles era feriado y corrimos en Santa Rosa y el fin de semana siguiente nos fuimos a San Juan. Era un calendario muy apretado porque eran campeonatos distintos como te decía. La economía era la que siempre terminaba manejando los tiempos...

Con respecto a los modos de trabajar cuando eras piloto, tanto en el motociclismo como en el automovilismo, ¿Cómo era trabajar en ese entonces?

Mirá, esto fue siempre igual. Ha cambiado en algunas cosas pero la base es siempre la misma. El piloto que dispone de mucho dinero tiene un equipo para que trabaje y eso pasó hasta en el antiguo Turismo de Carretera. El que tenía dinero pagaba y le hacían todo y el que no tenía se lo tenía que hacer él con el grupo de amigos que fue lo que hicimos nosotros. Corrí siempre así.

Las famosas peñas que se armaban para el desarrollo del auto...

Las famosas peñas o el grupo, el grupo de amigos que comíamos un asado, nos juntábamos a trabajar e íbamos al autódromo y compartíamos todo el fin de semana que era correr pero aparte todo lo demás. Siempre en ese sentido el dinero fue el que manejó todo. Si vos tenías, parabas en un hotel (cuantas más estrellas mejor) y quedaban los que trabajaban sobre el vehículo. Si no tenías ibas a un hospedaje y te la rebuscabas como podías mientras se trabajaba.

O directamente al autódromo en carpa o en lo que se pudiera...

Tal cual, tal cual. De hecho, yo tuve un accidente, se me cayó el auto de carreras arriba por estar trabajando en el coche a dos días de la carrera. El presupuesto siempre marcó las diferencias. Ha sido ingrato a veces porque veías que había pilotos realmente buenos pero que no tenían con qué costear los gastos. Pasa en todo los órdenes. A nivel internacional pasa lo mismo. Hoy se habla de Hamilton pero hay pilotos que vienen de la fórmula 2, de la fórmula 3 que son extraordinarios pero llegan hasta ahí o no pueden llegar a destacarse por el presupuesto, por los sponsor. Eso va a pasar siempre. El que más tiene mejor anda. La velocidad se compra con dinero.

En esos tiempos había que tener: ¿más coraje o más inconsciencia para correr?

Vos sabes que me han preguntado muchas veces eso porque me decían que éramos medio loquitos, todo ese tipo de cosas que se dicen cuando (no completa la frase)... Tal vez había irresponsabilidad por desconocimiento porque nosotros nos hicimos solos. Después sí, una vez que empezamos con el roce de pilotos nacionales e internacionales uno aprendió mucho pero en principio nos hicimos solos. Para nosotros era eso (el peligro no contemplado al correr) lo que teníamos.

Había que intentar doblar una curva a fondo y te caías y volvías a hacerlo con menos libras en la goma para ver si ese era el problema... prueba y error. Lo que pasa que el error siempre costaba una visita al hospital, a la enfermería. Pero fue así y lo aceptamos.

Lo que yo siempre rescaté y si bien en la pista éramos bravos porque a veces nos pegábamos, nos tirábamos, qué sé yo. Fuera de la pista fuimos un grupo muy grande entre los pilotos y los mecánicos que colaborábamos todos con todos. Si a alguno le faltaba algo en una carrera aparecía alguien y te decía “yo tengo, te doy, te presto” o se rompía algo y todos íbamos a solucionar el problema porque todos queríamos que todos corrieran. Era otra forma de relacionarse.

Hoy en día es más bien un negocio entonces el espíritu del deporte y de la solidaridad se terminó.

Claro, justamente eso que me decís me lleva a una pregunta que no sabía si hacerla o no pero ¿qué tanto tiene de deporte y que tanto tiene de negocio esto?

Vos tenes que diferenciar a aquellas categorías zonales que se la rebuscan y hacen todo a pulmón y eso tiene bastante de deporte pero lo que es profesional es un negocio. Lo mismo digo del fútbol, es exactamente lo mismo, un negocio. Entonces los hinchas de Boca, de River nos “cargamos” que les ganamos, que nos ganaron, nos volvemos locos y nos peleamos. Desde los jugadores, los entrenadores, los dirigentes, los representantes, todos hacen un gran negocio.

Hoy fijate que un piloto va ganando y si el piloto de atrás es más importante y comparten equipo le dicen “dejate pasar” y eso resta absolutamente. Pasó el domingo en el Super TC2000,

eso para mí deja de ser un deporte y si un negocio. Tiene que ganar “este” porque si gana somos campeones y vamos a vender más coches. No hay espíritu deportivo en eso.

¿Esa es la gran diferencia que vos observas del deporte motor en general con respecto a tus experiencias?

Sí, totalmente. Hoy es un negocio. Antiguamente lejos estaba de ser un negocio. Se vivía gastando dinero para correr. Es más, hacíamos rifas, cenas en las que vendíamos pollos, lo que sea para poder competir porque los sponsors nuestros te imaginas... ibas a la despensa de la esquina y te podían dar 5 kg de pan para el asado de la peña. Con las grandes empresas no había caso.

Yo tuve la suerte de tener un grupo de amigos que trabajaron mucho para que pudiera correr cuando trajimos la moto de Italia. También tuve la suerte de que el Diario La Arena me ayudó tremendamente, fue mi sponsor principal y la suerte de haber compartido con la gente del diario de toda la vida, 53 años. Pero era muy difícil.

Fíjate que hoy viene un piloto, se baja del avión, lo llevan hasta el autódromo, de ahí al hotel y después desapareció. La gente no lo ve ni siquiera. En mi época en los autódromos me acuerdo que la gente nos pedían autógrafos y a mi me daba vergüenza (risas) que me pidieran eso pero bueno qué sé yo... la gente que se quería sacar fotos con uno y yo en ese sentido...

Seguías con vergüenza, ja...

Claro, habiendo tantos tipos importantes y uno ahí... pero bueno, se ve que la gente en ese momento veía el esfuerzo de todo lo que se hacía. Hoy es distinto.

Hay categorías zonales por supuesto, vos vas acá al Autódromo (Toay) y ves chicos que están armando el coche con lo que tienen pero al mismo tiempo ves casi profesionales. El Supercar actual tiene algunos pilotos de un nivel casi de excelencia, te diría. Y eso es mucho dinero invertido en los autos y se volvió una categoría “cara”. Por supuesto, hay gente que puede hacerlo y lo hace, y en buena hora.

A nivel sacrificio vos ves que ya los pilotos siempre están impecables charlando con un medio, charlando con otro, tomándose un cafecito y tiene 4 o 6 personas trabajando en el auto. Algo que antes no existía en demasía. Antes te tirabas vos abajo del auto o de la moto. Cambiaron los tiempos.

Desde tu experiencia, ¿vos crees que el deporte motor era dominante en la provincia? me refiero a que si tenía llegada a los pueblos de La Pampa.

Sí, absolutamente, absolutamente.

¿En qué sentido?

El deporte motor convocaba más que el fútbol acá. Y te voy a decir que en las épocas doradas del Speedway, lo que era el anillo embrujado del Club Belgrano que vos seguro no lo conociste, que era la pista alrededor de la cancha. La cancha estaba puesta de otra forma que hoy, no cabía la gente. Era un infierno de gente.

Se corría una carrera de ruta y en todos los pueblos, lo recuerdo por una cuestión muy especial, vos ibas pasando por el cruce de un pueblo y había miles de personas que se encerraban a la vera de la ruta cuando ibas pasando a 180 km con las motos de ese tiempo y rezabas que no se cruzara una criatura, un animal. Era todo el pueblo.

Después a lo largo de la ruta, gente en los campos, gente en todos lados, convocaba muchísimo cuando se hacían las vueltas de La Pampa o los Grandes Premios del Turismo Nacional o del Turismo Carretera, lo mismo pasaba. El deporte motor en La Pampa tuvo una gran acogida en la gente.

Cuando se corría las Vueltas de La Pampa yo una vez largué con el número 69° y se largaba cada 10 segundos. Había 112 pilotos para largar.

Una grilla interminable...

No terminabas nunca de largar. Imagínate que 112 pilotos pudieran llevar 10 personas entre la familia, los que lo ayudaban, los mecánicos... Eran miles de personas que movilizaba eso, más el público. Siempre convocó muchísimo, el deporte motor acá fue muy fuerte.

Vos fijate que el progreso destruye cosas para construir otras. Cuando corríamos en el autódromo anterior, el Autódromo Parque Ciudad de Santa Rosa, acá en la (ruta) 5 había una fecha del Supercar y llegamos a meter 7 mil personas, era un infierno. Claro, era más chico (el predio), el público estaba muy cerca y ahora cuando corre el Supercar, digo Supercar porque es la más convocante, la más importante pero hablo en general también, cuando se corre en Toay no va gente. Ves movimientos de familias, de pilotos, de mecánicos en los boxes porque trabajan ahí pero ¿público? muy poco. Se ha perdido mucho en esto (el acercamiento de espectadores).

Recuerdo un Gran Premio de Turismo Carretera que llegaron acá por 606, un coche, el número 55° le bajaron la bandera no sé qué le pasó, salió, atropelló al público, mató gente. Realmente fue un desastre pero era un hervidero de gente. Una cosa increíble. Se ha perdido mucho todo eso pero yo creo que precisamente se pierde por lo que decíamos antes, como es un negocio a la gente se le va ese romanticismo con el deporte motor

Se pierde el encanto digamos...

Se pierde el encanto, totalmente. Yo el domingo miraba... prácticamente me había alejado bastante pero recibí un llamado el año pasado para ir al Autódromo, estoy colaborando con la Subsecretaría de Deportes y el Fideicomiso.... la carrera del TC2000 y escucho que le dan orden a uno para que lo dejen pasar porque el primero necesita los puntos. En la Fórmula 1 pasa lo mismo entonces es como que... (gestos de desencanto) pero lo que siempre miro es el motociclismo.

Para mi el motociclismo tiene una cosa que no tienen los autos o en mucha menor medida, que es el riesgo del piloto. El domingo veía que la Ducati llegaba a 352 km/h al final de la recta. Vos podés decir, "es un negocio". Y sí, es un negocio, capaz que lo es, pero es un negocio arriesgado, el piloto está poniendo su vida en juego. De hecho se mató un chico la semana pasada. El motociclismo tiene eso que no tienen los coches. Hoy a los autos de carrera les faltan los airbags de los autos de calle nada más, son muy seguros. Hoy vuelca un piloto, da 10 vueltas

en el aire, se baja y sale charlando con los medios como si nada. Antes se mataban, y en buena hora que se ha ganado en seguridad. El codo a codo, el toque, el motociclismo es muy diferente. Será que yo soy medio fanático también pero lo veo así.

¿Consideras que el deporte motor de la Provincia de La Pampa tiene una esencia propia? Como así lo tiene el automovilismo nacional de la mano del TC...

Vos sabés que lo tuvo, lo tuvo. Recuerdo épocas de una categoría que acá fue extraordinaria y corría en circuitos de tierra, obvio. Esa categoría era la Fórmula 1 Pampeana. Llegó a tener más de 50 autos, unas carreras impresionantes... eso llamó la atención en todo el país. Lamentablemente, las cosas de siempre, dirigentes que manejan mal la cosa, los celos, la envidia, la bronca, se fue diluyendo y ahora desapareció.

Hace unos días estuve en (General) Acha y me decían que están tratando de refloatarla. Casualmente anoche estuve en Salliqueló comiendo un asado con un amigo del alma que es Lalo Soler. Él fue tres veces campeón de la F1. Está ahí, tienen los coches pero no saben qué hacer porque fue uno de los disidentes en ese momento y... (no completa la frase).

Si vos buscás en diarios de la época, te estoy hablando del ochenta y algo, acá venían categorías nacionales y de "relleno" corrían o el Promocional o las motos y al otro día veías en los títulos de los diarios que decían "Las motos salvaron la plata", claro porque el espectáculo fueron las motos, no las categorías nacionales que venían.

Fue muy importante, vuelvo a repetir, todas las categorías, hubo motociclismo, automovilismo, estaba el TC Pampeano que hoy lo ves y decís "cómo corren en esto". Era una categoría como la F1 Pampeana. Salieron muchos pilotos como Teja, Brunengo, todos esos salieron de ahí. Era una categoría bárbara y no le envidiaba a ninguna categoría del país pero como todo se van... el problema de las dirigencias muchas veces. El ser dirigente, y me tocó en varias veces, es bastante ingrato. Si vos querés hacer las cosas bien te peleas con mucha gente. Entonces te vas y viene gente que le da lo mismo hacer las cosas bien que hacer las cosas mal. Le pasa a muchas instituciones, por eso están "patinando" como lo están haciendo.

La diferencia entre ser piloto y dirigente es abismal por lo que me estás diciendo...

Sí, sí. Porque ser piloto más allá de que te vaya bien o mal es muy grato. Estás haciendo algo que te apasiona si no, no lo haces. Uno ve al piloto que se sienta en el auto y corre, hablando de estas categorías zonales, pero en realidad viene haciendo un sacrificio 15 días antes de la carrera en juntar la plata, en... si tiro cheques, tiene que cubrirlos, en conseguir las gomas, que el carburista, que el chasista, que no me anda ésto, es un sacrificio.

Al piloto, y lo he charlado con gente del Fideicomiso cuando estamos en el Autódromo, no hay que dejarle que hagan lo que quieran porque algunos son medios vándalos pero al piloto vos tenes que tratar de solucionarles el problema porque él ya viene con muchos problemas y lo digo con conocimiento. Llega el domingo y querés correr pero tenes la cabeza abrumada de cosas: deudas, trabajo, que no me anda esto, que me falta aquello, que no llego con el tiempo, 1 millón de cosas. Entonces si vos le cargas un problema terminas generando otro problema al pelearte con el piloto. Por eso (insiste) hay que solucionarles los problemas al piloto.

El público que integra al deporte motor, ¿vos por qué crees que la gente lo sigue con tanto fervor?

Mirá, este es un pensamiento muy mio. Nosotros somos latinos. El latino necesita festejar, necesita expresar, necesita soltar y así como la gente va al fútbol masivamente porque en la tribuna... vos vas a las canchas en Buenos Aires y ves personas que vos decís “no pero este energúmeno no puede ser el señor fulano que conozco”. ¿Por qué es así? se transforman porque la gente necesita expresar todo eso.

Acá tomemos el ejemplo del Turismo Carretera. Viste que se armaron las hinchadas “La 15”, “La 4” y es como fútbol, pasional. El latino es pasional, necesita hinchar por algo, tener un ídolo. Yo no soy de ir a gritar pero si vos me preguntas hoy y a mi me encanta Canapino, para mí personalmente es el mejor piloto del momento del TC y si tengo que hinchar, voy a alentar por Canapino y grito. No conozco a Canapino, no tengo idea quién es porque no crucé ni una palabra con él aunque sí lo he tenido al lado. Que se yo, somos muy pasionales entonces necesitamos de ese tipo de cosas masivas. Vos no vas a ir a un partido de bochas a gritar. Son los deportes convocantes lo que hacen que la gente se transforme y saque todo eso que lleva dentro. Por ahí el básquet también en partidos importantes pero el fútbol y el automovilismo son los que más convocan.

El hincha del deporte motor en general siempre marca diferencias con el hincha del fútbol particularmente ¿En qué radica ese sentimiento?

Hay una confusión con respecto a eso, que es la siguiente. Lo he visto. Me ha tocado ir del autódromo a la cancha y los mismos tipos que están los dos hinchadas al lado gritando y no se molestan ni se dicen nada van a la cancha y se “matan”. El fútbol genera mucha violencia que no la genera el automovilismo y vos fijate que, si te pones a pensar, un jugador levanta la pierna se la pone en la cabeza al otro y la tribuna explota y se insultan. En el automovilismo se han tocado, ha habido cosas raras, se han pegado mal, se han tirado afuera y la gente no reacciona igual que en el fútbol pero lo curioso es que es el mismo grupo de personas.

Es un fenómeno social, no te lo sabría explicar porque nunca entendí por qué pasa eso. Si vos me decís que son dos públicos distintos, podría entenderlo. Pero como te dije, se van del autódromo con las cosas al hombro a la cancha. En la cancha se transforman. Es más un caso para un sociólogo porque nunca entendí esos comportamientos.

La gente en el autódromo se ayudan, se prestan cosas, es algo que se puede observar. Se vive distinto. Vuelvo a repetir, si fueran públicos diferentes es más comprensible pero es el mismo público en general que ocupa la cancha y el autódromo, nunca lo entendí. Por suerte el automovilismo no genera eso, por suerte (enfatisa). El público del automovilismo si se comportara igual que en el fútbol sería más peligroso ¿por qué? porque se comparten tres días de un evento en el que están juntos y llega la noche, los asados, alguno se pasa de alcohol y se arma. Y ni con esas condiciones pasan tales cosas.

Es muy natural ese sentimiento de solidaridad, compañerismo entre la gente del automovilismo...

Sí, sí. Nunca entendí las diferencias con el fútbol, vuelvo a repetir. Lo he visto, lo he vivido pero no sé el motivo. Es muy extraño lo que pasa.

¿Consideras que el deporte motor en la provincia fue un elemento de conexión de pueblos, de historias entre las personas?

Sí, absolutamente porque ha habido delegaciones que fueron de un pueblo a otro llevando cosas para el hospital aprovechando la competencia. No ha habido una rivalidad peligrosa como ves en el fútbol. En general siempre fue muy solidario todo. Me tocó correr un campeonato completo y la recaudación era íntegra para la cooperadora del hospital, para la pediatría del Hospital Lucio Molas y con eso se compraron varias cosas. Después en Supercar hemos hecho donaciones al asilo de ancianos.

Creo que el deporte motor es muy solidario en general y a comparación de los otros deportes. No se piensa tanto en uno. Si vos quieres competir, corres la carrera pero después disfrutas de un montón de cosas que a lo mejor en otros deportes no.

Nosotros íbamos a correr a Bahía Blanca y en la clasificación nos matábamos (expresión figurada) pero llegaba la noche y dos, tres parrillas grandes, comíamos todos juntos, el campamento era compartido, todos amigos. Mientras tanto nos aportábamos datos: “a mi en la subida me cuesta esto” “porque no probas con esto” te decían sabiendo que vos íbas a ser el rival al día siguiente. Un desinterés por lo propio tremendo. No veo eso en otro deporte. Todo eso viví yo.

A modo de reflexión, ¿qué significa el deporte motor en tu vida?

Fue un paso muy importante en mi vida, muy importante. Obviamente lo más importante que tengo yo es mi familia, mis amigos. Pero lo que yo llevo más adentro es el motociclismo. Dedicué muchos años de mi vida al deporte y a veces más de lo que debía. No sé si fue absolutamente necesario pero lo disfruté mucho, muy valioso, enriquecedor para mí. No por las competencias en sí, sino por todo lo que vos compartías a través de las competencias, los amigos que hacías, los viajes.... No sé cómo definirlo pero fue muy importante. Lo disfruté con mi grupos de amigos hasta el día de hoy.

Material gráfico del Archivo Histórico Provincial de La Pampa recopilado especialmente para este trabajo

12-Agosto de 1978
LA ARBIA
PAGINA 8

SATISFACCION PARA COLONIA BARON GANO JUAN BONGIOVANNI EN F.4.P

En la primera de ellas, Bongiovanni tomó la delantera y fue adelantándose paulatinamente de los demás cuartos, hasta arribar con más de 10 segundos de los sobre su escolta, el riverense Armando Fernández. La clasificación de la serie, fue la siguiente:

- 1º J.J. Bongiovanni. Sin. 56:43
- 2º A. Fernández. Sin. 56:58
- 3º Eduardo Hernández
- 4º Juan C. de la Iglesia
- 5º José Canavero

La segunda serie, ofreció una muy vibrante pugna entre Eduardo Rodríguez, puntazo hasta entonces en el campeonato de la F.4.P. y el campeón 1976 Humberto Rodríguez, que llegaron finalizando en ese orden, precediendo a Carlos Laguna. La clasificación y tiempos, fueron:

- 1º E. Rodríguez. Sin. 57:02
- 2º H. Rodríguez. Sin. 57:40
- 3º Carlos Laguna. Sin. 58:00
- 4º Hugo L. Garsano
- 5º Ricardo Keldra.

En la tercera y última serie, Edgardo González, que llegó en primera fila, tuvo inconvenientes que lo obligaron a abandonar. El ganador de la batería fue Diego Andrade, que se distanció considerablemente del lote señalado, no obstante, su tiempo estimable pese a la ausencia de 7-8-9. El cuadro clasificatorio fue:

- 1º D. Andrade. Sin. 58:66
- 2º Pedro Teso. Sin. 58:29
- 3º Carlos Abalón. Sin. 57:50



La largada de la final en la intersección fructu autoconómica realizada ayer en Colonia Barón. A la izquierda, es primera fila, el piloto de ganador Juan José Bongiovanni, al centro Eduardo Rodríguez y en el flanco exterior Humberto J. Rodríguez. El piloto baronense fue un ganador total.

Mercó el mejor tiempo en la clasificación, puntó y se imponen en la serie, y en la corrida decisiva se adelantó de la vanguardia dando el mismo puntaje que mantuvo durante toda la carrera.

Al irse al galope allí que el ritmo de éste se había aminorado. Comenzó otra vez muy incómodo de la fructu, la presencia que González emprendió en pos del puntaje, a cuya cola se colocaba en las curvas. Pero el conductor de Colonia Barón, resultó muy bien. Los acontecimientos. En el giro vigésimo segunda, descendió por fuera Diego Andrade, que se desplazaba hasta entonces en la quinta posición, que pasó a

SARMIENTO SE ADJUDICÓ EL TORNEO "AMERICO FUENTES" DE SOFTBOL

Ganó Di Palma

El sarmiento de Di Palma, campeón de la competencia interclubes de Sarmiento, venció a los jugadores de la...

SE NECESITA DACTILOGRAFO

10-22-4808

El director de Educación, se clausuró ayer el curso de matemáticas para maestros de...

En Esta Edición Suplemento Dedicado al Parque Industrial



INDULTARIA EL P. EJECUTIVO A LA EX PRESIDENTE

Página 5



Autódromo

La inauguración del Autódromo del Aéro Club constituye un acontecimiento en el ámbito del deporte mecánico regional. El magnífico escenario que vivirá mañana su jornada inaugural, ofrecerá un programa de pruebas que incluye Fórmula 4 Pampeana, motociclismo y Promocional 850, todo ello precedido de un desfile brillante de deportistas de muy diversas disciplinas. Como anticipo, hoy por la tarde entrenarán las máquinas de la F4F y los 850 cc. así como ayer lo hicieron los motociclistas. Información página 16.

PAGINA 16

LA ARENA

SE INAUGURA MAÑANA EL AUTODROMO PAVIMENTADO DEL AERO CLUB. HABRA DESFILE DE DEPORTISTAS

—Competencias en Motos, Promocional 850 y Fórmula 4—

Uno de los acontecimientos más importantes del automovilismo deportivo, tendrá mañana domingo su manifestación en el autódromo de la ciudad de Santa Rosa, al ser inauguradas las nuevas instalaciones deportivas, que incluyen las dos circuitos pavimentados, el N° 1 de 1.800 metros, donde se realizarán las tres competencias programadas en la fecha y el circuito n° 2 de 2.370 metros.

En el renombrado autódromo del Aéro Club Pampeano se desarrollará en consecuencia una serie de actos que involucra entre otros la presencia de más de 400 deportistas que tomarán parte del desfile previsto como parte de los actos. También estarán presentes en el desfile representantes del ciclismo provincial, de la Federación de Motociclismo y los autos de competencia de las fórmulas que...

Después de realizada la primera parte del desfile, las delegaciones formarán frente al pabellón oficial, oportunidad en que se usará el Pabellón Nacional, con suelta de globos y palmas monojeras, entonándose seguidamente el Himno Nacional Argentino, corte sim-bólico de la cinta y dejando inaugurado el circuito. Luego de la bendición de las instalaciones, hablará el presidente del Aéro Club Pampeano, señor José Olla, reticándose el desfile donde procederá a descomponer a las delegaciones de atletas (tras el desfile) por la pista con un coche piloto que guiará a los ciclistas, motociclistas y automovilistas. Estos actos oficiales se iniciarán a las 13,30 horas.

ENTRENAMIENTOS

Con gran entusiasmo y la afluencia de gran cantidad de máquinas, se cumplieron ayer las pruebas de entrenamientos, de acuerdo a los horarios fijados para los rodados. Fue incesante el movimiento de aficionados que también presenciaron estas justas motociclistas, en prelado del desbordante interés que muestra la fecha deportiva del domingo. Esta expectativa se acrecienta a medida que se acerca la hora de la competición y sin dudas que hoy en las prácticas de los automóviles Promocional 850 cc. que lo harán desde las 16 horas a las 14 y luego las máquinas de Fórmula 4 Pampeana, que estarán con circuito habilitado de 14 a 16,30 será también motivo para la...

Sábado 2 de Septiembre

LA ARENA

LA ZONA DEL PODIO DE LOS TRIUNFADORES, DONDE MAÑANA SE REGISTRARÁ UNO DE LOS MAYORES ACONTECIMIENTOS DEL DEPORTE MOTOR.

Resultados de Voleibol

Universidad Nacional del Sur (femenino) y Universidad Nacional de La Pampa (masculino) ganaron anoche sus respectivos partidos de voleibol disputados en Estudiantes.

Los de la U.N.S. superaron a...

Chapaleufú Finalista en el T. de Handicap

BUENOS AIRES (NA). Los cuarteles de Chapaleufú y La Margarita definirán hoy el torneo abierto de polo de mano handicap por la copa Duque de Edimburgo, que anualmente organiza el club San Jorge.

El partido se jugará a las 15 en el cancha número 1 del campo Argentino de polo, en Palermo, y para Chapaleufú jugará el ministro del Interior e Interior en la cartera de Educación, general Albano Harguindeguay.

Así se integran los cuarteles:

Como siempre beneficiando a nuestros clientes

Supermercado OM-DIA

Brinda estas extraordinarias ofertas

SECCION COMESTIBLES	PIAMBERIA Y LACTEOS
Azúcar Halada 1 l 2 lit	Leche
Avena Culin 1 lit de 5 lit	Paleta
Harina Duj	Jamón cocido 100 gr
Harina de maíz Realón	Dulce de Batata c/leche
1 Kg	Mantequilla Casero
Harina de maíz Realón	Además muchas más
1 Kg	
Har 2104 2 Ancho Fina y gruesa	
Polvo primera marca	
Polvo segunda marca	
Polvo	

Por \$ 400 SUPERMERCADO OM-DIA

Pellegrini 270 T.E. 2042

Ahíerto sábado a la tarde 15 hs. a 16,30

SABADO DE TARDE ABIERTO PEDIDOS A DOMICILIO

PELLEGRINI 270-T.E. 2042-Santa Rosa-La Pampa

...satisfacción ayer para Belgrano: se consagró campeón de la zona Centro de la Liga Cultural en primera y tercera división. En la fotografía, el equipo superior del partido de ayer. Información en sección deportiva.

plenamente la majestad de su poder papal como jefe espiritual de los católicos del mundo entero en una sencilla ceremonia de investidura en la plaza de San Pedro, bajo la protección de 10.000 policías y agentes de seguridad.

La misa que siguió a la investidura comenzó después de que los cardenales desfilaran en procesión en fila doble por el portal central de la basílica de San Pedro y rindieran homenaje al nuevo papa.

bianco, exortando en latín el himno "Veni, Creator Spiritus".

Juan Pablo, cuyas vestiduras eran igualmente blancas con una mitra dorada y portando un báculo coronado por la cruz, salió de la iglesia a las 8 P.M. bajo el estruendoso aplauso de unas 250.000 personas congregadas en la gran plaza.

Se calcula que mil millones de personas presenciaron las ceremonias por la televisión en 53 países. (Más información en pág. 5)

BRILLANTE FIESTA INAUGURAL EN EL AUTODROMO

Con una multitudinaria concurrencia estimada entre seis y siete mil personas, se realizó la inauguración del autódromo con una lucida reunión mecánica que incluyó F. 4 Pampeana, Motociclismo y Promocional 850 cc. pruebas que tuvieron por ganadores a Juan Bongiovanni, Luis Rojas y Horacio Ferraris, respectivamente. Previo a las carreras de la tarde, se realizó un brillante acto con la participación de delegaciones deportivas y la brigada "Banquel" de paracaidismo. La ceremonia contó con la presencia de altas autoridades. Notas sobre este importante suceso deportivo en la sección respectiva de esta edición.

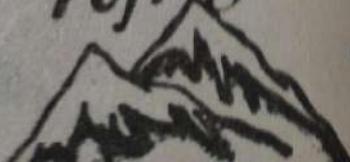


JEBBA F4P

PAGINA 18

En el podio de los triunfadores, el baronense Juan José Bonagiovanni, primer ganador de Fórmula 4 Pampeana en el circuito pavimentado santarroseño. Junto a él, sus escoltas, Armando Fernández y René Reale, segundo y tercero, respectivamente. Buen espectáculo brindaron los pilotos de la F4P.

refrigeración



de Setiembre de 19...

EL CLASIFICADO FUE EMILIO

12
sig
J
M
4

...ativo Alpachiri y ... Unida termina-
...nato en el clási-
...eno del torneo de
...de la Zona Centro
... Atlético Macachín,
... parte, se aleja en la
... de posiciones al
... cómodamente co-
...tante a La María
... Los resultados en
... no han variado
... siones de los pri-
... para la ronda cla-
... toria, mientras con-
... disputada la prima-
... el cuarto puesto
... Deportivo

Asociación El Circulo
en la calle Gil 221, de
esta ciudad.

El año pasado, ese
certamen fue ganado in-
cognito por José Luis Lizá-
raga, que este año estará
ausente, circunstancia
que hace que una gran
incógnita exista en torno
a este certamen, dada la

Esta Noche

BUENOS AIRES —
Hoy se jugará el anti-
cipado de la fecha núme-
ro 26 del torneo profes-
ional de fútbol. Se
trata del partido a
televisarse entre Ar-
gentinos Juniors y Ne-
vell's. Ambos jugarán
en esta ciudad, a la
hora 20,20.



al margen de la circuns-
tancia de perder el torneo
a un seguro animador,
dada la calidad del vete-
rano jugador.

En cuanto a las parti-

AUTODROMO..

(Viene de Pág. 15)

competición; suministro de
fluído eléctrico culminará con
las obras de conexión a reali-
zarse en la semana entrante;
próximamente se instalarán
semáforos en la pista.

Las obras se efectuaron por
administración y el proyecto y
dirección de las mismas estuvo
a cargo del ingeniero civil
Hernán de Dios Herrero.

AGRADECIMIENTO

Al finalizar esta serie de
mejoras en su autódromo a
inaugurarse el próximo 3 de
setiembre, el Aero Club Pam-
peano hace público su agrade-
cimiento por la colaboración
recibida del gobierno provin-
cial; la Dirección Provin-
cial de Vialidad y la muni-
cipalidad de la capital, po-
niéndose de relieve que gra-
cias a ello se pudo concre-
tar una obra de tal importan-
cia para Santa Rosa y el
deporte pampeano.

BOCHAS...

(Viene de Pág. 14)

SEGUNDA (Zona "A")

B. FITTE 2 2

SP. TOAV

Pr
Atu
DE

DIA

Camisas
Camisas Manhattan de
Camisas Annan de Los
desde \$5.990
Amplio surtido en col
Calidad.

PRECIOS DIRECTOS

Aceite p
marca..

Vino Dan

Azúcar

Fideos .

Leche N

Galletita
Cordoba

Acelte e

Pan el K

Papel H

-Otros materiales del Archivo provincial recopilados para este trabajo final de grado:
https://drive.google.com/drive/folders/1SvgrD7WtTjV7eKsL5BzfQ3hLmcBCQj0?usp=drive_link