

ACHSC

ANUARIO COLOMBIANO de HISTORIA SOCIAL
y de la CULTURA

VOL. 53, N.º 1, ENERO-JUNIO 2026

ISSN-L: 0120-2456

revistas.unal.edu.co/index.php/achsc

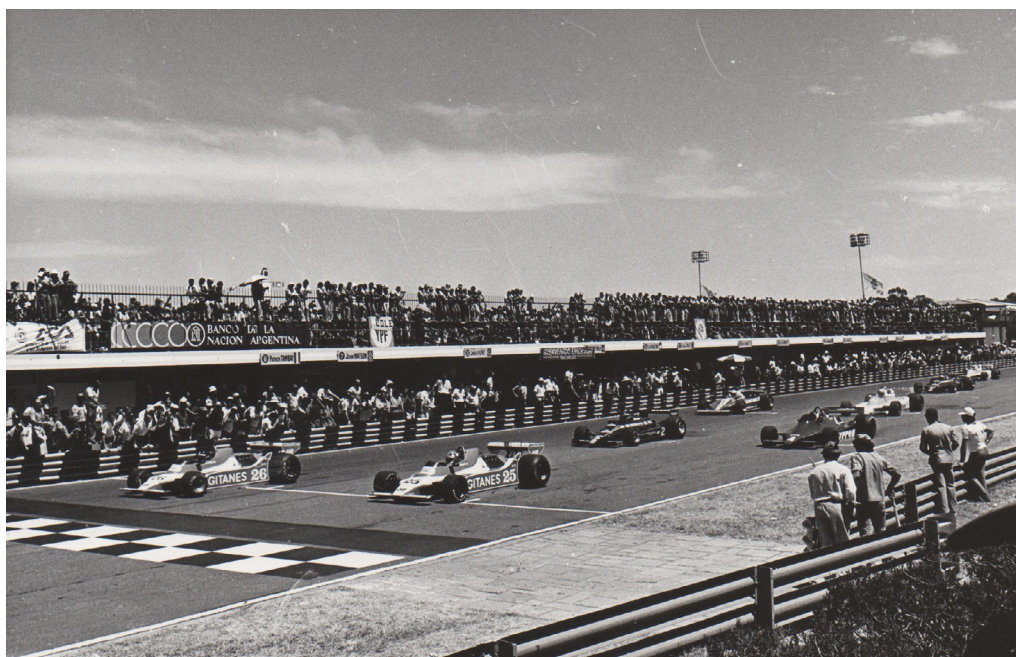
<https://doi.org/10.15446/achsc>

DOSSIER: Historia de las prácticas deportivas en América Latina, siglos XIX y XX

➔ Editores invitados:

Cleber Dias

Jorge Humberto Ruiz Patiño



- ➔ "Disputa de la Fórmula 1 en el autódromo de Buenos Aires (Gran Premio Argentino)". Enero de 1979.
Fotografía. Archivo fotográfico del Automóvil Club Argentino, Buenos Aires.

Deporte y nación en Argentina. El Automóvil Club Argentino, las carreras en carretera y la Fórmula 1, 1920-1970

Sport and Nation in Argentina. The Argentine Automobile Club, Road Racing and Formula 1, 1920-1970

Desporto e nação na Argentina. O Automóvel Clube Argentino, o automobilismo e a Fórmula 1, 1920-1970

➔ <https://doi.org/10.15446/achsc.v53n1.118831>

➔ **MELINA PIGLIA**

Universidad Nacional de Mar del Plata, Argentina

pigliamelina@gmail.com | <https://orcid.org/0000-0001-9142-4236>

Artículo de investigación

Recepción: 12 de febrero del 2025.

Aprobación: 26 de mayo del 2025.

Cómo citar este artículo

Melina Piglia, "Deporte y nación en Argentina. El Automóvil Club Argentino, las carreras en carretera y la Fórmula 1, 1920-1970", *Anuario Colombiano de Historia Social y de la Cultura* 53, n.º 1 (2025): e118831.



Reconocimiento-SinObraDerivada 4.0
Internacional (CC BY-ND 4.0)

RESUMEN **Objetivo:** explorar el cruce entre nación, política, asociaciones civiles y deporte en la Argentina, centrándose en el papel del Automóvil Club Argentino entre las décadas de 1920 y 1970, y contribuyendo a iluminar la dimensión internacional del deporte automotor en la Argentina en ese periodo. **Metodología:** lo anterior se realiza a partir de la discusión de la (escasa) bibliografía en torno al tema y del análisis cualitativo de fuentes primarias, centralmente procedentes de la extensa colección de las revistas del ACA (*Automovilismo* y *Autoclub*), complementada con otros documentos, publicaciones periódicas y prensa en línea. **Originalidad:** el trabajo explora el cruce entre política y deporte a partir del caso del automovilismo argentino, pensándolo como parte de proyectos políticos de afirmación soberana y de hegemonía en la región. **Conclusiones:** la internacionalización del deporte motor argentino a mediados del siglo que, entre otros logros, llevó a Juan Manuel Fangio al campeonato mundial y trajo la Fórmula 1 a la Argentina, fue producto de aspiraciones de hegemonía regional del ACA y del gobierno nacional. Si bien en las décadas de 1960 y 1970 el desarrollo de la industria automotriz local y los intereses del ACA se alinearon para promover sumamente populares categorías de mecánica nacional, también impulsaron un nuevo proyecto de internacionalización del deporte motor argentino, que contó con apoyo estatal y que permitió la rehabilitación de la fecha argentina de la Fórmula 1 y promovió la carrera internacional de Carlos Reutemann.

Palabras clave: automovilismo; Automóvil Club Argentino; carreras en carretera; Fórmula 1; identidad nacional; panamericanismo.

ABSTRACT **Objective:** To explore the intersection between nation, politics, civil associations and sport in Argentina, focusing on the role of the Automóvil Club Argentino between the 1920s and 1970s, contributing to illuminate the international dimension of motorsport in Argentina in that period. **Methodology:** This is based on the discussion of the (scarce) bibliography on the subject and the qualitative analysis of primary sources, mainly from the extensive collection of the ACA magazines (*Automovilismo* and *Autoclub*), complemented with other documents, periodicals and online press. **Originality:** The work explores the intersection between politics and sport based on the case of Argentine motor racing, considering it as part of political projects of sovereign affirmation and hegemony in the region. **Conclusions:** The internationalization of Argentine motor sports in the mid-20th century, which, among other achievements, led Juan Manuel Fangio to the world championship and brought Formula 1 to Argentina, was the result of the ACA's and the national government's aspirations for regional hegemony. Although in the 1960s and 1970s the development of the local automotive industry and the interests of the ACA aligned to promote extremely popular categories of national mechanics, they also promoted a new project for the internationalization of Argentine motorsports,

which had state support and allowed for the rehabilitation of the Argentine Formula 1 date and promoted the international career of Carlos Reutemann.

Keywords: Argentine Automobile Club; Formula 1; motorsports; national identity; panamericanism; road racing.

RESUMO **Objetivo:** explorar a intersecção entre nação, política, associações civis e desporto na Argentina, centrando-se no papel do Automóvil Club Argentino entre as décadas de 1920 e 1970, e contribuindo para iluminar a dimensão internacional do desporto automóvel na Argentina nesse período. **Metodologia:** é feita com base numa discussão da (escassa) bibliografia sobre o assunto e numa análise qualitativa de fontes primárias, principalmente da extensa coleção de revistas da ACA (Automovilismo e Autoclub), complementada por outros documentos, periódicos e imprensa online. **Originalidade:** o trabalho explora a intersecção entre política e desporto a partir do caso do automobilismo argentino, considerando-o como parte de projetos políticos de afirmação soberana e hegemonia na região. **Conclusões:** a internacionalização do desporto motorizado argentino em meados do século, que, entre outras conquistas, levou Juan Manuel Fangio ao campeonato mundial e trouxe a Fórmula 1 para a Argentina, foi produto das aspirações de hegemonia regional da ACA e do governo nacional. Embora nas décadas de 1960 e 1970 o desenvolvimento da indústria automóvel local e os interesses da ACA se tenham alinhado para promover categorias extremamente populares da mecânica nacional, também impulsionaram um novo projeto de internacionalização do desporto motor argentino, que contou com o apoio estatal e permitiu a reabilitação da data argentina da Fórmula 1 e promoveu a carreira internacional de Carlos Reutemann.

Palavras-chave: Automobilismo; Automóvil Clube Argentino; corridas de estrada; Fórmula 1; identidade nacional; panamericanismo.

En las décadas de 1920 y 1930 Argentina era el país de América Latina con más automóviles; tenía además una relación automóvil/población semejante, por entonces, a la de Francia y, en 1930, incluso a la de Gran Bretaña.¹ Esa rápida motorización fue de la mano del surgimiento y consolidación de una fuerte cultura de la automovilidad en cuyo centro estuvo la práctica deportiva. El deporte automovilista argentino se volvió una pasión popular y adquirió en el país una escala

1 "El número total de automóviles en América Latina es de 252.585, de los cuales 100.000 están en la Argentina", *Revista del Touring Club Argentino* (Buenos Aires), n.º 177, enero de 1924, 5516; "La producción y venta de automóviles americanos Automóviles", *Revista del Touring Club Argentino*, n.º 297, febrero de 1934, 59-60.

mucho mayor que en el resto de América Latina, al menos durante buena parte del siglo XX. Este trabajo explora el cruce entre nación y deporte motor en Argentina, centrándose en el papel del Automóvil Club Argentino (ACA).

Los clubes de automovilistas y, en el caso argentino, especialmente el ACA tuvieron un rol clave en la articulación del deporte motor en sus inicios. Fundado en 1904, en la primera mitad del siglo XX, el ACA se convirtió en el club de automovilistas más grande de Latinoamérica y en un sinónimo de automovilismo deportivo.

En Argentina el automovilismo deportivo ha sido objeto de reflexión académica solo en las últimas décadas, como parte de la renovación de los estudios de la historia cultural y de la historia social, con aportes del giro material y de los estudios sobre movilidad. Estas perspectivas han permitido poner el foco en el automóvil como artefacto, en sus significaciones y representaciones, en las relaciones que se construyeron en torno de su circulación y consumo, en las interacciones entre territorio, infraestructuras, materialidades, normativas, vehículos y personas a partir de la difusión de la automovilidad.² En línea con el trabajo pionero de Eduardo Archetti, que abordó la relación entre deporte, masculinidad e identidad nacional en la Argentina de la primera mitad del siglo XX,³ las investigaciones de Anahí Ballent y las mías han puesto el foco en las carreras en carretera y en sus cruces con las políticas estatales de vialidad y con la producción del territorio y de la identidad nacional.⁴ Mi trabajo, además, ha subrayado los vínculos entre las élites de los clubes deportivos con el panamericanismo en la entreguerra, pero también su articulación con la propaganda y la afirmación nacionalista del Gobierno de Juan D. Perón (1945-1955). En ese sentido ha profundizado más recientemente el trabajo de Estefanía Ferreira, a partir de su análisis del Gran Premio Internacional de Mar del Plata de Fórmula 1 (1951).⁵

2 Para una historia cultural del automóvil, ver: Guillermo Giucci, *La vida cultural del automóvil. Rutas de la modernidad cinética* (Bernal: Universidad Nacional de Quilmes / Prometeo 3010, 2007). Sobre historia de la automovilidad, ver: Gijs Mom, *Atlantic Automobility: Emergence and Persistence of the Car 1895-1940* (Nueva York-Oxford: Berghahn Books, 2015).

3 Eduardo Archetti, *El potrero, la pista y el ring. Las patrias del deporte argentino* (Buenos Aires: FCE, 2001).

4 Anahí Ballent, "Kilómetro Cero: la construcción del universo simbólico del camino en la Argentina de los años treinta", *Boletín del Instituto de Historia Argentina y Americana "Dr. Emilio Ravignani"* 27 (2005); Melina Piglia, "Viaje deportivo, nación y territorio. El Automóvil Club Argentino y los orígenes del Turismo Carretera. Argentina, 1924-1938", *Nuevo mundo mundos nuevos* (2008); Melina Piglia, *Autos, rutas y turismo: el Automóvil Club y el Estado* (Buenos Aires: Siglo XXI, 2014).

5 Estefanía Ferreira, "Hacer historia local desde el automovilismo: los Grandes Premios Internacionales Ciudad de Mar del Plata (1948-1950)" (tesis de grado, Universidad Nacional de Mar del Plata, 2022).

En Latinoamérica estos estudios son relativamente escasos. El trabajo de J. Brian Freeman sobre la “Carrera Panamericana” (1950-1954) resulta particularmente relevante para los fines de este artículo. Con el ánimo de celebrar la inauguración del primer tramo mexicano de la Carretera Panamericana, esta carrera buscaba publicitar la modernización mexicana, pero en la práctica tuvo efectos muchos más ambiguos y las críticas arreciaron.⁶ También resultan de interés las investigaciones en curso de Alejandro Avendaño, que ha analizado el cruce entre clubes deportivos, redes internacionales y gobiernos en México, a partir del caso de los premios de Fórmula 1 en la década de 1960.⁷ En una línea similar, Víctor Andrade Melo y Rodrigo Vilela Elias han analizado el automovilismo brasileiro y, en particular, la Fórmula 1, en diálogo con procesos de afirmación nacional, de industrialización y de modernización urbana.⁸

El presente trabajo pretende aportar a este campo de estudios en el que se cruzan política y deporte, en primer término, avanzando en la reconstrucción del automovilismo argentino en un periodo menos estudiado, los años sesenta y setenta del siglo XX; en segundo lugar, contribuyendo a iluminar los entramados de vinculaciones internacionales y regionales que el deporte automotor contribuyó a construir y sostener. Se basa especialmente en el trabajo con la extensa colección de las revistas del ACA (*Automovilismo* y *Autoclub*), complementada con otras publicaciones periódicas y de prensa en línea, que permiten subsanar algunos silencios de la prensa del ACA, lo que permite aportar, por ejemplo, información sobre los vínculos entre fábricas y concesionarias de automóviles y corredores.

El deporte automotor, el ACA y las carreras en carretera. Del Turismo Carretera al rally

El deporte motor fue una consecuencia de la temprana asociación entre automóviles, velocidad, aventura y masculinidad: los primeros automovilistas, hombres

6 J. Brian Freeman, “‘La carrera de la muerte’: Death, Driving, and Rituals of Modernization in 1950s Mexico”, *Studies in Latin American Popular Culture* 29 (2011): 19.

7 Alejandro Avendaño, “Diplomacia deportiva y proyectos de nación a través del Gran Premio de México de Fórmula 1. Reflexiones sobre un deporte global”, *Materiales para la Historia del Deporte* 26 (2024): 123-138.

8 Victor Andrade de Melo, “Antes de Fittipaldi, Piquet e Senna: o automobilismo no Brasil (1908-1954)”, *Motriz* 15, n.º 1 (2009); Rodrigo Vilela Elias, “Automobilismo brasileiro e mídia: desenvolvimento, popularização e imaginário esportivo”, *XV Congresso Brasileiro de Ciências do Esporte* (Pernambuco), (2007).

de élite, buscaron probar sus máquinas en disputas con otros automovilistas. Este deseo confluyó con una necesidad comercial: en medio de procesos de rápida innovación, las carreras se convirtieron, en los países productores de automóviles, en oportunidades publicitarias para las fábricas. Hacia el fin de la Primera Guerra, a medida que los cambios técnicos volvieron más seguros y estables los vehículos, el automóvil se convirtió en un medio de transporte. Conducirlo se transformó en algo más previsible, pero también se redujo la libertad del piloto: la expansión de los automotores obligó a los estados a regular fuertemente la velocidad, los sentidos de la marcha, las condiciones de idoneidad de los conductores.⁹ Sin embargo, las carreras les dieron continuidad a estas emociones primigenias del automovilismo, ligadas a la velocidad, el vértigo y el riesgo.

En Argentina, como en otros países de América Latina, desde comienzos del siglo XX fueron tomando forma las diferentes modalidades del deporte motor, inspiradas en las competencias europeas y norteamericanas: las carreras en carretera en circuito cerrado; las carreras de velocidad, en tramos cortos de carretera; las carreras en pista y, desde 1926, las carreras “Standard”, competencias de autos en serie. Sin embargo, la modalidad que se convertiría en la más popular en la Argentina fue la de las carreras de carretera, uno de cuyos eventos principales era el Gran Premio anual, organizado por el ACA desde 1906 y con continuidad desde 1921, y que fue la base de la categoría que acabaría por llamarse “Turismo Carretera” (TC).

La precariedad de casi todos los caminos interurbanos argentinos (y latinoamericanos) en la primera mitad del siglo XX, junto con su persistencia en algunas rutas durante todo el siglo, fue la clave de la perduración de esa modalidad deportiva en América Latina. Las dificultades del camino y los imprevistos (como que se cruzaran vehículos o animales) demandaban coraje y pericia de los pilotos y eran el atractivo principal de la carrera; por otra parte, el mal estado de las carreteras hacía que circularan pocos automóviles, disminuyendo el riesgo de encuentros accidentales y haciendo entonces posible la propia disputa de la competencia. Parte del atractivo de estas carreras residía también en cierta precariedad de los autos, ya que ponía en el centro la habilidad de mecánicos y pilotos locales para prepararlos, repararlos y conducirlos, contrastando con el despliegue de proeza técnica de vehículos fabricados específicamente para las competencias (las *baguettes* monoplaza).

9 Mom, *Atlantic Automobilmism*, 392-393, 447.

Hasta los años sesenta, la gran mayoría de los automóviles que circulaban en Argentina y que disputaban las carreras eran importados; los procesos de ensamblaje, de adaptación y de producción de híbridos, propios de la automovilidad latinoamericana en general, eran particularmente intensos en el deporte automovilístico argentino. Así, por ejemplo, el piloto Raúl “Polenta” Riganti ganó el Gran Premio de 1929, marcando un récord de velocidad de 104 km/h; el récord se había obtenido en el taller y no en la fábrica, modificando la máquina original, comprimiendo el motor y dotando al vehículo la carrocería adecuada.¹⁰ La “preparación” de los autos por los mecánicos, muchos de ellos mecánicos-corredores que se iniciaban en las competencias con autos viejos a los que reacondicionaban, era un elemento central de la cultura del automovilismo argentino y alimentaba la épica de la actividad. Junto a la preparación, la reparación también daba lugar a arreglos que incluían partes de otros modelos, repuestos nacionales y soluciones más o menos improvisadas. Así, en medio del Gran Premio de 1939, Juan Manuel Fangio y su copiloto le practicaron un agujero en el tablero a su Chevrolet para irle agregando aceite durante la carrera con una manguera por la que debían soplar para impulsarlo.¹¹

En 1941 la escasez de combustibles y repuestos a causa de la Segunda Guerra Mundial obligó a suspender los Grandes Premios de carretera del ACA. La carrera volvió a realizarse anualmente entre 1947 y 1968 y, de forma discontinua, hasta 1976. Durante la década de 1920, estas carreras se habían disputado entre Córdoba y Buenos Aires, pero en la de 1930, con el avance de la construcción de caminos permanentes, se comenzaron a probar trazados novedosos y más desafiantes. La misma política vial que permitió la mejora de los caminos también otorgó a la recién creada Dirección Nacional de Vialidad la potestad de regular las competencias en carreteras nacionales. Desde 1937 las competencias en ellas solo serían autorizadas si corrían autos “de turismo” (autos fabricados en serie y modificados), cuyos chasis y motores debían pertenecer a la misma marca, con techo o capota cerrada. Las carreras debían recorrer como mínimo 1000 km, y para su realización

10 Ricardo Lorenzo, “Gran Premio Internacional F. Grego”, *El Gráfico* (Buenos Aires), n.º 867, 22 de febrero de 1935, 21.

11 La anécdota es narrada en Gerardo Sabaris, Vicente J. Sillitti, Gustavo Morales Peña y Ivan Clavijos, “De ‘Turista’ con Chevrolet”, *J. M. Fangio. Un tributo al chueco*, 15 de enero de 2025, <https://www.jmfangio.org/c193907gparg.htm>

no se cerrarían los caminos al tráfico normal. Estas normativas terminaron de darle forma a la nueva categoría, el TC.¹²

Motorizado por el ACA, el TC tuvo una dimensión internacional, vinculada con la militancia panamericanista del club en la primera mitad del siglo XX y con sus aspiraciones de liderazgo continental, sobre las que volveremos más adelante. En 1935, 1936 y 1939, el Gran Premio llegó hasta Chile; en 1940, unió Buenos Aires y Lima (9445 km). Las consecuencias de la Segunda Guerra frenaron los proyectos de Carlos Anesi, por entonces presidente del ACA (1940-1956) y ferviente impulsor del panamericanismo, que planeaba para 1942 una gran carrera entre Buenos Aires y Nueva York, que celebrara la inauguración de la Carretera Panamericana y los 450 años del descubrimiento de América.¹³ En 1948, reanudadas las competencias automovilísticas en Argentina, el ACA organizó la que sería su más ambiciosa carrera en carretera: el “Gran Premio Internacional de América del Sud”. Comprendía dos tramos: uno entre Buenos Aires y Caracas, y el otro, el regreso, entre Lima y Buenos Aires (9579,4 km). Tras casi veinte días, solo 42 de los 138 pilotos que habían partido de Buenos Aires llegaron a Caracas. Las carreras se estaban volviendo demasiado peligrosas y demasiado costosas para los pilotos, y la Buenos Aires-Caracas fue la última de estas grandes competencias internacionales tan extensas. El TC se disputó en la década siguiente dentro del territorio argentino.¹⁴

El TC se volvió una pasión popular. Los corredores, que iban labrándose sus carreras participando en competencias de creciente escala, tenían su público propio, que seguía sus peripecias por la prensa escrita y la radio (desde mediados de los años treinta, un avión daba partes en vivo de las carreras). En muchos casos, los aficionados viajaban para presenciarlas: era frecuente que se apostaran a la orilla del camino, eligiendo algún tramo particularmente difícil o interesante, a esperar durante horas el paso veloz de los autos.

Como hemos señalado en otros trabajos, las carreras en carretera participaron de la integración simbólica del territorio nacional.¹⁵ Difundían mapas e imágenes de

12 Dirección Nacional de Vialidad, *Memoria correspondiente a 1937* (Buenos Aires: Taller de impresiones oficiales, 1938), 62-63.

13 Carlos P. Anesi, *La carretera Panamericana. Su inauguración en el 9.º cincuentenario del descubrimiento de América. El Gran Premio de las Américas* (Buenos Aires: Cia. General Fabril, 1938).

14 Ricardo Lorenzo, “La intervención con chance y con suerte en el Gran Premio cuesta cien mil pesos”, *El Gráfico*, n.º 1833, 24 de septiembre de 1954, s/n; Ricardo Lorenzo, “Como tenía que ser: un Gran Premio más corto y más barato”, *El Gráfico*, n.º 1835, 8 de octubre de 1954, 46.

15 Piglia, “Viaje deportivo, nación y territorio”.

los paisajes que los extensos recorridos atravesaban e implicaban para el público la reconstrucción mental de la ruta. Las carreras, como el fútbol, contribuyeron a la construcción de la identidad nacional, con los pilotos como la encarnación de ciertas virtudes nacionales. Archetti ha sostenido que en la Argentina de entreguerra, y alrededor de ciertos deportes, emergió la idea de que existía un estilo deportivo nacional, diferente del europeo y, en cierto sentido, más valioso.¹⁶ Los pilotos nacionales se describían exaltando su inventiva, su temple y su temeridad: el énfasis no estaba en las máquinas, sino en los hombres, que derrotaban a un territorio áspero y hostil, con máquinas preparadas por ellos y plagadas de arreglos criollos.

Las carreras en carreteras continuaron siendo muy populares durante la década de 1950, aunque comenzaron a experimentarse dificultades y cambios. Se habían vuelto muy costosas y, en algunas competencias, quienes obtenían los primeros puestos apenas podían compensar con ellos la inversión realizada. Eso llevó a una disminución de la inscripción de pilotos en las competencias, desfinanciando las carreras. A estos problemas se sumaba la escasez de combustible que se prolongó en los primeros años cincuenta y que, en algunos momentos, como en 1952, llegó a impedir la disputa de las carreras de mayor aliento.

Los gloriosos años sesenta. La diversificación de las competencias en carreteras y la transformación técnica

En los años sesenta las carreras en carretera volvieron a brillar. Como solución al problema de los costos, el TC comenzó a disputarse sobre un circuito más corto (unos 4500 km), que se volvió un clásico por esos años y que reunía todo tipo de caminos: Buenos Aires-Córdoba-San Juan-Tucumán-Catamarca-Córdoba-Buenos Aires. Eran más breves, pero también más veloces y exigentes. Durante buena parte de los años sesenta siguieron compitiendo automóviles cuyo exterior coincidía con los cupés de los años cuarenta (las “galeritas”), aunque tenían una mecánica mucho más potente, pero se fueron sumando autos de diseño más moderno como el Valiant de Chrysler o el Falcon de Ford.

También por esos años las grandes competencias en carretera del ACA se diversificaron: algunas eran nacionales y otras internacionales; unas se disputaban con autos *Standard*, otras con automóviles especialmente preparados, y había múltiples categorías según la cilindrada de los vehículos. Este estado de cosas

¹⁶ Archetti, *El potrero, la pista y el ring*, 27.

obedecía a la maduración de cambios en la estructura industrial y en la economía argentina: la industria automotriz local se expandió desde finales de los años cincuenta, a partir de medidas de fomento iniciadas en el gobierno desarrollista de Arturo Frondizi, a la par que el crecimiento de la economía, especialmente palpable entre 1964 y 1974, impulsó un consumo masivo de automóviles. En ese marco en los años sesenta, las fábricas de automóviles instaladas en Argentina se interesaron fuertemente por el deporte automovilístico local como forma clave de impulsar sus marcas.¹⁷

La producción nacional de automóviles incentivó el desarrollo de las competencias de autos *Standard*, lo cual derivó en 1961 en el surgimiento de una nueva categoría de competencias en carretera: el Turismo Nacional (TN). El ACA consolidó por entonces dos campeonatos nacionales anuales, el de carretera (TC) y el de Turismo Nacional (TN), continuidad del Premio *Standard* (1956). En principio el TN permitía la competencia exclusivamente de automóviles de fabricación nacional, con modificaciones mucho más limitadas que en el TC y con la posibilidad de que compitieran autos de baja cilindrada; sin embargo, pronto se organizaron competencias “internacionales” de TN en las que participaron autos importados y equipos extranjeros.¹⁸ Las fábricas y las concesionarias fueron claves para el desarrollo de esta categoría: el auto que ganaba la carrera del domingo era el que más se vendía el lunes en la concesionaria.¹⁹ Se desarrollaron “escuderías” locales y la ya tradicional rivalidad entre Ford y Chevrolet en el TC²⁰ se consolidó, mientras otras marcas, como FIAT, se hacían fuertes en las distintas categorías del Turismo Nacional.

Estos cambios se vinculaban también con una nueva etapa en la vida del ACA, caracterizada por la resolución de una serie de desafíos que el Club había enfrentado tras el golpe de estado que derrocó a Perón en 1955 (que incluían desde el

17 Bernardo Kosacoff, Jorge Todesca y Adolfo Vispo, “La transformación de la industria automotriz argentina. Su integración con Brasil. Versión preliminar”. *CEPAL Documentos de Trabajo* 40 (1991): 26.

18 Así, por ejemplo, el Gran Premio Standard Supermóvil YPF de Argentina de 1962, en el que compitió un equipo de la compañía Mercedes Benz, dirigido por Juan Manuel Fangio, y en el que participaron dos pilotos suecas, que resultaron triunfadoras, las primeras mujeres en obtener una victoria en el automovilismo argentino.

19 Para una entrevista a Rubén Daray, piloto en la década de 1970, ver: Posición 1 TV, “P1 #363–RUBÉN DARAY: UNA VIDA A TODO MOTOR–Ep. 1–01/08/2024”, YouTube, 11 de febrero de 2025.

20 La rivalidad se refería sobre todo al motor ya que, como sostenía la revista *Autoclub* en 1967 en el TC “el conjunto del auto admite variadas combinaciones y tantas versiones híbridas como tiene el maíz”; Gilberto Riega, “El XLIV Gran Premio de Carretera”, *Autoclub* (Buenos Aires), n.º 33, febrero-marzo de 1967, 30.

endeudamiento, hasta una intervención del gobierno de facto a causa de los lazos entre el ACA y el gobierno depuesto).²¹ Bajo el liderazgo de su nuevo presidente, César C. Carman (1957-1983) y con las finanzas saneadas, el ACA emprendió una serie de reformas internas que le permitieron dedicar renovados recursos al automovilismo deportivo.

Aunque las carreras en carretera parecían pasar por un gran momento, había algunas nubes en el horizonte. En 1967, Carman expresó algunas de estas preocupaciones: en el mundo, la presión del creciente tránsito hacía cada vez más difícil sustraer los caminos a la circulación habitual para destinarlos por un tiempo a la realización de una carrera y condenaba a las carreras de ruta abierta a la extinción; ese escenario pronto podría ser la realidad argentina. La solución era, para Carman, multiplicar los autódromos para que las competencias de carretera se mudaran a las pistas.²² En los años siguientes, acicateada por el ACA, avanzó la construcción y mejora de autódromos en ciudades como Alta Gracia, Paraná, Concordia, Junín y Las Flores, que se sumaron a los ya existentes en las ciudades de Rafaela, Buenos Aires y Mendoza.

La llegada de los IKA-Renault Torino al TC en 1967, más potentes y veloces, estimuló cambios técnicos y mayores velocidades también en las marcas rivales.²³ Las velocidades por encima de los 200 km/h llevaron a crecientes accidentes y a nuevos cuestionamientos. A mediados de los años setenta, el futuro que Carman había avizorado en 1967 se hizo presente en la Argentina y las condiciones del tráfico volvieron cada vez más difícil la realización de pruebas de velocidad pura en rutas abiertas. En 1975 se corrió el último Gran Premio de Turismo Nacional organizado por el Club; la Categoría Turismo Carretera tuvo todavía un Gran Premio más al año siguiente, pero las condiciones habían cambiado: volviendo de alguna manera a los orígenes, en 1976, con el apoyo del Banco Interamericano Regional, se planteó un recorrido de más de 5000 km, cruzando cinco países y diez provincias argentinas, con tramos de velocidad regulada y tramos de velocidad libre, siempre por carreteras no principales. La prueba imponía una cilindrada “tope” de 2000 cm³: el objetivo era mostrar que podía practicarse el turismo de

21 Piglia, *Autos, rutas y turismo*, 97.

22 “Refirióse el Dr. Carman al previsible futuro de las competencias de carretera”, *Autoclub*, n.º 3, febrero-marzo de 1967, 31.

23 El Torino fue un modelo de turismo muy popular, íntegramente desarrollado en Argentina sobre la base del Rambler. Superiores en las competencias, lograron 5 títulos de TC entre 1967 y 1971.

largas distancias en automóvil aún con coches pequeños. Luego de ese año, el TC pasó a correrse en autódromos. Los pilotos, fortalecidos en su profesionalización y autonomía por la relación con fábricas y concesionarias a la que ya hicimos mención, se agremiaron en 1960. Tras una serie de conflictos con el ACA, en 1979 los pilotos agremiados pasaron a controlar el TC.²⁴

Así, las carreras en carretera fueron víctimas de lo que las había impulsado: la maduración y el éxito de la producción nacional de automóviles, que derivó tanto en el aumento del tráfico en las carreteras como en el desarrollo de modelos de gran potencia y (peligrosa) velocidad.

El rally

La solución que el ACA encontraría para satisfacer la pasión argentina por las competencias en caminos iba en la línea anticipada por el Gran Premio de 1976. En 1978, luego de una cuidadosa planificación, el ACA llevó adelante un primer *rally*: la “Vuelta a la América del Sur”.²⁵ Inspirado en tradiciones como la de la mitológica carrera París-Pekín de comienzos del siglo XX, se trató de la competencia más larga del mundo hasta entonces: 28.592 km, recorridos en 39 días y uniendo ciudades de Argentina, Chile, Paraguay, Bolivia, Perú, Ecuador, Colombia, Venezuela, Brasil y Uruguay. En 1979 el *rally* del ACA formó parte del campeonato de la Confederación Deportiva de Automovilismo Sudamericano (CODASUR). La prueba fue muy dura: de los 61 automóviles que largaron, se clasificaron 25 en la primera etapa, mientras solo 5 llegaron dentro del tiempo estipulado a Santa Cruz de la Sierra. La inquietud social reinante en Bolivia obligó a suspender allí la prueba, pero el ACA había conseguido que la competencia ingresara al campeonato internacional sancionado por la Federación Internacional de Automovilismo (FIA).²⁶

El primer “Rally de Argentina” se corrió en 1980 en la provincia de Tucumán, con largadas simultáneas en Fray Bentos (Uruguay), Uruguayana (Brasil), Asunción del Paraguay y Buenos Aires, con casi una semana y 4000 km de recorrido. A partir

24 Roberto Berasategui y Mauro Feito, *Turismo Carretera. 70 años. Historia de una pasión* (Buenos Aires: Planeta, 2009), 326-328.

25 Los *rallies* se disputan en carreteras de distinto tipo (en general desafiantes, como los caminos de tierra o ripio), en distancias largas y varias etapas; en ellos compiten vehículos de producción en serie modificados y vehículos especialmente fabricados y, además de la velocidad, resultan centrales las habilidades de navegación, que permiten seguir el itinerario.

26 “Rally Codasur”, *Autoclub*, n.º 104, julio-agosto de 1979, 23.

de 1981, el Rally de Argentina se disputó anualmente (salvo en 1982) en las sierras cordobesas y como parte del calendario internacional.²⁷ El rally concitó una atención creciente, movilizando una enorme cantidad de público: en 1984, 50.000 aficionados presenciaron el primer tramo de competencia de velocidad, apostados en distintos tramos del itinerario; en 1998 la cantidad total de espectadores se calculó en 750.000.²⁸

Entre la “hermandad” y la hegemonía. El ACA y el panamericanismo

La pasión deportiva había sido una de las motivaciones para la fundación del ACA y, avanzados los años, fue un estímulo para mantener activa, leal y en expansión a su masa de socios. En paralelo, el ACA fue ganando un creciente control sobre el automovilismo deportivo local. En 1929 se convirtió en la única institución argentina afiliada a la Federación de Automóvil Clubs Reconocidos y, por lo tanto, en la depositaria del poder deportivo local. Organizaba las carreras más importantes y fiscalizó desde entonces todas las competencias que otorgaban puntaje para el campeonato argentino, establecido en la misma época. Este nuevo estado de cosas alentó la popularidad del automovilismo y la profesionalización de los corredores, al formalizar los reglamentos de las competencias y asegurar los premios en dinero. En segundo lugar, como se señaló, sobre todo en la entreguerra la faz deportiva del ACA se articuló fuertemente con su militancia en favor de la vialidad nacional.²⁹

Este apartado busca llamar la atención sobre un tercer elemento: la dimensión internacional (latinoamericana, primero, mundial, después). La organización y el fomento del deporte motor se vinculó con la militancia panamericanista, otro rasgo muy caro a las élites dirigentes del ACA en la primera mitad del siglo XX. Por otra parte, el deporte automovilista ofrecía una oportunidad de crecimiento institucional: vincularse con asociaciones similares y construir una cierta hegemonía en la región (que se consideraba natural dada la potencia del Club). Estas aspiraciones institucionales eran sinérgicas con las ambiciones de algunos de sus dirigentes

27 En esos años, el ACA organizó también otros *rallies*, como el Rally Gran Premio de Turismo de 1983 (San Juan). “El sabor de la aventura”, *Autoclub*, n.º 123, agosto de 1983, 18-22-; “Rally YPF XXIII. Gran Premio de Turismo 1983”, *Autoclub*, n.º 125, febrero de 1984, 24-25.

28 “Un verdadero show”, *Autoclub*, n.º 166, julio de 2000, 26-27.

29 Piglia, *Autos, rutas y turismo*, 82-85.

que, como se verá, buscaron y consiguieron proyectar internacionalmente sus carreras dirigenciales.

En la primera posguerra el automovilismo comenzó a ser visto por el ACA como capaz de contribuir a una misión altruista, civilizatoria. El deporte motor –sostenían– reunía una serie de cualidades que definía a quienes lo practicaban o lo promovían, e incluso al público espectador: caballerosidad, virilidad, temple, coraje, altruismo, nobleza. La compartida pasión por los bólidos podía estimular, además, la hermandad entre los pueblos latinoamericanos en contraste con los odios entre países que la Primera Guerra había puesto de manifiesto. Así, en 1921 el ACA y el Automóvil Club de Chile (una institución bastante más modesta) comenzaron a organizar una carrera entre Buenos Aires y Valparaíso. Este ensayo pionero se frustró por dificultades financieras y organizativas en Chile, pero estas ideas recibirían mucho más impulso en los años treinta con el crecimiento del panamericanismo, las carreras en carretera con recorridos internacionales y la organización de federaciones deportivas latinoamericanas.³⁰

La hermandad de los pilotos tuvo dimensiones muy tangibles. Los grandes premios argentinos eran seguidos por un amplio público nacional, pero también por aficionados en los países vecinos. Por otra parte, la mayor potencia de la motorización en Argentina se tradujo en una importante cantidad de carreras de diferente escala y de diferente tipo, que se distribuían a lo largo del año y que, en algunos casos, ofrecían atractivos premios en efectivo. En ese marco, un segundo aspecto de la internacionalidad del automovilismo deportivo fue la circulación de los pilotos, en especial de los países limítrofes. Así, por ejemplo, a fines de los años veinte, el uruguayo Héctor Supicci Sedes, ganador del Gran Premio Nacional de Uruguay, comenzó a participar de los grandes premios argentinos. Sin *sponsors* importantes ni equipo, contó con la solidaridad de los corredores argentinos, gracias al contacto establecido con la intermediación del ACA: el piloto y mecánico Antonio Pereyra puso su taller a su disposición y lo acompañó en el viaje de entrenamiento.³¹ Por otra parte, las carreras internacionales a Chile, Lima o Caracas, en las que participaron corredores uruguayos, chilenos y peruanos, contribuyeron a

30 “El gran raid Buenos Aires-Santiago”, *Auto y Aero* (Buenos Aires), n.º 129, mayo de 1921, 140.

31 “Supicci Sedes conquistó un magnífico triunfo”, *El Gráfico*, n.º 967, enero de 1938, 12-13.

generar vínculos efectivos entre clubes y entre pilotos, y promover la colaboración entre los gobiernos de los distintos países.³²

Como se señaló, estas ideas de hermandad se articulaban con (y recibían impulso de) el panamericanismo. Este había surgido a fines del siglo XIX como contracara pacífica de la política intervencionista norteamericana consagrada en la doctrina Monroe y cobró impulso más tarde, con la “política del buen vecino”, impulsada por el presidente norteamericano Franklin D. Roosevelt. La Unión Panamericana era una forma alternativa de promover la influencia y los intereses norteamericanos a partir de la institucionalización de las relaciones con los países del continente. Una de sus derivaciones fue, en 1923, el proyecto de construir una carretera que uniera todo el continente. El proyecto de la Carretera Panamericana era, en términos de Ricardo Salvatore, una “utopía de transporte” que proyectaba la superioridad tecnológica y cultural norteamericana en un terreno virtual: “Pan-América”.³³ Pero para muchos países latinoamericanos, sobre todo en Sudamérica, el panamericanismo tenía otra connotación: se asociaba a la posibilidad de estrechar los lazos entre ellos. Recostada sobre los Andes, la Carretera Panamericana fue un símbolo poderoso, la columna vertebral de esa unión de Sudamérica.

El ACA hizo propio el proyecto desde los años treinta a través de la organización de los Grandes Premios Internacionales de carretera. Además, promovió la construcción de los tramos argentinos de la ruta desde su puesto como representante de los automovilistas en el directorio de la Dirección Nacional de Vialidad, entre 1933 y 1943. En este marco, los dirigentes del Club reformularon su misión pública, ampliándola y haciendo énfasis en la dimensión panamericana y, más tarde, también internacional. Para ellos, el ACA estaba llamado a desempeñar un papel central en la regulación del deporte mecánico nacional y regional, así como también en otros asuntos ligados a la circulación de automóviles (como el turismo y las normas de tránsito) en América y en el mundo. Así, en 1940 Anesi fue uno de los impulsores de la constitución de la Federación Interamericana de Automóviles Clubs (FIAC, luego FITAC), en el contexto de la Segunda Guerra Mundial que había dejado en suspenso las actividades de la Asociación Internacional de Automóviles

32 “Una valiosa experiencia práctica deja el viaje realizado por el Ing. Daniel Iribarne”, *Automovilismo* (Buenos Aires), n.º 248, agosto de 1940, 15; “Gran premio de la América del Sur”, *Automovilismo*, n.º 345, junio de 1948, s/n.

33 Ricardo Salvatore, “Imperial Mechanics: South America’s Hemispheric integration in the Machine Age”, *American Quarterly* 58, n.º 3 (2006): 664.

Clubs Reconocidos que tuvo sede en Buenos Aires y a la que presidió hasta 1948. Impulsada en buena medida por el ACA, la Federación se proponía fomentar el desarrollo del deporte automovilístico en América. Se constituía en “autoridad deportiva” del automovilismo interamericano y reconocía a cada Automóvil Club Nacional como autoridad deportiva de su respectivo país. Sus fines, sin embargo, iban más allá. Frente a la prolongada guerra mundial, los clubes latinoamericanos sostuvieron el propósito de fortalecer los lazos pacíficos y fraternos entre sus repúblicas. A la vez, como las dificultades para los viajes turísticos a los tradicionales destinos europeos parecían abrir oportunidades para el turismo en América Latina, la FITAC se ocupó de proponer medidas que favorecieran y promovieran la circulación libre de automovilistas en la región.³⁴

Anesi desempeñó también roles directivos en los organismos civiles internacionales que se crearon en la segunda posguerra: fue vicepresidente de la Organización Mundial del Turismo y el Automovilismo (1950-1957); entre 1954 y 1957 fue presidente de la FIA (que en 1946 absorbió a la Asociación de Automóviles Clubs Reconocidos) y miembro de la Federación Internacional de Carreteras. Para los dirigentes la adquisición de esta dimensión internacional para el Club era también parte de las estrategias de promoción de sus carreras personales, y algunos de ellos parecen incluso haber intentado proyectarse como dirigentes deportivos internacionales, más allá de su carácter de representantes del ACA. Un signo elocuente resulta la exitosa resistencia de Anesi y de Eduardo Edo a abandonar sus puestos en la FITAC tras la intervención del ACA por el gobierno de facto en 1956, cuando consiguieron que la asamblea de la Federación declarara nula la representatividad de los delegados del ACA escogidos por la Comisión Interventora y les impidiera participar.³⁵

El Club atravesó, como se señaló, turbulencias institucionales, políticas y económicas en la segunda mitad de la década de 1950 y eso implicó un eclipse de su influencia en la FITAC y la FIA. Resueltas esas cuestiones y bajo una nueva dirigencia, firmemente liderada por Carman, y revitalizado el automovilismo argentino en

34 Autoridades del ACA fueron recibidas en audiencia por el primer mandatario”, *Automovilismo*, n.º 291, abril de 1944, 9-10; “La FIAC ha desarrollado una encomiable labor en favor del turismo”, *Automovilismo*, n.º 341, febrero de 1948, 19.

35 “La comisión interventora resuelve proponer la expulsión de los socios Carlos Anesi e Ing. Eduardo L. Edo por su conducta contraria a los intereses del ACA en la XVI asamblea de la FIAC (Viña del Mar, noviembre de 1956)”, *Automovilismo*, n.º 399, enero-abril de 1957, 5. Edo había sido primero secretario y luego vicepresidente del ACA y, en 1957, era uno de los delegados del Club ante la FIA.

los años sesenta, los lazos con la FITAC y con la FIA se fortalecerían nuevamente. En 1967 Carman fue candidato (propuesto por la FITAC) a la presidencia de la FIA; entre 1968 y 1971, asumió la presidencia de la FITAC; y en 1975 fue corresponsal para América Latina ante la FIA y luego vicepresidente y representante de la FIA ante la Alianza Internacional del Turismo (institución a la que también estaba afiliado el ACA). Otros dirigentes del Club, como el corredor de TC Juan Manuel Bordeau, ocuparon diferentes posiciones directivas dentro de la FIA y sus comités.³⁶

Los pilotos como “embajadores”. El ACA y el campeonato internacional

Para los pilotos argentinos competir en Europa o Estados Unidos era una empresa muy difícil y muy pocos lo lograron. Para comenzar, requería de costosos autos de carrera, inaccesibles para pilotos que “preparaban” sus propios coches modificando automóviles en serie. Uno de los pocos afortunados en poder dar ese “salto” fue, en los años veinte, el rico heredero argentino, corredor y *von vivant*, Martín “Macoco” de Álzaga Unzué. Macoco encabezó un equipo que corrió en las Quinientas Millas de Indianápolis en 1923 con unos cupés que le compró a Ettore Bugatti en persona, impresionado tras la *performance* que estas habían tenido en el Grand Prix de Italia.³⁷

Se trataba por entonces de iniciativas individuales. En 1933 el ACA hizo un primer ensayo de armar un equipo de corredores para participar de carreras en el extranjero. En octubre envió un equipo de seis pilotos y copilotos (del que también participó Riganti) para correr en La Gavea, Río de Janeiro, con tres automóviles de marcas diferentes (Hudson, Chrysler y REO). Durante los años cuarenta este propósito adquirió mayor definición. El ACA se planteó explícitamente como objetivo inscribir al deporte mecánico argentino en el automovilismo mundial. El momento era propicio, ya que el campeonato mundial de pilotos estaba recién adquiriendo su forma definitiva, tras la formación de la FIA. Los Grandes Premios de circuito

³⁶ César Carman, *A los que vienen* (Buenos Aires: autoedición, 1978), 47-48, 57-58.

³⁷ La experiencia resultó bastante decepcionante: Bugatti presentó en esa carrera en total cinco autos, dos de ellos en su escudería oficial; sin embargo, los tres que enviaron a los argentinos tuvieron problemas mecánicos, porque, al parecer, no se trataba de autos nuevos. Según Macoco, Bugatti los había estafado: “Los coches estaban terminados a martillo, todos mal pintados, con una pinta [aspecto] que daba lástima. Ettore Bugatti era un falluto [falso], una mala persona”; ver: Lao Lacona, “Macoco’ Alzaga Unzué y su incursión Bugattista”, *Retrovisiones*, consultado el 26 de julio de 2025; “Entrevista de Enrique Sánchez Ortega a Macoco”, *Corsa*, julio de 1972 (Buenos Aires), s/n.

cerrado, que se venían corriendo en Europa desde antes de la Segunda Guerra, se reorganizaron dando lugar a un campeonato mundial de Grandes Premios, que en 1950 se transformó en el campeonato de pilotos de Fórmula 1.³⁸

El ACA procuró incorporar a la Argentina al campeonato mundial, que se corría en circuitos cerrados. Esto tuvo dos aristas: por un lado, se intentó generar un Gran Premio de circuito cerrado que fuera lo suficientemente competitivo y prestigioso como para atraer pilotos extranjeros; por el otro, el ACA buscó conformar un equipo nacional con pilotos y máquinas capaces de competir con éxito en los Grandes Premios europeos.³⁹

En 1941 se había ensayado una primera competencia de circuito-parque, al estilo de los circuitos europeos: “El Gran Premio Internacional Ciudad de Buenos Aires”, en el circuito de Retiro o Puerto Nuevo. En 1947, el ACA celebró el levantamiento del racionamiento de combustible organizando una serie de carreras en circuitos cerrados: el Gran Premio Internacional Ciudad de Buenos Aires (circuito Retiro), el Gran Premio Internacional Ciudad de Rosario (circuito Parque Independencia), y una competencia internacional de mecánica nacional en el circuito Retiro, en la que se destacó Juan Manuel Fangio, que obtuvo el tercer puesto.⁴⁰

Para atraer la atención sobre estos circuitos, nuevos para el automovilismo internacional, el ACA contrató varios célebres pilotos extranjeros como Aquille Varzi. Al año siguiente se repitieron las carreras de circuito en Buenos Aires (en Palermo) y Rosario, a las que se sumó el Gran Premio Internacional de Mar del Plata y, nuevamente, se contrataron pilotos extranjeros. Como la experiencia de 1947 había mostrado la profunda brecha entre la *performance* de los autos preparados localmente y la de los automóviles de carrera europeos, en 1948 el ACA llegó a un acuerdo con la escudería francesa *Naphtha Course* para que les suministrase automóviles a los pilotos locales y, en 1949, adquirió tres autos de carrera Maserati nuevos. Fangio triunfó con uno de ellos en el Gran Premio de Mar del Plata de 1949.⁴¹

En este proyecto de reposicionamiento del deporte mecánico argentino, el gobierno de Juan D. Perón fue un aliado fundamental. En el Gran Premio de Carreteras

38 Gustavo Arsuaga, “Luisito vs. Luizinho en los albores de la Copa Sud-Am”, 26 de julio de 2025; Maurice Hamilton, *Formula 1: The Official History* (Londres: Welbeck, 2024), 14-18.

39 Piglia, *Autos, rutas y turismo*, 92-94.

40 “Y llegaron las carreras”, *Automovilismo*, n.º 328, enero de 1947, 1; “El deporte automovilístico”, *Automovilismo*, n.º 347, julio de 1951, 4-5.

41 “El Gran premio Internacional Ciudad de Buenos Aires”, *Automovilismo*, n.º 340, enero de 1948, s/n; Automóvil Club Argentino, *Memoria y Balance correspondiente a 1947* (Buenos Aires, abril de 1958), 42.

Buenos Aires -Caracas, en un escenario en que los clubes de automovilistas de los demás países y los gobiernos locales fallaron en los apoyos comprometidos, el auxilio del gobierno argentino permitió que la competencia pudiera completarse. Por otra parte, también en 1948, el ACA solicitó y obtuvo del gobierno el nombramiento de Fangio, Oscar Alfredo Gálvez y Clemar Bucci como “agregados diplomáticos en el extranjero” para que viajasen a “ampliar sus conocimientos técnicos en los escenarios deportivos del viejo mundo”.⁴² En el otoño de 1949 el ACA mandó a competir a Europa a un equipo de dos corredores (Fangio y Benedicto Campos). La campaña fue inicialmente exitosa y unos meses más tarde, en junio, el gobierno adquirió dos automóviles Ferrari para que los pilotos pudiesen competir en el Gran Premio de Monza, en el que Fangio resultó ganador.⁴³

En los años siguientes, con la ayuda económica del gobierno y de *sponsors*, el equipo argentino, organizado y dirigido por el ACA, continuó sus exitosas campañas: tres corredores (Fangio, José Froilán González y Roberto Mieres) viajaron en 1950 y seis lo hicieron en 1951. En 1950, tras su exitoso debut en Europa, Fangio firmó contrato para ingresar al equipo Alfa Romeo con el que se consagró subcampeón mundial; al año siguiente, ganó su primer título mundial. Sin embargo, al menos hasta fin de 1951, siguió compitiendo en Europa y en la Argentina con el apoyo del ACA, del gobierno argentino y de la empresa Suixtil S. A.⁴⁴

Finalmente, el apoyo gubernamental permitió hacer realidad un proyecto largamente esperado: la construcción de un autódromo en la ciudad de Buenos Aires, ya que la escalada en las velocidades estaba volviendo demasiado peligrosas las carreras en circuitos tipo parque. El autódromo se inauguró en 1952; bautizado “17 de octubre”, consagraba la jerarquía internacional que el automovilismo argentino creía haber alcanzado: en él se disputaron (entre 1953 y 1960, con una interrupción en 1959) los primeros grandes premios argentinos que dieron puntaje para el campeonato mundial, con presencia de famosos pilotos internacionales. Además, se organizaron también otros tipos de carreras, entre ellas las de “mecánica nacional”. El autódromo brindaba también un principio de solución al problema de

42 “El ACA y las competencias internacionales de circuito”, *Automovilismo*, n.º 347, julio de 1951, 4.

43 En Brasil Getulio Vargas haría lo propio muy poco después, ayudando a Francisco Sacco “Chico” Landi a adquirir la Ferrari con la que el piloto disputó a comienzos de la década de 1950 en Europa (cuando creó la escudería Bandeirantes); Andrade de Melo, “Antes de Fittipaldi”, 113.

44 “Arribo del campeón mundial del automovilismo, Juan Manuel Fangio”, *Automovilismo*, n.º 351, noviembre de 1951, 1.

los pilotos, dándoles frecuentes oportunidades de competir a costos menores que las carreras en carreteras, a la par que incrementaba la oferta de estos populares espectáculos deportivos y alentaba las esperanzas de desarrollo de una industria automovilística nacional, uno de los objetivos de los proyectos industrializadores del peronismo.⁴⁵

Los años setenta. Un nuevo impulso a la internacionalización

Archetti ha sostenido que, “a partir de la década del sesenta, con la proliferación de categorías y la presencia de fábricas locales interesadas en la expansión del mercado nacional, el automovilismo argentino se insulariza y solo excepcionalmente participará con éxito en el mundo cada vez más globalizado de las competencias deportivas”.⁴⁶ Es posible, sin embargo, matizar esta afirmación, más precisa quizás para las décadas de 1980 en adelante, que ajustada a las de 1960 y 1970.

En 1970, en el marco del gobierno de facto del Gral. Marcelo Levingston,⁴⁷ con el apoyo de la petrolera estatal (YPF) y de la por entonces Secretaría de Promoción y Asistencia de la Comunidad, se consiguió nuevamente formar un equipo capaz de participar del calendario deportivo internacional, en la Fórmula 2 Internacional.⁴⁸ El ACA venía negociando esa cuestión desde el comienzo del gobierno del Gral. Onganía, predecesor de Levingston, con quien los dirigentes de la institución parecen haber tenido cierta cercanía.⁴⁹ Las intenciones del Club estaban en línea con la política de Onganía, que a mediados de 1969 había promulgado el Decreto-Ley de Deporte, que entre otras cosas establecía el “fomento de la práctica de competencias deportivas en procura de alcanzar altos niveles de las mismas, asegurando que las representaciones del deporte argentino a nivel internacional sean la real expresión de la jerarquía cultural y deportiva del país”.⁵⁰ La ley creaba estructuras administrativas para la coordinación con entidades civiles y privadas y

45 “Autódromo municipal 17 de octubre”, *Automovilismo*, n.º 354, febrero de 1952, 1.

46 Archetti, *El potrero, la pista y el ring*, 95

47 En 1966 un golpe de estado depuso al presidente constitucional. La dictadura, que duró hasta 1973, fue comandada sucesivamente por tres presidentes de facto: Juan Carlos Onganía (1966-1970), Roberto Levingston (1970-1971) y Agustín Lanusse (1971-1973).

48 La Fórmula 2 (1948) comprendía competencias de monoplazas con una cilindrada (y un costo) menor que en la Fórmula 1. Brabham y Lotus se enfrentaban por esos años en ella.

49 “Equipo de competición YPF Argentino”, *Autoclub*, n.º 50, enero-febrero de 1970, 152.

50 “Ley de fomento y desarrollo del deporte”, *Boletín Oficial de la República Argentina* (Buenos Aires), n.º 21719, 8 de julio de 1969, artículo 1.

un Fondo Nacional del Deporte, y establecía la inversión en infraestructura deportiva. En materia de automovilismo, esto se tradujo en mejoras en los autódromos existentes y en la creación de algunos autódromos nuevos.⁵¹

El equipo estuvo integrado por los pilotos Carlos A. Reutemann⁵² y Benedicto H. Caldarella, respetivamente campeón y subcampeón 1969 de la Fórmula 2 en Argentina. El ACA cedió además al equipo dos mecánicos y participaba a través de un representante de la Comisión tripartita del Equipo de Competición YPF Argentino y había adquirido en Gran Bretaña dos coches Brabham completos y cuatro motores.⁵³

La maduración de la estructura industrial Argentina y, en particular, de la industria automotriz y su imbricación creciente con el deporte motor explica también en parte esta nueva coyuntura de internacionalización. Como ha sugerido Rodrigo Vilela Elías para el caso de pilotos como Emerson Fittipaldi o Nélsón Piquet, contemporáneos de Reutemann, la existencia de esa pujante industria estimuló el desarrollo del automovilismo y permitió que surgieran esos talentosos volantes locales.⁵⁴ Esas condiciones permitieron además que, como en el caso de Reutemann —y en contraste con los volantes como Fangio—, los pilotos pudieran profesionalizarse muy tempranamente, contratados para correr con autos que no les pertenecían y que habían sido producidos y preparados por otros.⁵⁵

Los primeros resultados resultaron alentadores: en 1971, en su segunda participación, el equipo logró coronarse subcampeón de la Fórmula 2 europea. Como a Fangio en 1950, a Reutemann el equipo argentino le permitió mostrarse en Europa y dar el salto a los equipos europeos de Fórmula 1: se sumó como piloto al equipo de Brabham en 1972; en 1977 pasó al de Ferrari, luego al de Lotus y en 1980 al de Williams.⁵⁶ Tras tener problemas con su auto, en 1981 Reutemann perdió el campeonato mundial por un punto, frente al brasilero Nélsón Piquet; decepcionado, decidió retirarse en 1982. En 2024 un mecánico de Williams declaraba: “Carlos tenía la habilidad para ser campeón del mundo. En ese momento debido a la fiabi-

51 “Equipo de competición YPF argentino”, *Autoclub*, n.º 51, marzo-abril de 1970, 52.

52 Reutemann se había iniciado en el automovilismo en 1965, en la categoría Turismo Mejorado, corriendo con un Fiat 1500; en 1966, 1967 y 1968 fue campeón argentino clase 1600 cm³. Pasó entonces a correr monoplazas: se sumó al equipo del ACA, compitió en Mecánica Argentina Fórmula 2 y resultó campeón en 1969; “Carlos A. Reutemann. Adiós a las pistas”, *Autoclub*, n.º 118, junio de 1982, 59.

53 “Equipo de competición YPF argentino”, *Autoclub*, n.º 51, marzo-abril de 1970, 52.

54 Vilela Elías, “Automobilismo brasileiro”, 4.

55 “Carlos A. Reutemann”, *Autoclub*, n.º 118, junio de 1982, 58-59.

56 “Carlos A. Reutemann”, *Autoclub*, n.º 118, junio de 1982, 59.

lidad, los estándares de los automóviles, los accidentes, hubo algún elemento de 'suerte' en la decisión del resultado final del campeonato".⁵⁷

Ciertamente, como plantea Archetti, la Fórmula 1 era en 1970 inaccesible, económica y técnicamente, para un equipo argentino.⁵⁸ Sin embargo, aunque la brecha no había sido tan profunda en 1950 como lo era en 1970,⁵⁹ de modo similar a lo que sucedería con Reutemann, también en el caso de Fangio fue su participación en equipos europeos y el acceso a vehículos de primera línea lo que le permitió las victorias internacionales, sin negar, por supuesto, sus extraordinarias dotes como piloto.

Un segundo aspecto de la internacionalización del automovilismo encarada por el ACA resultó más exitoso: el regreso de las competencias internacionales al autódromo de la ciudad de Buenos Aires, que pudieron sostenerse casi una década. En 1971 se organizó una carrera de máquinas Sport, Grand Sport y Gran Turismo Especial, con puntaje para el campeonato Mundial de Marcas y, desde 1972 y hasta 1981 (con una interrupción en 1976), se realizó el Gran Premio de Argentina, que otorgaba puntos para el campeonato mundial de Fórmula 1.⁶⁰

El nuevo Gran Premio de Argentina operó como relevo del Gran Premio de México, que se había disputado entre 1962 y 1970, permitiendo que Latinoamérica nuevamente tuviera una fecha del campeonato mundial. Avendaño ha sostenido, al respecto, que la organización del Gran Premio de Fórmula 1 en Ciudad de México fue un antecedente clave de la organización de los Juegos Olímpicos (1968) y del Mundial de Fútbol (1970), consolidando los mecanismos informales de cooperación entre el gobierno mexicano y el empresariado deportivo y constituyendo una "diplomacia deportiva" mexicana, que celebraba los resultados del "milagro mexicano" (en clave de desarrollo industrial).⁶¹ El regreso de la Fórmula 1 a la Argentina también era fruto de una alianza entre las organizaciones del deporte (que no eran estrictamente

57 Esta información se encuentra en una entrevista de Darío Coronel a Neil Oatley; ver: "A 40 años del día que Reutemann perdió el título de Fórmula 1: qué fue lo que pasó con el auto", Infobae, consultado el 11 de febrero de 2025.

58 Archetti, *El potrero, la pista y el ring*, 95

59 Fangio compitió en los primeros tiempos del campeonato mundial recién reorganizado; en las décadas siguientes, los autos se volvieron mucho más complejos y las reglas más rígidas y ningún aspecto de la operación del deporte escapó a la lógica comercial.

60 "Éxito nacional, prestigio internacional", *Autoclub*, n.º 89, febrero de 1977, 26-33; "Carlos A. Reutemann", *Autoclub*, n.º 118, junio de 1982, 59.

61 Avendaño, "Diplomacia deportiva", 136.

empresariales en Argentina) y las élites gobernantes (de un gobierno de facto). La alianza reeditaba aquella del peronismo, pero reunía a sectores antiperonistas (tanto en el gobierno como en la dirigencia del Club) y consolidaba los lazos entre gobierno y asociaciones deportivas que no habían dejado de fortalecerse desde finales de la década de 1950.⁶² Este era el resultado de varios años de exitosa diplomacia deportiva (encabezada por el ACA, bajo el liderazgo de Carman) y es posible que, como en el caso mexicano, la organización de un gran evento como la Fórmula 1 fuera un antecedente de peso en la organización del gran evento de la diplomacia deportiva en la dictadura de 1976-1983, el Mundial de Fútbol 1978.

A caballo entre dos dictaduras (la de 1966-1973 y la de 1976-1983), en un contexto institucional, político y económico muy inestable, la realización anual del Gran Premio de Argentina enfrentó algunas dificultades, especialmente de financiamiento, ya que el autódromo de Buenos Aires, de reducida capacidad, generaba, en venta de entradas, recursos insuficientes. En 1977 el ACA tuvo que intervenir con recursos propios para evitar que la Argentina perdiese su fecha en el calendario internacional, a la par que peticionaba a las autoridades municipales para que encarasen las obras de ampliación del autódromo.⁶³ La Guerra de Malvinas (1982) y la debacle económica en los últimos años de la dictadura pusieron fin al Gran Premio de la Argentina. La Fórmula 1 Internacional regresaría a la Argentina, brevemente, recién en 1997 y 1998, pero esta vez, aunque fiscalizada por el ACA, estaba organizada y financiada por un consorcio privado.

A modo de cierre

Como han señalado varios trabajos, las competencias en carretera en Argentina en la primera mitad del siglo XX contribuyeron al proceso de producción de la identidad nacional a partir de sus efectos territoriales materiales (arreglo y señalización de caminos) y simbólicos (mapeo, difusión de imágenes, etc.), a la par que los deportistas se identificaban con las virtudes de la argentinidad (ingenio criollo, coraje, templanza, etc.). La novedad de la segunda mitad del siglo fue la inclusión de la producción industrial, de los autos nacionales, en esa construcción identitaria. La popularidad del Turismo Nacional y su vínculo con la pujante producción y el consumo masivo de automóviles (especialmente de gama media y baja) extendieron

62 El ACA tenía una extensa tradición de estrecha articulación con el Estado.

63 "El ACA y el automovilismo deportivo", *Autoclub*, n.º 91, junio de 1977, 10.

estas virtudes nacionales a las máquinas, que probaban su reciedumbre corriendo en las desafiantes carreteras argentinas.

El automovilismo formó parte de procesos de afirmación nacional también de cara a Latinoamérica y al mundo. Archetti ha sostenido que Argentina pudo, siendo un país “periférico” pero relativamente próspero, participar tempranamente en el desarrollo del deporte automovilístico a nivel internacional; hasta la década del cincuenta, esa inversión en máquinas y pilotos “produjo excepcionales volantes que pudieron competir con éxito en el mundo restringido y elitista de la Fórmula 1”.⁶⁴ Esa participación fue, como subraya Archetti, producto de “circunstancias históricas”, además del indudable talento de pilotos como Fangio: “apoyo local, fomento del ACA, interés internacional por incorporar a la periferia, apoyo decidido del gobierno peronista y pasión popular”.⁶⁵

Las victorias deportivas tuvieron un efecto de propaganda nacionalista. Para el gobierno peronista permitían mostrar la potencia de la “Nueva Argentina” no solo hacia adentro del país, sino como instrumento de una política exterior que buscaba afirmar a Argentina como líder de una “tercera vía”. Por supuesto, también la posición del ACA en el seno de la FIA se vio fortalecida por la nueva figuración del automovilismo argentino. Fangio era un símbolo de este logro, y se convirtió en un héroe nacional. En el contexto de la retórica peronista, como señala Ferreira, Fangio funcionaba como “símbolo nacional del valor del trabajo, el esfuerzo y la superación personal”, encarnando los ideales de movilidad social.⁶⁶ Para Archetti el impacto de las sucesivas victorias internacionales de Fangio fue tan fuerte en el imaginario nacional que su retiro en 1957, tras consagrarse cinco veces como campeón del mundo, dejó una perenne “nostalgia”, la sensación de imposibilidad de continuar con el protagonismo en el automovilismo mundial, algo que se sentía como una tradición nacional; Reutemann sería solamente una excepción.⁶⁷ Discrepando con esto último, este trabajo muestra que Reutemann estuvo cerca de volver a encarnar esa figura, aunque el sueño terminara en frustración. En su carrera se articularon, con modificaciones, las “circunstancias históricas” que habían facilitado el ascenso de Fangio: los intereses institucionales del ACA, las ambiciones personales de sus presidentes, figuras de gran influencia local e internacional, y las

⁶⁴ Archetti, *El potrero, la pista y el ring*, 95.

⁶⁵ Archetti, *El potrero, la pista y el ring*, 95.

⁶⁶ Ferreira, “Hacer historia local”, 95.

⁶⁷ Archetti, *El potrero, la pista y el ring*, 92-95.

necesidades políticas y los proyectos de gobiernos que, con las diferencias del caso, creían posible el desarrollo industrial argentino y confiaban en las posibilidades de la Argentina como potencia regional.

En contraste con la hipótesis de Archetti, acerca de la insularización del deporte desde los años sesenta, la política deportiva del ACA en esos años muestra un interés renovado por la internacionalizar el deporte automovilístico, que reprodujo de cierto modo la receta de la década de 1950 y que tuvo algunos resultados concretos. La reedición del Gran Premio de Argentina fue quizás el aspecto más exitoso, producto del desarrollo local del automovilismo y de la industria automotriz, que había empujado las carreras de muchos pilotos profesionales argentinos (como el propio Reutemann), de la eficaz diplomacia deportiva del ACA en los años sesenta y del propósito del gobierno de facto de promover el deporte como forma, en parte, de proyectar hacia el mundo las aspiraciones de la Argentina como potencia regional, algo que se reflejó en la Ley de Deporte.

Por otro lado, el sueño de reiterar la hazaña de Fangio y conseguir un campeonato mundial, nuevamente poniendo a competir a un equipo argentino en Europa, se vio frustrado, aunque Reutemann acumuló logros importantes. La explicación quizás resida, a diferencia de lo que plantea Archetti, no en la estructura económica argentina, sino en una combinación entre las cualidades personales del piloto, los manejos empresariales dentro de la Fórmula 1 y, como siempre, también los efectos del azar. La hipótesis de Archetti probablemente funciona mejor para explicar el periodo posterior, a partir de los años ochenta, cuando el ACA y el Estado se retiraron del patrocinio y desapareció la posibilidad de un equipo argentino que disputara en el automovilismo internacional, a la par que el neoliberalismo y la globalización cambiaban en el mundo las reglas de juego.

Bibliografía

I. Fuentes primarias

Documentos impresos

Anesi, Carlos P. *La carretera Panamericana. Su inauguración en el 9º cincuentenario del descubrimiento de América. El Gran Premio de las Américas*. Buenos Aires: General Fabril, 1938.

Automóvil Club Argentino. *Memoria y Balance correspondiente a 1947*. Buenos Aires, 1948.

Carman, César. *A los que vienen*. Buenos Aires: autoedición, 1978.

Dirección Nacional de Vialidad. Memoria correspondiente a 1937. Buenos Aires: Taller de impresiones oficiales, 1938.

Publicaciones periódicas

Autoclub. Buenos Aires, 1967, 1970, 1977, 1978, 1979, 1982, 1983, 1984, 2000.

Automovilismo. Buenos Aires, 1940, 1944, 1947, 1948, 1951, 1952 y 1957.

Auto y Aero. Buenos Aires, 1921.

Boletín Oficial de la República Argentina. Buenos Aires, 1969.

El Gráfico. Buenos Aires, 1935 y 1954.

Revista del Touring Club Argentino. Buenos Aires, 1924, 1934

Sitios web

Posición 1 TV. "P1 #363–RUBÉN DARAY: UNA VIDA A TODO MOTOR–Ep. 1–01/08/2024".

YouTube. Consultado el 11 de febrero de 2025. <https://www.youtube.com/watch?v=8cAEFMkEWe0>

II. Fuentes secundarias

Andrade de Melo, Victor. "Antes de Fittipaldi, Piquet e Senna: o automobilismo no Brasil (1908-1954)". *Motriz* 15, n.º 1 (2009): 104-115. <https://www.periodicos.rc.biblioteca.unesp.br/index.php/motriz/article/view/2116>

Archetti, Eduardo. *El potrero, la pista y el ring. Las patrias del deporte argentino*. Buenos Aires: FCE, 2001.

Arsuaga, Gustavo. "Luisito vs. Luizinho en los albores de la Copa Sud-Am". Consultado el 26 de julio de 2025. <https://dandydriver.com/luisito-vs-luizinho-en-los-albores-de-la-copa-sud-am/>

Avendaño, Alejandro. "Diplomacia deportiva y proyectos de nación a través del Gran Premio de México de Fórmula 1. Reflexiones sobre un deporte global". *Materiales para la Historia del Deporte* 26 (2024): 123-138. https://polired.upm.es/index.php/materiales_historia_deporte/article/view/5050

Ballent, Anahí. "Kilómetro Cero: la construcción del universo simbólico del camino en la Argentina de los años treinta". *Boletín del Instituto de Historia Argentina y Americana Dr. Emilio Ravignani* 27 (2005): 107-137. <http://revistascientificas.fllo.uba.ar/index.php/boletin/article/view/16527>

- Berasategui, Roberto y Mauro Feito. *Turismo Carretera. 70 años. Historia de una pasión*. Buenos Aires: Planeta, 2009.
- Ferreira, Estefanía. “Hacer historia local desde el automovilismo: los Grandes Premios Internacionales Ciudad de Mar del Plata (1948-1950)”. Tesis de grado, Universidad Nacional de Mar del Plata, 2022.
- Freeman, J. Brian. “‘La carrera de la muerte’: Death, Driving, and Rituals of Modernization in 1950s Mexico”. *Studies in Latin American Popular Culture* 29 (2011): 2-23.
- Gerardo Sabaris, Vicente J. Sillitti, Gustavo Morales Peña y Ivan Clavijos. “De ‘Turista’ con Chevrolet”. *J. M. Fangio. Un tributo al chueco*. Consultado el 15 de enero de 2025. <https://www.jmfangio.org/c193907gparg.htm>
- Giucci, Guillermo. *La vida cultural del automóvil. Rutas de la modernidad cinética*. Bernal: Universidad Nacional de Quilmes / Prometeo 3010, 2007.
- Hamilton, Maurice. *Formula 1: The Official History*. Londres: Welbeck, 2024.
- Infobae. “A 40 años del día que Reutemann perdió el título de de Fórmula 1: qué fue lo que pasó con el auto”. Infobae. Consultado el 11 de febrero de 2025. <https://www.infobae.com/deportes/2021/10/17/a-40-anos-del-dia-que-reutemann-perdio-el-titulo-de-formula-1-que-fue-lo-que-paso-con-el-auto/>
- Kosacoff, Bernardo, Jorge Todesca y Adolfo Vispo. “La transformación de la industria automotriz argentina: Su integración con Brasil: Versión preliminar”. *CEPAL, Documentos de Trabajo* 40 (1991). <https://repositorio.cepal.org/server/api/core/bitstreams/b7dd6160-35f1-4413-a65f-bf02b39fb06b/content>
- Lacona, Lao. “‘Macoco’ Alzaga Unzué y su incursión Bugattista”. *Retrovisiones*. Consultado el 26 de julio de 2025. <http://www.retrovisiones.com/2014/04/la-patria-bugattista/>
- Mom, Gijis. *Atlantic Automobilmism. Emergence and Persistence of the Car, 1895-1940*. Nueva York–Oxford: Berghahn Books, 2015.
- Piglia, Melina. *Autos, rutas y turismo: el Automóvil Club y el Estado*. Buenos Aires: Siglo XXI, 2014.
- Piglia, Melina. “Viaje deportivo, nación y territorio. El Automóvil Club Argentino y los orígenes del Turismo Carretera. Argentina, 1924-1938”. *Nuevo mundo mundos nuevos* (2008).
- Salvatore, Ricardo. “Imperial Mechanics: South America’s Hemispheric Integration in the Machine Age”. *American Quarterly* 58, n.º 3 (2006): 662-691.
- Vilela Elias, Rodrigo. “Automobilismo brasileiro e mídia: desenvolvimento, popularização e imaginário esportivo”. *XV Congresso Brasileiro de Ciências do Esporte*, PERNANBUCO, 2007. <http://www.public.cbce.org.br/uploads/cd/resumos/036.pdf>