



El deporte en Argentina (1914-1983).*

Eduardo P. Archetti

Universidad de Oslo

Para 1914 muchos de los deportes introducidos por los británicos durante el siglo pasado se habían convertido en prácticas de tiempo libre diseminadas a lo largo del territorio nacional (Olivera 1932). En ese proceso un conjunto de pruebas hípcas tradicionales como el pato, la cinchada, la pechada, la corrida de la bandera y el juego de cañas habían desaparecido o habían sido prohibidas y reemplazadas por los deportes ecuestres británicos (Slatta 1986). En esta incorporación hubo, como era de esperar, una selección de prácticas que hicieron posible la expresión de identidades, no solo masculinas sino de clase y nacionales. Sobre esto volveré más adelante pero lo más importante es constatar que la apropiación étnica exclusiva de algunos de los deportes más practicados, aún en el caso del polo, había dejado de ser tal con una sola excepción que confirmaba la regla: el cricket. Este deporte era, en los comienzos de la primera guerra mundial, solo practicado en los clubes británicos y en los lugares de trabajo en donde los británicos eran mayoría y su escaso éxito entre los argentinos nativos e inmigrantes no británicos era, para muchos, algo que debía explicarse. En 1912 *The Standard*, uno de los tres periódicos ingleses de Buenos Aires, se sorprendía que el fútbol y el rugby hubieran sido adoptados con gran entusiasmo, aunque su práctica “no fuera tan científica”, y que esos espectáculos deportivos despertaran una gran fascinación, mientras que con el cricket no hubiera ocurrido lo mismo. La explicación, aparentemente, residía en el “temperamento” de los jóvenes nativos que se caracterizaba por ser “agresivo, vehemente, impulsivo” y que, por lo tanto, “correr, golpearse y empujarse como en una lucha continua tienen preferencia sobre la estrategia y el sentido táctico” que de un modo natural predominan en el cricket. Pese a ellos, la adopción del cricket se veía como necesaria para que el “espíritu nacional” pudiera desarrollar el sentido del “juicio racional y pragmático” que, aparentemente, no estaba garantizado por el deporte más popular en esa época: el fútbol (*The Standard*, 15/3-1912: 11). El cricket irá muriéndose de a poco y ya para la década del treinta había desaparecido como deporte. Los británicos se enorgullecían de haber traído al país no solo capitales, industria, nueva tecnología, nuevas razas vacunas y lanares, sino también el

* Una versión de este artículo fue publicada en vol. IX de la **Nueva Historia de la Argentina** publicada por la Academia Nacional de Historia, 2001. El artículo le fue encargado a su autor por Tulio Alperin Donghi.

El fondo de investigación otorgado por el Departamento de Antropología Social de la Universidad de Oslo hizo posible el trabajo de archivo en Buenos Aires de Marcelo Massarino. Su ayuda así como sus comentarios críticos han sido muy valiosos para poder completar este trabajo. (Aclaración del autor).

gusto y la pasión por los deportes que permitieron el desarrollo moral de la juventud (*The Standard*, 1/1/1913: 22).

Los deportes de origen británico son concomitantes con la modernización, la construcción de estados nacionales y la internacionalización creciente de los intercambios económicos, sociales y culturales en el siglo diecinueve y comienzos del veinte. Mosse (1985,1996) ha argumentado que los estereotipos masculinos de los nacionalismos modernos europeos (y no europeos como en el caso de la Argentina) dependen de la definición como imperativo moral no solo de la belleza sino del estado físico. La construcción de la masculinidad moderna depende, por lo tanto, de la relación entre “cuerpo y alma, de la moralidad y la estructura corporal” (1996: 26). El esfuerzo físico y el cuidado corporal aparecen, de esa manera, no solo como símbolos de la modernidad sino como algo que hay que cultivar y desarrollar, como una práctica individual y social que debe ser garantizada por el estado y la sociedad civil. Dos modelos compiten: el de la gimnasia, de influencia alemana y nórdica, y el del deporte en donde a la competencia individual se le une el aspecto colectivo de los deportes de equipo. En la Argentina, el primero tendrá como lugares de expresión la escuela y las barracas militares mientras que el segundo estará asociado a la creación de espacios públicos regulados (parques, plazas) o no (baldíos, potreros) y a la aparición de instalaciones deportivas de los clubes o de las municipalidades. La expansión del deporte en la Argentina se puede asociar al desarrollo de la sociedad civil ya que las organizaciones y clubes deportivos generan espacios de autonomía y participación al margen del Estado. En ese contexto particular las prácticas deportivas y, en especial, los deportes de equipo permitirán establecer un “espacio nacional” de competencia real, de movilidad social, ya que los mejores deportistas de las provincias podrán hacer carrera en Buenos Aires, y de unificación territorial y simbólica. La prensa y la radio en la década del veinte jugarán un papel crucial en esta dirección. *El Gráfico*, la revista más influyente en este siglo, fundada en 1919, enfatizará la importancia de los deportes de equipo ya que permiten que una nación se exprese, que sus integrantes tengan una “conciencia nacional” y superen las identidades locales de clubes o de provincias, y porque hacen posible que las diferencias de estilo, en competencia con otros equipos, puedan ser pensadas como manifestaciones de “estilos nacionales” (1923, 190: 4). Las primeras visitas de clubes de fútbol profesional inglés al país en 1904 y 1905 y que continuarán con cierta regularidad hasta 1914, deben ser vistas en el contexto de la creación de diferencias (Archetti 1997 a; 1999), así como, en 1922, la gira oficial a Inglaterra y Estados Unidos de un equipo argentino de polo puede verse como una muestra de la calidad de los polistas y caballos pampeanos (Laffaye 1989: 79-92; Ramírez 1989). En 1927, en un tono más cercano al espíritu de Mosse, esta misma revista defiende la práctica deportiva como “una práctica moral para el cuerpo” (*El Gráfico*, 1927, 394: 18).

Lo “nacional” a través de la introducción de prácticas corporales creadas fuera de las fronteras del país puede entenderse como un ejemplo de una suerte de modernidad radical que va a permitir a la Argentina participar en la expansión de un ámbito global deportivo, primero a través de los Juegos Olímpicos y, posteriormente, a través de las competiciones que, en los diversos deportes, permiten coronar a los mejores del “mundo”. El deporte pasa a ser así un espejo en donde verse y ser, al mismo tiempo, mirado. Estar entre los primeros importará pero, paralelamente, ser visto representando “algo diferente” será un importante factor de diferenciación. La globalización temprana del deporte no debe verse como un proceso necesario de homogeneización, sino como un espacio en donde producir

imaginarios, símbolos y héroes que establezcan diferencias. Las reglas universales y las prácticas son uniformes pero los resultados impulsan no solo las diferencias sino a pensarlas como tales.

Volvamos a la idea de Mosse de la importancia de los deportes colectivos en la consolidación de los nacionalismos y pensemos los deportes diversos sobre los que construir este capítulo. A Mosse se le olvidaron los deportes individuales, como el boxeo o el tenis, aunque en éste hay también parejas, y los deportes que como el automovilismo, generan una simbiosis entre cualidades individuales y mecánicas y que, en consecuencia, se asocian más fácilmente a lo industrial y a lo moderno. Al mismo tiempo, deportes como los ecuestres, en donde el caballo es central, remiten a un tipo de “modernidad parcial” ya que éste no es solo un animal “aristocrático” o “noble” sino que el imaginario que puede generarse tiene referentes pastorales y rurales inmediatos. Sin embargo, Mosse hace notar que la virilidad y el coraje son dimensiones de la masculinidad tradicional que se mezclan con los nuevos ideales corporales (belleza y condición física) de la modernidad (1985: 117-28). En esta hibridez entre lo nuevo y lo tradicional habría espacio para otros deportes que los únicamente colectivos. Un primer criterio guiado en la elección de deportes en la Argentina ha sido la combinación de lo colectivo con lo individual y de lo rural y lo industrial, y, un segundo, que en esas disciplinas equipos e individuos hayan descollado a nivel internacional. Los deportes elegidos son: el fútbol y el polo como deportes colectivos y el automovilismo y el boxeo (extrema expresión del coraje y la virilidad) como deportes individuales. La historia, en estas páginas, estará centrada en la búsqueda de imágenes y estereotipos culturales dominantes, y está basada en la lectura selectiva de fuentes secundarias y de la prensa. La presencia de dimensiones sociales y de clase que están reflejadas en estas prácticas permitirán hacer reflexiones de tipo comparativo. Dejar fuera otros deportes, como el rugby, el tenis, el basquetball, donde se ganó un campeonato mundial disputado en Buenos Aires en 1950 y el golf, en donde la Argentina se ha destacado en períodos largos y con cierta continuidad es, sin lugar a dudas, una injusticia. Pese a esto, y por una suerte de inercia sociológica que podríamos llamar “tradicción”, la falta de grandes boxeadores o pilotos argentinos de Fórmula 1 se puede vivir en la actualidad como una pérdida y lo mismo no ocurre si en los próximos veinte años no sale un golfista del calibre de Roberto De Vincenzo o un tenista con el carisma de Guillermo Vilas. Finalmente, los deportes elegidos son eminentemente masculinos y eso significa dejar de lado deportes en los que la participación femenina ha sido determinante. Este es un sesgo impuesto por el universo seleccionado pero también se desprende del peso secundario del deporte femenino en la historia del país. Excepciones como Gabriela Sabatini en tenis confirman la regla.

Fútbol: el deporte sin fronteras

1914 es una fecha importante en la historia del fútbol ya que el año anterior un club eminentemente “criollo”, el Racing Club de Avellaneda, teóricamente sin un solo jugador de origen británico en el once titular, aunque en el plantal había jugadores periféricos de origen británico como Wine, Loncan y Prince, conquista, por primera vez, el campeonato de primera división. A partir de ese momento los clubes británicos, como el Alumni o el Belgrano, pierden su peso futbolístico y sus jugadores desaparecerán de los equipos nacionales. Según *El Gráfico* este cambio ha sido posible ya que “cuando el football comenzó a difundirse, dejaron de ser los cracks nombres británicos para transformarse en

apellidos puramente latinos, especialmente italianos y españoles, como García, Martínez, Ohaco, Olazar, Chiappe, Calomino, Laforia, Isola, etc.” (1928, 470:15). La fundación “criolla” no es solo la argentinización de un deporte británico sino una fundación en donde los hijos de inmigrantes “latinos” pasan a dominar la práctica activa. El fútbol se expande y los clubes con sus nombres expresan claramente este proceso. Frydenberg ha demostrado que los nombres de los clubes de fútbol que por decenas se forman en Buenos Aires y sus alrededores entre 1880 y 1930 eluden referencias étnico-comunitarias de un modo claro y a diferencia de las asociaciones de tipo asistencial que se multiplican en la misma época (1996). Su análisis estadístico de nombres demuestran que hasta 1910 predominan los nombres asociados a lugares y barrios (como Boca Juniors, River Plate, Tigre, Lanús o Quilmes) y también las alusiones juveniles (Estudiantes, Estudiantil, Argentinos Juniors o Juventud). A partir de ese año aparecen nombres que muestran un cierto apego a los próceres nacionales o a las fechas patrias (como Almirante Brown, Vélez Sarsfield, Belgrano, San Martín, 25 de Mayo, 9 de Julio o Sol de Mayo). El fútbol funciona, por lo tanto, no solo como un reflejo del discurso nacionalista y patrio sino como una arena en donde ese proceso cristaliza un espacio simbólico que, con el correr de los años, será de crucial importancia en la formación de estereotipos nacionales.

El imaginario del estilo criollo opuesto al británico no es solo la creación de la prensa argentina sino también de la inglesa local que, continuamente, opone el estilo británico asociado al sentido táctico, la disciplina, el método, la fuerza y el poder físico, a las virtudes criollas, basadas en la agilidad y en la virtuosidad de los movimientos (Archetti 1999: 56-70). El estilo británico aparece como la expresión de lo industrial y de allí que la metáfora de la “máquina” se use para conceptualizarlo y pensarlo como repetitivo y carente de improvisación (*El Gráfico*, 1928,470: 15). Frente a la máquina el estilo criollo estará fundado en la creatividad individual y en la capacidad para improvisar. El “dribbling” o la “gambeta” serán las virtudes esenciales de un buen jugador criollo (Archetti 1995; 1996). El “dribbling” no se puede programar al revés de lo que pasa con un sistema de juego colectivo. La visita de equipos extranjeros en la década del veinte servirá para corroborar esta imagen. Los jugadores ingleses del Plymouth Argyle, que visitan Buenos Aires en 1924, quedan impresionados por la hibridez de los jugadores locales ya que a las virtudes inglesas típicas, como la velocidad y el empuje, agregan un estilo complicado de “combinaciones” (*El Gráfico*, 1924, 257: 24). Los jugadores del equipo catalán Real Deportivo Español, de gira en 1926, preguntados por el estilo de juego observado, al salir de ver un partido del campeonato nacional entre Lanús e Independiente, comentan que lo más les impresiona es la precisión de los pases y la astucia en el dribbling pero, como aspecto negativo, observan que los delanteros son remisos en rematar al arco (*El Gráfico*, 1926, 366: 9). Años atrás, Jorge Brown, jugador modelo del Alumni y de los seleccionados argentinos de comienzo de siglo, figura mitológica de la época británica, nostálgicamente, comentaba, que “el football que yo cultivé era una verdadera demostración de destreza y energía. Un juego algo más brusco, pero viril, hermoso, pujante. El football moderno adolece de exceso de combinaciones hechas cerca del arco. Es un juego más fino, quizás más artístico, hasta más inteligente en apariencia, pero que ha perdido su animación primitiva....el juego largo ya no se cultiva, en el que se formaron tantos jugadores invencibles. Con el juego nuestro se producían muchos choques...hoy creen que juegan un mejor football los que esquivan el cuerpo...ya no se ve el clásico juego consagrado en Inglaterra e impuesto en el mundo entero” (*El Gráfico*, 1921, 107: 11). El triunfo uruguayo en las Olimpiadas de 1924 en París y la gira exitosa, por

muchos países europeos, de Boca Juniors en 1925 confirman la existencia de un “estilo rioplatense” distinto, tanto al europeo en general como al inglés.

En la década del veinte se produce la consolidación del fútbol como espectáculo deportivo y muestra de ello es la construcción del primer estadio en cemento (Independiente en 1928), del primer estadio moderno con iluminación artificial (Vélez Sarsfield en el mismo año), la aparición de las transmisiones radiales y la expansión de la cantidad de socios de los clubes más importantes. Ese año, a pesar de la derrota, es la consagración del fútbol nacional: el seleccionado llega a la final del campeonato olímpico de Amsterdam en 1928 y pierde en dos partidos homéricos contra los uruguayos. La derrota no se vivió dramáticamente y la prensa festejó el éxito del “fútbol rioplatense” (Archetti 1999: 61). Por el contrario, la derrota, en 1930, contra los uruguayos, en la final de la primera copa del mundo en Montevideo, será vivida con una gran intensidad por la ilusión de la revancha creada en esos dos años (La Nación, 1994, Tomo I, 2: 28-30 y Bayer, 1990: 34-7).

En esa época el fútbol era en Buenos Aires, el gran Buenos Aires, La Plata y Rosario, un espectáculo multitudinario, una pasión barrial y ciudadana, y la práctica del amateurismo marrón estaba muy extendida (Scher y Palomino 1988: 26-8). El enfrentamiento en las asociaciones del fútbol organizado no sólo estaba vinculado a esta práctica económica sino a la oposición de los clubes de Buenos Aires y La Plata con las asociaciones del interior del país. El enfrentamiento culminó con la introducción del profesionalismo en 1931, impulsado por los clubes más ricos que tenían más asociados y la formación de la Liga Argentina de Football que nucleó a los clubes más importantes. Los “cinco grandes” del fútbol argentino (River Plate, Boca Juniors, San Lorenzo, Independiente y Racing) tenían en 1930 un total de 55.000 socios. Estudiantes de la Plata, con 8.000 socios, era también un club muy importante. De su unión con la Asociación Argentina de Football nació en 1934 la Asociación de Fútbol Argentino (AFA) que perdura hasta la actualidad con el nombre castellanizado del deporte. Los clubes de las provincias, pese a formar parte de la Asociación a través de la afiliación de las diferentes ligas, quedaron marginados de este proceso por su escaso poder económico. El interior del país quedó así relegado y pasó a funcionar como semillero para los clubes ricos. Los clubes rosarinos solo se incorporarán en 1938. El llamado “campeonato nacional”, basado en la competencia anual de equipos representativos de las provincias junto al equipo de Capital Federal, perdió importancia y pasó a ser una reliquia. La posibilidad de que fueran llamados al equipo nacional jugadores que jugaban en clubes de esas provincias (como fue el caso del equipo que llegó a la final de la Olimpiada de Amsterdam en 1928) se hizo cada vez más remota. Buenos Aires pasó a ser la capital del fútbol y del tiempo libre. El profesionalismo permitió, asimismo, convertir a los clubes en verdaderas asociaciones de masas, articulando gran parte de la vida social de los barrios de Buenos Aires y del gran Buenos Aires. El dominio del fútbol porteño se acentuó en esa década y en la siguiente con las giras anuales “obligatorias” de los clubes a ciudades de provincias y con el reclutamiento de los mejores jugadores de las mismas. A los efectos de difundir el “buen fútbol” la AFA decidía a qué provincia debían viajar los clubes profesionales durante el receso del campeonato (Di Stéfano 2000: 69). Los aficionados del interior pasarán a “hinchar” por dos clubes: su club de provincia y un club grande porteño (era poco menos que impensable ser hincha de un club platense o rosarino). Esta hegemonía emocional y simbólica se acentuará con el correr de los años. A la “fundación criolla” con el estilo como un factor de integración hay que agregar lo que llamaría “fundación emocional” basada en las lealtades de los hinchas de

fútbol por alguno de los clubes grandes porteños. Una vez más las fronteras, esta vez provinciales, se rompían. El fútbol se convertía en deporte nacional.

La década del treinta consolida el fútbol profesional y la construcción de grandes estadios e inversiones en infraestructura social fortalecerá a los clubes grandes. En 1936, los cinco equipos grandes de Buenos Aires tienen 105.000 socios y un capital de 3.555.709 pesos, mientras que los otros diez equipos del campeonato profesional, sólo 55.895 socios y un capital de 1.351.845 (*El Gráfico* 1936, 871: 40). Entre 1930 y 1935, la cantidad de espectadores en el campeonato oscila entre los dos y dos millones y medio con un claro predominio de taquilla de los equipos exitosos (*La Nación* 1994, Tomo I: 187). Los modernos estadios de River Plate y Boca Juniors fueron inaugurados en 1938 y 1940, respectivamente. La rivalidad entre estos dos clubes comienza a perfilarse y pasará a ser dominante en la década del cuarenta y hasta la actualidad. Al mismo tiempo, se abren las fronteras y el mercado mundial de jugadores se consolida. Decenas y decenas de grandes jugadores argentinos, y entre ellos una gran parte de los que jugaron la final del campeonato mundial de 1930, emigran a Europa. Pero el proceso migratorio no es en una sola dirección ya que llegan al país directores técnicos extranjeros, europeos en su totalidad – práctica común en esa época –, se contratan árbitros ingleses para educar a los locales y comienza la importación de grandes jugadores brasileños y paraguayos. La paradoja es que la AFA decide no participar en los campeonatos mundiales de 1934 con un equipo profesional y no envía ninguna representación al de 1938. De esa manera se protestaba contra la utilización de jugadores argentinos en seleccionados europeos – el de Italia, campeona mundial en 1934, tenía cuatro argentinos – y contra el perjuicio económico a los clubes que tenían que suspender el campeonato profesional mientras los torneos se realizaban.

La Segunda Guerra Mundial es un freno brusco al éxodo de jugadores a Europa. Los mercados colombiano y mexicano pasarán a ser muy importantes luego de la huelga de los jugadores profesionales en 1948. Estos países se convierten en tierra de misión del estilo criollo (Di Stéfano 2000: 91-104). Esto posibilita, a comienzos de la década, no solo el claro dominio argentino en los campeonatos sudamericanos, con los tres triunfos consecutivos de 1945, 1946 y 1947, sino la aparición de River Plate en el campeonato local de 1941 con un equipo excepcional que será bautizado como “la Máquina”. Hemos visto que el simbolismo del fútbol argentino descansaba sobre dos pilares: la gambeta como expresión del ingenio individual y el pase como medida del talento, la coordinación colectiva y el sentido estratégico. En 1925 la célebre gira de Boca Juniors por Europa había consagrado un estilo en donde no solo se “juega al fútbol” sino que por el virtuosismo individual, parecido al de un pianista o un violinista, los europeos dicen que los argentinos “tocan el fútbol” y legitiman la idea del “toque” como un sello de marca de un estilo nacional (*El Gráfico* 1941, 1124: 8). Con la aparición de River Plate a la metonimia de la música de orquesta se le agrega la de la máquina. Se sigue “tocando” en ese equipo pero esto se acompaña con una gran efectividad y la idea de que la belleza puede ser sincronizada y no solo espontánea pasa a ser central, ya que una máquina puede llegar a “jugar de memoria” y de un modo casi perfecto. “La Máquina” pasó a ser “el fútbol mismo” en el imaginario nacional (Bertolotto 1997: 95). Pedernera que jugaba en ese equipo de centrodelantero atrasado, una verdadera revolución para la época, y uno de los máximos exponentes de ese estilo, lo define de la siguiente manera:

“un juego que siendo sobrio en su finalidad no deja de brindar espectáculo, llegando en ocasiones al preciosismo y en el cual tiene vital importancia la colocación. Todos han observado cómo cambiamos de puesto y cómo, mediante una rotación sistemática, vamos cubriendo los claros y haciéndolo todo de memoria. El mismo estilo se encuentra en las inferiores... es el carácter, es la fisonomía, surgida como consecuencia de ese estilo mantenido a través de los años. Son rasgos de familia” (*El Gráfico* 1946, 1382: 12).

La gira exitosa de San Lorenzo a Europa en 1946 ayuda a confirmar ese estilo. San Lorenzo “cumple una misión” y es la de “demostrar la modalidad, la calidad, la ciencia y la gracia del fútbol argentino”. Esta se basa en “la táctica defensiva de marcación y la ciencia ofensiva del pase corto”, “en la desmarcación y la posibilidad de que cualquiera de los cinco delanteros haga el gol” (*El Gráfico* 1947, 1440: 36-7). La esencia pasa a ser “el pase corto” que debe hacerse al centímetro, entre una maraña de piernas, que exige precisión y técnica y es el más difícil de realizar. La victoria de 6 a 1 frente al seleccionado español se convierte en mitológico y no solo en Buenos Aires. Los españoles definen ese estilo como revolucionario porque el modo aparentemente cansino y displicente de los pases cortos es eficaz para crear espacios para los cambios de ritmo. Los aficionados y periodistas españoles definieron a San Lorenzo como “equipo mítico, capaz de competir con la máquina de River Plate, aunque a ésta no la hayan visto jugar jamás en sus tierras (Leguineche, Unzueta y Seguro 1998: 24).

En la década del cincuenta se abre el mercado europeo de jugadores y el seleccionado sale de gira tanto a Europa como al resto de América. La derrota en 1951 del equipo nacional 2 a 1 contra Inglaterra en el estadio de Wembley, en Londres, abrió discusiones sobre el valor del estilo criollo ya que los ingleses demostraron ser claramente superiores contra lo que se esperaba en el país. Fue tal la superioridad inglesa que el mejor jugador argentino fue Rugilo, el arquero, bautizado desde ese día como “El León de Wembley”. Borocotó, uno de los más importantes periodistas argentinos, desde *El Gráfico*, se ve obligado a defender el estilo nacional: “los ingleses son ingleses y nosotros somos criollos. Ni ellos pueden jugar como nosotros ni nosotros como ellos. Existen marcaciones, tácticas, planes... Pero existe un algo que no se puede cambiar ni acepta adaptaciones de ninguna índole y que está ligado a la idiosincrasia de cada uno. Hay una manera de pensar, de sentir, de ejecutar y que está en la sangre, en el churrasco y el mate o en la avena con leche y el jamón con huevo” (1951, 1658: 24).

El respeto a la tradición no es siempre una garantía de éxito. La AFA decide volver a los mundiales en 1958. El triunfo en el campeonato sudamericano de 1957 en Lima con la victoria inapelable de 3 a 1 contra la potencia brasileña y la aparición milagrosa y mágica de los “ángeles con la cara sucia”, los delanteros-pibes Maschio (20), Angelillo (17) y Sívori (19), auguraba el mejor de los éxitos para el mundial que se avecinaba. Sin embargo, las tres esperanzas del fútbol argentino son vendidas a Italia a fin de año: Maschio al Bologna, Angelillo al Inter y Sívori al Juventus. La discusión sobre si llamar o no para el Mundial a los jugadores que estaban en el exterior se salda por la negativa. El argumento esgrimido es que había jugadores con la calidad suficiente y que, además, en el pasado nunca fueron utilizados jugadores que estaban fuera del país. Se decide, por lo tanto, ir a Suecia con un seleccionado local sin convocar a los “caras sucias” ni a otros profesionales que triunfaban en Europa. Lo que se pensaba iba a ser un “encuentro con la historia”, o sea demostrar que se estaba, al menos, entre los mejores del mundo, terminó con una pesadilla: no solo no se pasó de la ronda preliminar sino que esta terminó con una derrota mayúscula contra

Checoslovaquia. La apabullante cifra de 6 a 1 puso a la nación en un estado de crisis y confusión y transformó a los jugadores en un grupo de traidores. Habergger, el entrenador alemán, había sido premonitorio al decir que no temía a los argentinos porque habían estado ausentes del fútbol internacional y no estaban al tanto de los cambios ocurridos en el fútbol mundial (*El Gráfico* 1958, 2017: 23). El máximo anacronismo y expresión de la confianza ciega en un estilo fue la presencia en el equipo titular de Labruna, con casi cuarenta años, sobreviviente del River Plate de 1941. La derrota fue percibida por directivos, jugadores y parte de la opinión pública como una consecuencia directa de la política aislacionista seguida por el país en el campo del fútbol. La respuesta debía ser una política de apertura basada en la importación de nuevos modelos (sistemas de juego) e influencias culturales (directores técnicos y jugadores). Brasil, vencedor ese año y luego en 1962, y Europa pasaron a ser fuentes de inspiración para el alicaído y traumatizado fútbol argentino. La paradoja es que mientras esto ocurría, Di Stéfano, otro sobreviviente del River de los cuarenta, era el mejor jugador de Europa, y Sívori y los otros argentinos triunfaban en Italia. Lo que antes era una virtud se convertía en defecto. Para Maschio había que desterrar el “viejo vicio del pasecito de más o de la gambeta de lujo innecesaria” (*El Gráfico* 1966, 2431: 27) y para Di Stéfano “los argentinos tienen que olvidarse de la pisadita y el jueguito de media cancha, frente al fútbol europeo, esto no tienen ningún valor” (*El Gráfico* 1966, 2433: 28).

Frente a la hecatombe una revolución se gestaba a nivel local con la aparición de Zubeldía como director técnico de Estudiantes de la Plata y las victorias de su equipo en el campeonato local en 1967 y, posteriormente, en las copas Libertadores e Intercontinental. Por primera vez un club de los “chicos”, aunque histórico, ganaba un campeonato profesional que, hasta ese año, había sido propiedad exclusiva de los “cinco grandes”. Es importante hacer notar que el triunfo de 1967 se da un contexto de cambios institucionales importante: el campeonato se divide entre Metropolitano, con los equipos de siempre, y Nacional con la participación de los equipos provincianos. Al mismo tiempo, se resuelve televisar un partido por jornada y al año siguiente llegará la televisión privada que romperá con el monopolio deportivo del Canal 7 estatal. La multiplicación de partidos y el peso de la televisión frente a la radio pasarán a dominar el desarrollo del fútbol en el país. La costumbre de cambiar reglamentos y modificar la tradición de tener pocos equipos en primera división comenzaba y se convertiría en una práctica que llega hasta la actualidad. La crisis de estilo era también “una crisis institucional” (La Nación 1994, Tomo II: 402-7). La violencia también comenzaba en los estadios con la muerte de Héctor Souto en el partido entre Huracán y Racing (Archetti y Romero 1994). El fútbol perdía su tono amistoso, familiar y barrial.

La filosofía de Zubeldía era clara: lo colectivo sobre lo individual, la fuerza sobre la técnica, y a estos principios se sumaba un maquiavelismo que sorprendería al mismo Helenio Herrera, el inventor del fútbol especulativo moderno. El público y parte de la prensa acepta el hecho de que con Estudiantes aparece otra ética en el fútbol: la del trabajo y disciplina al servicio de la victoria. El fin último es el triunfo y el éxito y no el “juego bonito”. Para esta ideología se necesitan otros hombres, otros jugadores dispuestos a aceptar el trabajo a destajo; el sudor, incluso en este caso, se suponía que no mataba automáticamente al talento. Según *El Gráfico* los “futbolistas-pibes” son reemplazados por los “futbolistas-hombres” (1968, 2546: 50). Los partidos de Estudiantes contra los equipos uruguayos y brasileños en la Libertadores, y contra los equipos escoceses, ingleses e

italianos en la Intercontinental se planeaban como verdaderos combates, el fútbol se transformaba en guerra. El equipo de Zubeldía gana su primera copa Intercontinental contra el Manchester United en 1968. Los dos partidos son verdaderos enfrentamientos, “duelos fragorosos, pródigos en incidentes y acciones antideportivas” (La Nación 1994, Tomo II: 429). Bilardo, jugador emblemático de ese equipo por su capacidad de trabajo y su reconocido maquiavelismo, al explicar ese triunfo reconoce que “si nosotros tocamos no ganamos la copa, nosotros tenemos que morir con la nuestra o, en todo caso, vivir de la nuestra” (*El Gráfico* 1968, 2559: 74). Aparecía otra “nuestra” que no era el “viejo estilo criollo” y que estaba latente en la distinción que se hacía entre fútbol “alegre y artístico”, representado por Independiente, River Plate y Racing, y fútbol “serio y eficaz”, encarnado por Boca Juniors y San Lorenzo, de las décadas anteriores (*El Gráfico* 1936, 860: 25). La tradición del fútbol “serio y eficaz” vivía a través de los logros de Estudiantes. Los éxitos en las copas internacionales de clubes no solo fueron de los equipos de Zubeldía sino también de Racing e Independiente. Estos éxitos no se reflejaron a nivel de la selección nacional que no hizo más que un papel decoroso y controvertido en el mundial de 1966 en Inglaterra, no clasificó para el de 1970 en México e hizo un más que pálido papel en el mundial de Alemania en donde fueron derrotados claramente, en octavos de final, por Holanda 4 a 0. La modernización del fútbol y la aceptación de un nuevo estilo no trajeron los triunfos esperados, el “mejor fútbol del mundo” quedaba reducido a nivel de los clubes (Di Giano 1998).

El Mundial de 1978 le había sido otorgado a la Argentina antes del golpe de estado de 1976. César Luis Menotti, un lento y talentoso delantero rosarino en la década del sesenta con roce internacional ya que jugó en Brasil y Estados Unidos, gana con Huracán el campeonato Metropolitano de 1973 y es nombrado director técnico del seleccionado en octubre de 1975. Su filosofía de fútbol es diametralmente opuesta a la filosofía de Estudiantes de la Plata que desde 1972 tienen a Bilardo como director técnico. Menotti declara que en sus equipos “el talento y la habilidad deben predominar siempre sobre el despliegue y la fuerza física” (*El Gráfico* 1972, 2875: 2). Su plan de trabajo pasa por la incorporación de jugadores del interior y por la consolidación de los equipos nacionales juveniles. En 1976, el equipo juvenil dirigido por Menotti gana el prestigioso torneo de Toulon, Francia, jugando con gran fútbol, ofensivo y técnico. En ese equipo se destacaron jugadores como Passarella, Valdano, Gallego, Tarantini y Valencia que triunfarian posteriormente en las selecciones mayores. Antes del Mundial, Menotti declaraba que el “fútbol es un deporte, está para defender el prestigio del fútbol argentino. Jugando no protegemos nuestra frontera, ni la Patria, ni la bandera. Con la selección nada se muere ni nada se salva” (*El Gráfico* 1977, 3003: 65). El contexto político creado por el golpe militar de 1976 y la feroz represión desatada contra las “fuerzas subversivas marxistas” que no tenían “ni patria, ni religión, ni familia”, había creado una situación en el que la relación entre fútbol y nación era aún más compleja que durante los gobiernos peronistas cuando se suponía que los deportistas representaban de un modo directo la nación (Rein 1998). Menotti, en una suerte de *tour de force* ideológico, trata de volver a las “esencias” del estilo criollo, desvinculando al fútbol del nacionalismo de Estado, mientras que los militares usarán el lenguaje nacionalista para legitimar una eventual victoria. La historia produce, algunas veces, coincidencias inesperadas. En este caso, la presencia en el mismo campo práctico y simbólico, aunque discordante, de militares reaccionarios y un “esencialista progresista”. El primer gran éxito y el más esperado se produce en 1978: la Argentina gana su primer campeonato mundial y su destino de “gran nación futbolística” se hace realidad.

Para la Junta Militar gobernante, la victoria del equipo nacional es la mejor respuesta a la campaña “anti-argentina” orquestada desde el exterior. La hora de gloria había llegado (Turner 1998). Los festejos y la euforia nacional no tuvieron parangón. El periodista Onesime describió lo que, quizás, muchos sintieron el día de la final luego de la final contra Holanda:

“Levanté mi puño. Me volví a sentir pibe. Lloré. Me abracé con amigos y desconocidos. Temblé. Grité, Sentí orgullo, miedo y pena. Argentina campeón del mundo. Quién me habrá observado en mi butaca acaso pareciendo atrapado por un extraño exorcismo? Argentina campeón del mundo. Quién habrá observado mi alma más pura que nunca, más limpia que nunca? Argentina campeón del mundo. Quién me habrá visto el corazón convertido – mágicamente – en una turbina rugiente...Argentina campeón del mundo. Gracias por hacernos sentir pibes otra vez. Ya no grito. Ni tiemblo ni lloro. Cierro los ojos. Creo que vi a Dios” (*El Gráfico* 1978, 3064: 9-11 y 23).

El fútbol y esa victoria permite la transformación de volver a ser pibe, volver a las fuentes de la pureza del sentimiento y del estilo. Onesime reproduce, de un modo exorbitante, el mito central del fútbol argentino: un juego creado por pibes y alimentado por sus sueños (Archetti 1995). La Argentina salía de su destierro, de la larga marcha en el desierto y comenzaba la caza de Brasil, el tri-campeón y modelo del estilo sudamericano en el mundo entero. Era el primer grito argentino al mundo.

Menotti declara que la espera había sido larga, “cuarenta y ocho años desde la derrota de 1930”, pero que valía la pena y que esa victoria consagra una filosofía que no está sustentada por el “sacrificio”, porque el día en que “el fútbol sea solo eso y trabajo dejará de ser un juego”. Terminaba la entrevista afirmando que “el juego es otra cosa. No solo lo sacrificado es valioso en la vida y pensar que el juego no merece ser premiado es rumbar bastante feo en la escala de valores” (*Humor* 1978, 2: 14). La Junta Militar, por su lado, utilizó el triunfo para mostrar al mundo las calidades del espíritu argentino, el fútbol no solo era un juego sino el rasgo de una estirpe y una raza peculiar de hombres (Gasparini y Pónsico 1983). Menotti, muchos años después, con la tranquilidad que da el paso del tiempo y el retorno de la democracia, tomó distancias claras de su vinculación histórica con la Junta Militar (Menotti 1986: 27).

1978 fue también el año en que Maradona, a último momento y contra las expectativas de la afición, había sido excluido, con solo diecisiete años, del equipo que ganó el Mundial. En 1976 había debutado en primera división con el equipo de Argentinos Juniors pero, desde hacía bastante tiempo, ya asombraba a quienes seguían las divisiones inferiores de los clubes profesionales. Una nueva época comenzaba: Menotti y los otros directores técnicos que dominaban el mundo del fútbol y que habían desplazado en la presencia en los medios a los jugadores talentosos tenían, de pronto, un competidor de calibre. Maradona fue, tempranamente, definido como un superdotado, “una decisión de la naturaleza, una jugada del destino, en el que la única circunstancia ajena al jugador es que ha nacido en un país donde la habilidad y el dominio de la pelota es una tradición” (*Humor* 1979, 9: 76). La gambeta imprevisible, los caños, las pisadas, las rabonas y los sombreros volvían en los pies y el cuerpo de un pibe endiablado. En Tokio en 1979, con Menotti como director técnico, es el capitán del equipo que gana para la Argentina el primer título de campeón mundial juvenil. La Argentina confirmaba con los menores lo que los mayores habían obtenido el año anterior. Un nuevo ciclo en la historia del fútbol argentino comenzaba en la década del ochenta con la presencia omnipresente de Maradona. A partir de ese año y

por casi dos décadas será el jugador que representará las mejores virtudes del estilo criollo que fuera fundado (imaginado), en oposición al británico, casi un siglo antes (Archetti 1997 b). El peso de la tradición encuentra su contrapartida natural y, por lo tanto, mitológica en su figura desplazará, con el tiempo, a un segundo lugar a los directores técnicos. El estilo nacional fue el producto de los jugadores y son éstos los que permiten, en última instancia, su reproducción, continuidad y cambio. Maradona pondrá las cosas en su debido lugar.

Polo: estancias, caballos y hegemonía mundial

El polo al ser introducido en 1875 fue definido como un deporte “civilizado” y tanto los estancieros británicos como los criollos lo veían como una expresión de la modernidad, como un juego disciplinado y con reglas claras, como un símbolo de los tiempos nuevos que la Argentina vivía y como un reemplazo eficaz de los deportes ecuestres tradicionales de los gauchos (el pato, las cinchadas y las pechadas) (Slatta 1986). La adopción del polo por los peones rurales y su participación al lado de sus patrones en los equipos de estancias era la mejor prueba. Muchos de los grandes jugadores en algunos de los equipos que ganaron el campeonato Abierto a fines del siglo diecinueve y comienzos del veinte fueron trabajadores de estancia (Archetti 1997 a: 67). Su participación fue prohibida alrededor de 1909 por considerarse que eran jugadores profesionales ya que recibían un salario por el trabajo que realizaban con los caballos (Ceballos 1969: 19 y Laffaye 1989: 40). Durante las primeras cuatro décadas la calidad de los ponies, gracias a los esfuerzos de los hermanos Traill, excelentes jugadores y fundadores del mítico club North Santa Fe, vencedor del Campeonato Argentino Abierto nueve veces entre 1904 y 1917, había mejorado sensiblemente (Archetti 1999: 87-90). En 1892 los delegados de los clubes británicos existentes fundaron en Buenos Aires la Polo Association of the River Plate. Para 1914 el polo era un deporte que se practicaba fundamentalmente en el norte de la provincia de Buenos Aires y el sur de la provincia de Santa Fe en las estancias de los terratenientes de origen británico y era obligatoria su práctica entre los oficiales de caballería desde 1894 (Padilla 1969: 156). El primer club de polo “argentino”, El Palomar, fue fundado en 1915 (Laffaye 1989: 54). Con el crecimiento de los clubes no británicos una nueva asociación se fundó en 1921, la Federación Argentina de Polo en la que el castellano era idioma obligatorio de trabajo. La vieja asociación británica decidió disolverse, algunos de los miembros de su comisión directiva fueron elegidos en la nueva asociación y todos sus clubes pasaron a formar parte de la nueva institución. El polo devenía, de esa manera, un deporte “nacional”. La nueva asociación fue bautizada Asociación Argentina de Polo (AAP) (Ceballos 1969). Practicado por familias de estancieros, se transmite de generación en generación, de allí que muchos de los grandes equipos estuvieron y están integrados por padres e hijos, hermanos y primos, y tíos y sobrinos.

El polo, “deporte de campo”, fue también un deporte “urbano”. En ese sentido, el Hurlingham Club, cercano a la ciudad de Buenos Aires, era desde fines del siglo el lugar en donde se podía practicar el polo con éxito sin ser estanciero. El legendario Luis L. Lacey, uno de los primeros polistas en conseguir 10 de handicap y sobre el que volveré más adelante, jugaba en el club y venía de una familia de comerciantes de artículos deportivos. En las canchas del club se realizaban importantes torneos que incluyeron el Campeonato Abierto Argentino de Polo hasta 1928. Ese año pasa al Campo Argentino de Polo de Palermo. Es importante recalcar que otros importantes torneos se hacían también en

canchas cercanas a la ciudad de Buenos Aires. Sin lugar a dudas, y pese a la impronta nacional del polo, ya que se jugaba en Córdoba, Salta y Tucumán, el centro estaba en las provincias de Buenos Aires y en el sur de la provincia de Santa Fé. De hecho entre 1893 hasta 1920 la lucha en el Abierto es entre equipos santafesinos, como el North Santa Fe, y equipos porteños como el Hurlingham Club (Asociación Argentina de Polo 1993). En 1930 había en todo el país 974 jugadores con handicap de los que más de la tercera parte jugaban en el circuito porteño (367) y casi un veinte por ciento en el circuito santafesino (182) (*Polo y Equitación* 1930, 57: 44-9). En esa época eran también importantes los circuitos cuyano y norteño (Salta y Tucumán) con 59 y 77 jugadores respectivamente. El polo, paulatinamente, se había convertido en un deporte nacional.

Como hemos ya visto, los grandes equipos británicos de fútbol desaparecen tempranamente, mientras que en el polo los británicos y los hijos de británicos quedarán en posición hegemónica hasta mucho más tarde. Para 1930 el treinta por ciento de los jugadores con handicap tenían apellidos británicos (*Polo y Equitación* 1930, 57: 44-9). Ceballos, presidente de la AAP entre 1929 y 1934, explica esta situación de la siguiente manera: los “ingleses” se adaptan al medio rural, influyen con su sentido empresarial y, al mismo tiempo, “asimilan lo esencialmente bueno” de los gauchos; la manera de cabalgar y de criar a sus caballos (1969: 18). Enfáticamente comenta, asimismo, que no hubo ninguna duda entre los estancieros británicos de que el polo se convertiría en un gran deporte en la Argentina ya que éste era “un país de centauros, donde los campos son tan lisos como tableros de ajedrez y los caballos denotan admirables condiciones y entrenamientos para la lucha” (1969: 22). Johnny Traill, de North Santa Fe, el primer jugador en conseguir 10 de handicap en 1912, en sus memorias no publicadas comenta que todo lo que aprendió como jinete y como tratar a los ponies les debe a los gauchos de la estancia de su padre (Archetti 1999: 92). Había participado en 1912 en la gira a Inglaterra junto con su hermano Joe y otros jugadores santafesinos de origen británico con el equipo El Bagual ganando todos los torneos en donde participaron. La prensa y el público inglés descubrieron a sus “hijos” transformados en “gauchos”, cabalgando con una destreza y una fiereza fuera de lo normal (Archetti 1999 : 91-4). Los inmigrantes británicos que se transformaban en excelentes jugadores de polo podían volver a Inglaterra y participar en torneos junto a la aristocracia inglesa en condiciones de igualdad. No solo la movilidad social era importante sino que las giras y los éxitos creaban condiciones inmejorables para la venta de los petizos y la creación de un mercado transnacional de caballos. Las giras eran, en la mayoría de los casos, financiadas por la venta de los caballos una vez terminados los torneos del verano europeo.

La consagración internacional del polo argentino ocurre en 1922 en la gira organizada por la Federación Argentina de Polo, opuesta como ha sido dicho a la asociación tradicional. Participaron ocho jugadores, seis de origen británico, Luis Lacey, David y Juan Miles, Juan y Luis Nelson y Eduardo Grahame, y dos de origen “criollo”, Alfredo Peña Unzué y Carlos Uranga. Ganaron dos copas prestigiosas, la Whitney y la Roehampton, y se consagraron definitivamente al ganar el torneo cumbre inglés, el Abierto de Hurlingham. Los éxitos en Inglaterra se transformaron en una invitación de la Asociación de Polo Norteamericana a participar en la temporada de ese país. Allí ganaron el Abierto Norteamericano. Los triunfos en las Megas internacionales del polo, especialmente en los dos Abiertos, colocaron al polo argentino de manera definitiva en el mapa deportivo mundial (Laffaye 1989: 87).

La calidad de los jinetes se vio complementada por la enjundia y la velocidad de los caballos.

En 1924 el triunfo argentino en los Juegos Olímpicos de París es la culminación de un lento proceso de reconocimiento internacional. Antes del torneo, Johnny Traill y Luis Lacey, los dos mejores jugadores del circuito argentino, que acostumbraban jugar con el equipo nacional inglés, seleccionados para representar a Inglaterra en París, anuncian oficialmente que es un orgullo participar del equipo pero que en el caso de ir a las Olimpiadas jugarán contra todos los países representados excepto la Argentina (*La Nación*, 12-6-1924: 2). Esta actitud expresa los dilemas de dos personas “híbridas”: productos de la escuela argentina y, al mismo tiempo, ciudadanos británicos (Archetti 1999: 90-5). El resultado de esta decisión fue positiva para los argentinos ya que los ingleses deciden enviar un equipo, que no llegaría a la final, integrado en su totalidad por oficiales de caballería. Antes de esos cambios Juan Nelson, el capitán argentino, estaba convencido del inevitable triunfo inglés (*La Nación*, 25-6-1924: 2).

El equipo de París era una combinación de jugadores de Hurlingham, Juan Nelson y Arturo Kenny, del polo santafesino, los hermanos David y Juan Miles y Guillermo Brooke Naylor, y el polo militar representado por el capitán Padilla. El triunfo en París frente a las dos potencias mundiales de la época, Inglaterra y Estados Unidos, fue saludado como el triunfo de lo “nuevo” y de lo “híbrido. Los periódicos franceses ven en los jugadores argentinos, tres de los cuales son de origen anglo-sajón, jinetes notables que manejan “los caballos con la misma facilidad como si manejaran raquetas de tenis”, sorprenden por la “habilidad con el taco” y tienen “una táctica muy suelta y variada”. Los caballos son “ligeros”, “mezcla de pura sangre y mestizos argentinos”, veloces y resistentes y “capaces de maravillosos movimientos y piruetas increíbles” (Laffaye 1989: 96). Miguel Martínez de Hoz, presidente de la AAP, presenta el triunfo como la consolidación de un estilo criollo: “los argentinos han impuesto en Europa el polo ligero... la práctica del juego largo... así la creencia antigua de que el polo debía jugarse lentamente y mediante tiros cortos está desterrándose para beneficio del deporte que con su vivacidad y ligereza adquiere mayor belleza” (*La Nación*, 7-7-1924: 2). El estilo criollo, para afirmarse como estilo propio, no sólo necesita de triunfos sino, como en el caso del fútbol, que los “otros” lo reconozcan como tal. Esto pasa de un modo peculiar en el polo. Mientras que en el fútbol el estilo criollo eliminaba a los británicos, en el polo los incorporaba porque se habían transformado en verdaderos híbridos (por otro lado, como la mayoría de los habitantes de la nación). *La Nación* presenta, casualmente, a los polistas como representantes de esa nueva “raza joven, fuerte y viril” y su éxito como una “demostración palmaria de que nuestra raza, por la extraordinaria confluencia de sus corrientes de origen”, por su “salud moral”, “por su aptitud para asimilar todas las características superiores de los pueblos fuertes... tiene perspectivas abiertas a todas las ilusiones y a todas las esperanzas” (13-7-1924: 1).

En la década del treinta el polo argentino estará dominado por el club Santa Paula, para muchos el primer gran equipo “criollo” (los hermanos Reynal, el “gaucho” Andrade y posteriormente Gazzotti) que rompe con la hegemonía de los equipos “británicos” de décadas anteriores: North Santa Fe, Las Rosas, Hurlingham y Santa Inés. Las giras victoriosas por Estados Unidos en 1929, 1930 y 1931 se sellaron con grandes triunfos, incluido, por dos veces consecutivas, el Abierto (Laffaye 1989: 135-140). Para *El Gráfico* esas giras ayudan a asegurar definitivamente un “estilo argentino” y compara la gira de

Santa Paula en 1929 con la gira de Boca Juniors en 1925. En el artículo se enfatiza que equipos anteriores, como Santa Inés y Las Rosas, tenían un estilo defensivo y enérgico mientras que Hurlingham tenía gran velocidad en sus petizos y sus jinetes. Santa Paula, por el contrario, desarrolló un juego “perfecto” basado en la depuración en los pases y en la búsqueda permanente del jugador mejor colocado (*El Gráfico* 1942, 1206: 2). En su manera de jugar se ven con mayor nitidez las influencias gauchescas: la equitación rápida y liviana fue reemplazada por un jineteo recio como el de los gauchos, que no “contentos con pechar a un animal disparador disfrutaban de la suprema alegría de cazarlo literalmente para llevarlo a su antojo y sin darle el más mínimo respiro (*El Gráfico* 1946, 1430: 46). El estilo de Santa Paula, por lo tanto, agrega una extraordinaria reciedumbre, vigor y hasta violencia, que son vistas como cualidades eminentemente criollas y gauchescas que se forjaron en las faenas con el ganado y en la dura vida rural. La idea de que el polo expresa estos valores se consolida en esa década.

Las giras a Estados Unidos fueron muy importantes para desarrollar y consolidar un mercado internacional de petizos. Los jugadores argentinos costeaban un deporte caro con la venta de sus mejores caballos. La gira de 1929 permite a los jugadores de Santa Paula vender 42 caballos pero la cifra de ventas en 1931 es imponente ya que son comprados 94 (*Polo y Campo* 1932, 3: 25). Desde 1925 hasta 1932 los polistas argentinos venden 145 petizos a los Estados Unidos. Entre los que más venden encontramos a Lacey, Juan Nelsom, Andrade, Juan Miles y Gazzotti (*Polo y Campo* 1932, 3: 21-5). El mercado norteamericano desplaza en cantidad y volumen al mercado tradicional británico y europeo. Quedan, de esta manera, claras que las ventajas comparativas del polo argentino estaba en la producción de ponies de gran calidad. Esto era el resultado de las cruces tempranas con puras sangres y del trabajo de cuidado y entrenamiento que petiseros, descendientes de los gauchos, llevaban a cabo. A finales de esa década el mundo internacional del polo se circunscribía a Estados Unidos en donde había 2.590 jugadores con handicap, Gran Bretaña con 1.153 y Argentina con 1.755. Aunque en India había registrados 1.305 jugadores y era un importante deporte, al igual que en Pakistán, la calidad de sus ponies no permitía una participación internacional eficaz (*Polo y Campo* 1937, 39: 9). El polo en estos dos países es en la actualidad una expresión no solo de un pasado colonial sino de los importantes clivajes regionales sociales y políticos (Parkes 1996).

En 1936 se da el segundo triunfo olímpico en los Juegos de Berlín ya que no hubo polo en las Olimpiadas posteriores a París. El equipo estaba formado por dos “británicos”, Roberto Cavanagh del Hurlingham y Luis Duggan de El Trébol, a los que se sumaban dos hombres de Santa Paula, el “gaucho” Andrade y el primer gran jugador de origen italiano, el “gringo” Andrés Gazzotti. Es importante hacer notar que la AAP había designado también a los hermanos Reynal que declinaron la participación por razones particulares o sea que la idea original era llevar al equipo de Santa Paula en su totalidad. Al no participar Estados Unidos, la final contra Gran Bretaña fue de compromiso ya que la superioridad argentina a lo largo del torneo fue aplastante y quedó confirmado en una victoria por 11 a 0 (Laffaye 1989: 104). Esta victoria no solo consolida un estilo de juego sino que éste se da a través de un equipo que por su composición aparece como la imagen misma del país del país híbrido y del “melting-pot”: dos hijos de terratenientes, un gaucho y un hijo de chacareros. Gazzotti, el chacarero de Pehuajó, será por mucho tiempo el único gran jugador que puede asociarse a la inmigración italiana. Andrade, el primer profesional verdadero del polo, pasa a ser visto como el personaje emblemático de la tradición criolla:

el gaucho que se hizo desde abajo y que expresa toda la fuerza, la virilidad y el coraje de los hombres de campo. Para confirmar su supremacía olímpica el equipo se trasladó con su caballada a Estados Unidos para disputar la copa de las Américas, que disputada anteriormente en 1928 y 1932 había dado lugar a sendas victorias del equipo norteamericano (dos cotejos a uno en cada una de ellas). Esta vez la Argentina gana ampliamente en los dos partidos con cifras de 21 a 8 y 8 a 4. Comenzaba así una superioridad que quedaría reflejada con los triunfos en 1949 en el Campeonato Mundial disputado en Buenos Aires y de nuevo en 1950 con la conquista de la Copa de las Américas. Las próximas Copas en 1966, 1969, 1979 y 1980 se saldan también con claros triunfos argentinos.

En el período que va desde 1940 hasta 1980 hubo una sucesión de grandes jugadores como los hermanos Alberdi de Venado Tuerto, los Menditeguy de El Trébol pero sobre todo por la aparición de los Harriott y los Heguy en el legendario equipo de Coronel Suárez, ganador ininterrumpido del Abierto de 1961 a 1970. Hasta 1940 la Argentina solo tuvo dos jugadores con 10 de handicap, Traill y Lacey, y desde ese año hasta 1980 hubo catorce jugadores con la máxima puntuación. El salto cualitativo fue notable y quedó reflejado no solo en la superioridad real sino en la desaparición de la posible competencia en otros países, especialmente en los Estados Unidos. No hubo grandes equipos en el exterior, con algunas excepciones individuales, y el resurgimiento del polo en Europa se debió al aporte de jugadores argentinos y, sobre todo, a la exportación de sus excelentes ponies. Frascara, uno de los periodistas más importantes de *El Gráfico*, podía escribir que “el polo es un deporte que permite mantener un contacto íntimo con la naturaleza a través del caballo y el campo. El polista es el hombre argentino por excelencia a los ojos de los extranjeros. La identificación de nuestro país con el caballo y la “pampa” ejerce una atracción especial para quiénes vienen de afuera” (*El Gráfico* 1963, 2299: 30). En esta nota están los elementos míticos reunidos: el contacto del polista argentino, hombre de campo, con la naturaleza hace que pueda ser representado como el hombre argentino por excelencia porque es, de alguna manera, un producto de la pampa, así como los caballos que cría y cabalga son parte de la esencia de la Argentina. La pampa es, a la vez, un territorio único, diferente, que une a los argentinos y los diferencia de los “otros”. El polo es, en este sentido, un deporte en donde la estrategia de localización territorial funciona de un modo eficaz. En un siglo ésta práctica deportiva, paulatinamente, se convierte en uno de los símbolos del país en un contexto de internacionalización parcial porque son pocos los países realmente competitivos. Esta circunstancia permite ejercer un dominio internacional indiscutible (Ramírez 1989: 38). En un deporte aristocrático y exclusivo la clase alta argentina podrá codearse con nobles ingleses y europeos y millonarios tejanos en las primeras décadas, y, más recientemente, con empresarios ricos australianos y príncipes asiáticos, y asombrar al público selecto que asiste a sus exhibiciones de destreza.

Automovilismo y modernidad: paisajes, máquinas y hombres

El Automóvil Club Argentino (ACA) se fundó en 1904 y entre sus objetivos estaba el de fomentar el automovilismo en el país. El paisaje argentino llano y poco montañoso se suponía que era auspicioso para el tipo de carreras que unía ciudades y habían comenzado en Francia en 1894, con la clásica Paris-Bordeaux, y que fueron suspendidas pocos años después por los accidentes mortales que se producían. El primer Gran Premio de la Argentina se realizó en marzo de 1910 con la participación de siete autos y el recorrido era

de Buenos Aires a Córdoba, pasando por Rosario. Los caminos en penoso estado, las lluvias abundantes y los accidentes convirtieron la primera carrera en una odisea en donde tanto la resistencia de las máquinas como la de los pilotos y la habilidad de los mecánicos se ponía a prueba. Llegar a Rosario llevó casi diez horas y el primer auto en entrar a Córdoba demoró cuatro días. El último auto en llegar lo hizo una semana después de la largada. Parga observa que ese primer Gran Premio “fue una empresa titánica para su tiempo, hecha por hombres increíbles, a bordo de rústicas máquinas que avanzaron por una huella rebelde, casi siempre desconocida, que solía desaparecer bajo el agua del pantano mientras la lluvia no cesaba” (1995, Tomo I: 29). Era, además, fácil extraviarse de ruta y no llegar a destino por esa razón (Borocotó 1946: 143). Esta carrera siguió disputándose hasta 1932. Es importante señalar que los elementos que constituirían la esencia del Turismo de Carretera (TC) años después estaban ya allí: caminos pobres, público curioso, pilotos llenos de corajes, aventureros, y mecánicos acompañantes capaces de las reparaciones más insólitas. Este contexto “romántico” iba a estar acompañado con la idea de que el automovilismo era la expresión máxima de la modernidad, la unidad entre productos industriales y destrezas individuales. Había otro elemento importante: los autos recorrían el territorio nacional y al hacerlo no solo lo descubrían sino que permitían la apropiación concreta de ese paisaje por parte de las máquinas y sus pilotos. En la década del treinta las transmisiones radiales de Luis Elías Sojit, “el inventor del automovilismo deportivo”, con la ayuda de aviones, consolidan el automovilismo como una estrategia de localización exitosa de eventos “populares”, por la cantidad apreciable de público que se acerca a la vera de los caminos, en el que la tecnología moderna importada – radio, autos y aviones- juega un papel determinante (Ulanovsky, Merkin, Panno y Tijman 1995: 186-91).

El espacio del automovilismo deportivo va a coincidir, casi en su totalidad, con el espacio dominante del polo: Buenos Aires, provincia de Buenos Aires, sur de la provincia de Santa Fe y sur de la provincia de Córdoba. Invertir en autos de carrera y mantenerlos necesitaba no solo de la presencia de gente con economías holgadas sino de una infraestructura técnica y mecánica, concesionarias y talleres, que solo existía en grandes ciudades y en las ciudades medianas de la pampa. El Club Atlético de Rafaela en la provincia de Santa Fe, fundado en 1907, es un ejemplo en estas circunstancias. Su comisión de automovilismo organizó la primera carrera en 1919 en un circuito delimitado de 350 km que iba y venía a Rafaela, pasando por Morteros y San Francisco en la provincia de Córdoba. Cuando en el país no había caminos en serio el circuito de Rafaela fue ejemplar: bien delimitado, bien marcado, se recurrió al uso de terraplanadoras de tracción animal para cerrar huellas y amortiguar los colchones de tierra. Mas importante aún “los pasos a nivel, los pozos, las alcantarillas, todo fue dibujado y entregado a cada participante, de modo que tuviera la idea más completa de la aventura que se proponía encarar” (Parga 1995, Tomo I: 57). Esto expresaba el trabajo de toda una comunidad. Esta tradición continuará con el correr de los años cuando pueblos enteros se dedican a financiar a sus corredores y héroes locales. Hasta 1925 se produce una multiplicación de carreras en toda esa zona: a Rafaela se unen Esperanza, Rosario y la ciudad capital en la provincia de Santa Fe, en la provincia de Córdoba se hacen competencias en la ciudad capital, Laboulaye, Hernando, Villa María, La Carlota y Moldes, en la provincia de Buenos Aires en La Plata, San Martín, con su autódromo de 3000 metros a partir de 1927, Bahía Blanca, Coronel Suárez, Mercedes (en donde se disputaba una carrera en circuito muy importante) y, por supuesto, en Buenos Aires e incluso, aunque marginalmente, en Mendoza, San Juan y Tucumán. Las carreras

eran heterogéneas e iban desde el Gran Premio, con recorridos de hasta 1.500 kilómetros en 1925, con carreras cortas, de pocos kilómetros, de velocidad pura. Los Grandes Premios son dominados en este período por los Studebaker, importados desde Estados Unidos. El Gran Premio de 1928 consolida el automovilismo deportivo: 40 pilotos inscriptos, 19 marcas de automóviles, entre ellas Mercedes, Chrysler, Hudson, Bugatti, Studebaker, Lancia, Ford, Jordan y Alfa Romeo, y la participación de Correa da Silva, un excelente rutero brasileño (Parga 1995, Tomo I. 136). 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.

Este período, que se extiende hasta mediados de la década del treinta, estuvo dominado por intrépidos pioneros, pilotos de destacada actuación y que, por lo general, morían en carrera. Era la época de la experimentación tecnológica y de la producción de verdaderos autos híbridos en donde partes y soluciones diferentes se agregaban con la intención de conseguir la mayor velocidad y conservar la estabilidad. Se cambiaban los block, se retocaban los motores originales, se añadían otros caños de escape y tanques de nafta y se mejoraban los amortiguadores, los elásticos y los frenos. Para todo ello no solo se necesitaba un taller mecánico, recursos, sino que, además, había que tener una gran capacidad de experimentación. Uno de ellos fue Domingo Bucci, muerto en carrera en 1933, un gran mecánico cordobés de Morteros, que tenía un coche Hudson especialmente preparado por él, el “Bestium”, que tenía una capacidad de 4880 cc.. Hay que poner en esa lista a Paris Giannini, italiano instalado en Mercedes, que muere en el Gran Premio de 1929, a Ernesto Bóssola y Carlos Zatuszek, polaco, grandes mecánicos e innovadores tecnológicos muertos también, trágicamente, en carrera, a Ernesto Blanco, mecánico porteño, del cual se decía que era el primer piloto metódico que supo competir de un modo “casi científico” (Parga 1995, Tomo I: 166), a Juan Antonio Gaudino, inmigrante italiano y fino experimentador, que probó fortuna en las 500 millas de Indianápolis en 1932, y a Raúl Riganti, mecánico y concesionario de autos, socio de Blanco, quizás el más grande de todos durante ese tiempo, que pasó de correr en los autos abiertos a los con capota rígida a partir de 1934, y participó con relativo éxito en dos carreras en Indianápolis. Ese año el Gran Premio se hace desde Rosario a Resistencia, rompiendo el ciclo tradicional Buenos Aires-Córdoba. En 1935 el Gran Premio llega a Chile con largada en Buenos Aires en donde a la velocidad pura se la reemplaza por la regularidad, es decir con un máximo de velocidad. En este Gran Premio se pasa a “una nueva fórmula de grandes carreras en carretera, al coche de turismo transformado en una máquina de carrera, conservando más o menos la apariencia de un automóvil común” (Sojit y Micoli 1956: 246). Ese recorrido se repite en 1936, se amplía a 6865 kilómetros, aparecen los equipos de marca – Chevrolet y Plymouth, y consagra definitivamente a Raúl Riganti. En ese año y el siguiente, para muchos la época de oro del automovilismo argentino que dejaba para siempre la etapa pionera, hubo más de setenta carreras en total que incluye por primera vez el Gran premio de la Ciudad de Buenos Aires en el circuito de la Costanera. Se regulan, asimismo, de un modo claro los tres tipos de competiciones: la de pista que debía hacerse en circuitos tipo parque o caminos pavimentados o arreglados que no deben exceder de los 5000 metros, los de velocidad en pistas pavimentadas o arregladas, cerradas para el público, que permiten

velocidad de más de 120 km/h y la de carretera con un recorrido no inferior de los 500 km sobre carretera o en circuitos naturales. El Gran Premio de 1937 es el primer recorrido por gran parte del país ya que pasa por quince provincias e instala la carrera en el imaginario nacional de un modo definitivo. Era un “gran escenario, desde la Puna hasta la Patagonia, es decir, las rutas que atraviesan la Patria entera... Parte de ese escenario y protagonismo fue el público de todo el país que veía llegar hasta la misma puerta de su casa a sus ídolos con sus autos y sus equipos: espectáculo masivo y de integración nacional” (Emiliozzi 1992: 27).

Ese año aparece Oscar Gálvez, piloto de Ford, que marcaría con su talento los próximos años del TC y cristaliza la competencia de marcas, especialmente entre Ford y Chevrolet que se ensamblaban en el país desde la década anterior. En el Gran Premio de 1938 por primera vez coinciden Oscar Gálvez, con Ford, y Juan Manuel Fangio, con Chevrolet.. Una nueva época comenzaba. Las etapas eran más largas y los autos debían estar mejor preparados. El salto cualitativo tanto a nivel de pilotos como de solidez tecnológica es muy grande. Para 1938 las carreras con los coches con carrocería cerrada y metálica se generalizan. Estas mejoras se vuelven obligatorias ya que aumenta la seguridad de los pilotos. Uno de los grandes problemas en las décadas anteriores era la alta mortalidad de los pilotos. Otra de las mejoras tecnológicas importantes es el reforzamiento del sistema de refrigeración del motor con un tanque auxiliar que bombea agua al radiador, la adición de un tanque de aceite complementario directamente comunicado con el carter, lo que permitía completar el nivel de aceite sin parar el auto, mejoramiento radical de la suspensión y la amortiguación y el reforzamiento de la carrocería y el eje delantero. A partir de estos cambios, y al ser las carreras más largas se necesitaba un sistema de apoyo mecánico considerable. Con la introducción de los equipos la participación en los Grandes Premios se hace más costosa. El apoyo de las marcas era necesario así como un sistema de ayuda económica en los pueblos de donde provenían los volantes. Si no había financiamiento suficiente los auxilios y los mecánicos debían, por lo general, pagarse sus gastos, tanto los de traslado como las comidas o cualquier extra. La descripción del taller de los Emiliozzi a mediados de la década de los treinta da una idea de esta situación:

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

Había una idea de empresa común, familiar y local. Un triunfo de los Emiliozzi era el triunfo de todo Olavarría así como un triunfo de Fangio lo era de todo Balcarce. Era usual pensar el TC como la relación estrecha entre el pueblo, la chacra, los caminos y la carrera. Se pensaba que el automovilismo era motor de progreso no solo para el país sino fundamentalmente para el interior y sus pueblos. Los duelos entre pilotos eran duelos entre pueblos: Las Rosas representada por Pian y Arrecifes por Froilán González y, a la vez, entre provincias, Santa Fe contra Buenos Aires, “algo profundo, recóndito” (Merlo 1991: 138). *El Gráfico* comenta que esos años y los que vendrían después confirman al automovilismo como una de las expresiones más altas de la democracia en el que no influyen ni las herencias ni los pergaminos, no hay recomendación que valga, “no hay título capaz de crear un sentimiento en el pueblo si ese título no se conquistó por

verdadero mérito” y no existe “obstáculo ni fracaso para quien tiene fuerza”, es “capaz y valiente”(1942, 1188: 23). Borocotó, el periodista estrella de esa misma revista, describe al público de los Grandes Premios que se iba a ver pasar los coches “a caballo, en sulky, jineteando un burrito de paso tardo y seguro, en bicicleta, en auto, a pie, el asunto era acercarse al camino para ver pasar esas figuras que, a lo lejos, no se estaba muy seguro de si eran reales o legendarias... desde bien tempranito caía el paisanaje, encendía fuego, clavaba los asadores o establecía las parrillas y, entre mate y mate se iba dorando la carne que chirriaba con su gotear intermitente sobre las brasas y cuando llegaban los volantes era aquello un enjambre de asadores inclinados, como saludándolos” (*El Gráfico* 1946, 1422: 45).

En 1940, en el Gran Premio Internacional del Norte, Buenos Aires-Lima-Buenos Aires con el duelo entre Gálvez y Fangio, que representan a dos marcas, se da el comienzo de una oposición que, de alguna manera, dividirá al país detrás de estas dos figuras. Este premio, ganado por Fangio en una epopeya homérica, es, al mismo tiempo, la demostración de que el TC es un emblema del país que puede, con orgullo, ser mostrado fuera del país. Los proyectos de hacer la carrera Buenos Aires-Caracas o incluso Buenos Aires-Nueva York habían sido discutidos con seriedad en 1941 y 1942. Esta idea, sin embargo, se abandona por los efectos de la guerra y las dificultades que había en la provisión de piezas, neumáticos y nafta. Se pensaba que ya no había cordilleras que impresionen y que las grandes distancias se habían acortado de un modo sensible ya que los caminos y los coches habían mejorado. El automovilismo argentino estaba listo para dar esos saltos y mostrar al mundo de lo que eran capaces sus pilotos y sus máquinas – e incluso impresionar al público norteamericano (*El Gráfico* 1941, 1126: 39). 1947, un año antes de la Buenos Aires-Caracas, es una fecha clave para el automovilismo argentino ya que llegan al país las Alfa Romeo y las Maserati de pista junto con algunos de los mejores pilotos europeos de ese momento: Varzi y Villorosi . Los dos premios corridos en Buenos Aires son ganados por Villorosi en su Maserati. Pilotos argentinos, incluidos Oscar y Juan Gálvez y José Froilán González, participan con poco éxito en las carreras y el mejor clasificado local lo hace en el quinto puesto en la primera carrera (Parga 1995, Tomo II: 332-3). Sin embargo, con esa magra cosecha comenzaba una nueva etapa de internacionalización, en la que participar en las competencias de pista europeas y conducir los autos europeos, eran una posibilidad real para los mejores pilotos argentinos. Esa visita y las visitas del año siguiente de casi los mismos pilotos y máquinas que se salda con un mejor desempeño de los pilotos argentinos, especialmente Fangio y Oscar Gálvez, dan un impulso importante a las competiciones de pista, lo que se llamaba “mecánica nacional”. Ese año, como antesala del Buenos Aires-Caracas, se lleva a cabo un Gran Premio internacional que desde Buenos Aires, via Resistencia y Tucumán, entrando a Chile por Copiapó, se llegaba a Santiago y se volvía al punto de partida (5.374 km), fue ganado con gran autoridad por Oscar Gálvez.

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

a Caracas era de 9.580 km y fue recorrido en 20 días con cinco de descanso. Fangio hace una carrera irregular con un solo triunfo en la quinta etapa desde La Paz a Arequipa y en la séptima etapa tiene un accidente en el que muere su acompañante. Los hermanos Gálvez dominan con claridad ganando una etapa detrás de otra. Sin embargo el ganador total sería Domingo Marimón por la descalificación de Gálvez en la última etapa. A Caracas llegan solo 44 coches de los que comenzaron en Buenos Aires. El regreso de Lima (4.833 km) lo corrieron solo 79 tripulaciones y se decidió conceder en los días de descanso hasta ocho horas para que los coches pudieran repararse. Esto aumentó la efectividad y a Buenos Aires llegaron 43 participantes. Oscar Gálvez se toma la revancha y gana el regreso. Es importante hacer notar que de los 141 inscriptos originalmente solo 26 coches hicieron los dos recorridos. Esta carrera fue definida como la base de la carrera Buenos Aires-Nueva York que nunca pudo concretarse. Los coches argentinos se veían como ejemplos de la superioridad tecnológica y de la calidad de sus pilotos y para muchos era “gente que colonizaba la América del Sur”, una “colonización deportiva” basada en el coraje y el cálculo (Parga 1995, Tomo II: 472). Sin embargo cuando comenzó a planearse en 1941 se pensaba que la carrera no era una manifestación netamente deportiva “pues su transcendencia llega al intercambio turístico, a beneficiar las transacciones comerciales, a establecer un conocimiento y una cordialidad entre los pueblos que no se lograrían con discursos de diplomáticos” (*El Gráfico* 1941, 1143: 18). *El Gráfico* insistirá en 1948 que esa competencia “escapa a los límites estrechos de una prueba deportiva” ya que “une pueblos de origen e historia comunes”, “demuestra la practicabilidad de los caminos”, brinda “una demostración de pericia y voluntad que produce emulación” y “evidencia el grado de capacidad alcanzado por los expertos mecánicos” (1948, 1531: 26). Las voces críticas hacían énfasis en la inutilidad de tamaños esfuerzos y en la distracción de poblaciones enteras que financiaban a sus representantes. Se organizaban festivales, loterías, colectas públicas, se conseguía el apoyo municipal y hasta se patrocinaban torneos deportivos para que sus pilotos pudieran correr. A esto se sumaba la participación voluntaria de los numerosos auxilios que eran necesarios para semejante prueba. Todo Arrecifes se moviliza por José Froilán González así como Capitán Sarmiento por Daimo Bojanich y Balcarce por Fangio (Parga 1995, Tomo II: 430). Al mismo tiempo la carrera fue vivida como muy larga y penosa y quedaron expuestas las deficiencias de la cooperación en los países por donde la carrera se desarrolló. “Pese al abrazo ofrecido por Argentina a sus hermanos de historia e idioma será mejor quedarse en casa un rato largo” y aunque los pilotos argentinos entren en la leyenda, “con sus virtudes de héroes flotando en los caminos”, “no volvamos, ya está hecho, terminó, no volvamos”, “quedémonos en casa que tenemos mucho que hacer” concluía *El Gráfico* (1948, 1546: 37). El Turismo de Carretera se queda en casa definitivamente y será en las décadas posteriores la “esencia” y la marca de originalidad del automovilismo nacional. Sin embargo, las visitas de pilotos y máquinas de pista había abierto la posibilidad de una participación argentina en el prestigioso circuito europeo. Vuelven en 1949 los visitantes europeos y Oscar Gálvez les gana en Rosario y Fangio en Mar del Plata. Comenzaba otra época en la historia del automovilismo argentino y, afortunadamente, Fangio no se quedó en casa como *El Gráfico* pedía.

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

en la reparación de autos en la concesionaria Ford y su aprendizaje final lo hizo en la concesionaria Studebaker, como experto en poner a punto los autos reparados o recién importados. Incursionó en carreras locales a partir de 1935 y su participación exitosa en el circuito de Necochea en 1938 al conseguir, con un auto menos potente que los de los consagrados volantes Arzani y Zatuszek, un decente tercer lugar, lo convenció de que “quería podía tener una carrera como volante que era la que había soñado por muchos años” (Ludvigsen 1999: 13). Como volante de Turismo de Carretera participó activamente desde 1938 y dio batalla a los hermanos Gálvez. En los años 1940 y 1941 fue campeón argentino en esa categoría. Siguió, sin embargo, incursionando en las carreras de pista con relativo éxito. Siempre contó con el apoyo de los concesionarios de Balcarce y finalmente de la fábrica textil Suixtil. Su triunfo en 1949 Mar del Plata con una Maserati importada por el ACA permitió que fuera descubierto por los europeos. Un periodista inglés dijo de Fangio que impresionaba porque “tenía una idea fija: ganar la carrera, y conducía de acuerdo con esto desde el inicio al fin” (Lugvidsen 1999: 16). Ese mismo año fue el de su consagración europea. Corriendo para el equipo de Achille Varzi gana con una Maserati, financiada por el ACA y con apoyo del gobierno argentino y la empresa Suixtil, en San Remo. Victorias que repetiría en Pau, Perpignan y Albi. A estas victorias se suman las logradas con un Simca Gordini en Marsella y con una Ferrari en Monza. Su gira europea fue seguida con pasión desde Argentina y sus victorias transmitidas por radio por Luis Elias Sojit y su hermano Manuel. Su aparición en el automovilismo europeo fue definida como la presencia de “un asombroso meteoro maduro”, ya que tenía 37 años, y su estilo de manejo “no solo audaz sino sistemático”. Fue además percibido como “amistoso, modesto y demoniaco solo en el manejo” ya que sus modales, contrarios a los dominantes en el ambiente de las estrellas europeas, no estaban marcados por los celos y el individualismo extremo. Era un “hombre de una gran lealtad” (Lugvidsen 1999: 37-8). Su retorno a la Argentina en agosto, dos semanas después de su última victoria en Albi, fue apoteótico: recibido por una muchedumbre en el aeropuerto – que incluía los hinchas de los Gálvez- y acompañado por otra aún mayor en la visita que hiciera al Presidente Perón a la Casa Rosada.

La Argentina había encontrado un héroe que no solo expresaba ideales de movilidad social, igualdad de oportunidades e integración social, sino que era, además, capaz de vencer a los mejores pilotos europeos en las carreras de pista. Su “resistencia física, habilidad y sensibilidad mecánica” había sido forjada en las maratones automovilísticas de la Argentina y América del Sur (*The Sunday Times*, 9-5-1999:15). Si bien los autos y los motores eran ejemplos de modernidad había en Fangio aspectos “románticos” que no solo tenían que ver con su estilo personal y su figura gentil y bonachona: era el producto de un pueblo de inmigrantes en la pampa argentina profunda que no tenía ni raíces aristocráticas ni se parecía a una urbe industrial. Para muchos argentinos era “un paisano con mucha astucia y fino sentido de la observación” (Parga 1995, Tomo III: 650). La fascinación argentina por su figura se correspondía por la fascinación de los europeos que vieron en él a un corredor de raza y un “modelo de dignidad, humildad y calidez humana”. El mismo diría que “pertenece al mundo que se integraba con la competencia pura”, sin trampas, y “con el progreso”. Así “había sido en su país” y sería del mismo modo en el extranjero (Parga 1995 Tomo III: 651). 1951 fue su consagración definitiva al ganar con Alfa Romeo el primer campeonato mundial. La pareja Fangio y “Alfetta”, para muchos el auto de carrera más hermoso de todos los producidos, conseguía ganar a las poderosas Ferrari, que incluía entre sus pilotos a José Froilán González, otro argentino

formado en TC y que tuvo una carrera importante hasta 1960 con 26 carreras disputadas y dos victorias. Entre ese año y 1957 Fangio ganó el campeonato mundial cinco veces y lo hizo con cuatro fábricas diferentes: Alfa Romeo, Ferrari, Maserati y Mercedes-Benz. Ganó 24 de los 51 grandes premios en los que participó, 28 veces ganó la clasificación, 48 veces comenzó en la primera fila, y en 28 ocasiones hizo el record de vuelta. Pocos pilotos de Formula 1 pueden mostrar estos índices de efectividad en una época caracterizada por los riesgos y los accidentes fatales. En los nueve años en que Fangio estuvo activo 30 de los pilotos de competían contra él habían muerto en incidentes fatales y él mismo había sido testigo del horrible accidente en Le Mans cuando el Mercedes de Pierre Levegh se fue contra el público matando a 80 espectadores. Sobrevivir sin accidentes en ese período fue una muestra de su coraje y habilidad.

La carrera de Fangio estuvo marcada por muchos episodios antológicos pero ninguno superado por su proeza en el Gran Premio de Alemania en 1957. Una carrera que había comenzado con su claro dominio se complicó en la décima vuelta. Luego de una detención en boxes la ventaja de 29 segundos que Fangio tenía con su Maserati sobre la Ferrari de Hawthorn no solo había desaparecido sino que, al ponerse de nuevo en carrera, estaba a una distancia de 51 segundos. Para poder ganar, quedando solo diez vueltas, tenía que descontar por vuelta más de 5 segundos. Para hacerlo bajó los records de vuelta de un modo prodigioso, llevando el record de 9m33s a 9m17s. Dio alcance a Hawthorn en la penúltima vuelta y le ganó por una diferencia de 3 segundos (Parga 1995, Tomo III: 633). Era de difícil explicación la hazaña de un hombre que tenía ya 46 años. Para Stirling Moss, el gran piloto británico y arduo competidor de Fangio, no hay en la historia del automovilismo una exhibición de habilidad y coraje como la que Fangio hiciera ese domingo: “Fangio fue el más admirable piloto de todos los tiempos” y “siempre estuvo en una clase por encima del resto, el único hombre capaz de producir una actuación como esa” (*The Sunday Times* 9-5-1999: 15). Fangio se retiró en 1958 luego de una penosa actuación en el Gran Premio de Italia con una Maserati que no podía competir con las poderosas Ferrari. Esa carrera entró también en la historia por el comportamiento de Hawthorn que pudo sacarle a Fangio una vuelta pero no lo hizo como una muestra de admiración y un “tributo final al maestro” (*The Sunday Times* 9-5-1999: 15). Fangio había puesto a la Argentina en el mundo de una manera privilegiada y ejemplar. Su retiro dejó un vacío casi imposible de llenar. Uno podría decir que desde ese año la Argentina ha vivido en una suerte de “abstinencia” y “nostalgia” no solo por la pérdida de un piloto irremplazable sino por la imposibilidad de continuar una tradición. En la década del setenta apareció Carlos Reutemann que hizo una carrera importante en Fórmula 1 corriendo con Brabham y Ferrari pero nunca llegó a consagrarse campeón mundial, aunque estuviera cerca dos veces.

Mientras Fangio era parte del mundo transnacional el automovilismo nacional siguió sus cauces normales y el TC siguió gozando del apoyo popular. En la década del cincuenta a los pilotos de origen chacarero se unieron grandes volantes de origen terrateniente y que rompieron la tradición de los pilotos-mecánicos: Carlos Menditeguy, Rodolfo de Alzaga, Gastón Perkins y Juan Manuel Bordeu. De Alzaga llegó a ganar el campeonato argentino en 1959 en pleno apogeo de los hermanos Gálvez. La década de los sesenta verá la aparición de los hermanos Emiliozzi que pasan a dominar con tanta claridad que en 1963 ganan diez carreras. Hay, asimismo, un aumento de las carreras de TC en autódromos. Paralelamente seguía las competiciones de pista en las categorías Fuerza Limitada y

Fuerza Libre, herencia de la Mecánica Nacional. La Mecánica Nacional en sus variantes entra en crisis ya que representaba una fórmula anacrónica en la que la libertad en la elección del chasis era acompañada por la libertad para decir la cilindrada de los motores. En la década del sesenta será reemplazadas por las diferentes fórmulas: 1 y 2, al comienzo, y posteriormente, 3 y 4. Este desarrollo era paralelo a los cambios que se habían producido en Europa. Al mismo tiempo aparecen las carreras de los coches standard, conocida como Turismo Mejorado, y sport. Esto acelera el mundo de las competencias ya que se corría todo el año pero sin que la Argentina produzca pilotos de nivel internacional. La multiplicación de categorías continuará en las siguientes décadas produciendo una maraña de carreras de turismo y de pista con la característica que incluso en Fórmula 1 los coches eran producidos en su totalidad en la Argentina. Es importante recordar que este impulso se debe a la presencia de las fábricas de autos instaladas después de 1955 y que son las que comienzan a proveer de autos a los corredores. Aparecerán, paulatinamente, los Chevy, los Falcon, los Valiant y el legendario Torino que reemplazan a los autos producidos en los talleres artesanales. El Torino incursiona en Europa y en 1969 se organiza una gran expedición con tres coches, nueve pilotos y doce mecánicos. El director de “La Misión Argentina” fue el mismísimo Juan Manuel Fangio. De esa “misión” quedaron algunos buenos desempeños pero ninguna victoria. No hubo milagros y las diferencias entre los coches argentinos y el resto era real y no podía ser compensada por la pericia de sus pilotos (Parga 1995, Tomo IV: 906-7).

Desde 1914 hasta fines de la década del setenta el automovilismo formará parte de las actividades deportivas más importantes en el país. La Argentina pudo, por su condición de país “periférico” pero relativamente rico, participar desde temprano en el desarrollo de este deporte a nivel internacional. Hasta la década del cincuenta esa inversión en máquinas y pilotos produjo excepcionales volantes que pudieron competir con éxito en el mundo restringido y elitista de la Fórmula 1. Fangio era extraordinario, sin lugar a dudas, pero era el producto de circunstancias históricas concretas que hicieron posible su participación: apoyo local, fomento del ACA, interés internacional por incorporar a la periferia, apoyo decidido del gobierno peronista y pasión popular. A partir de la década del sesenta, con la proliferación de categorías y la presencia de fábricas locales interesadas en la expansión del mercado nacional, el automovilismo argentino se insulariza y solo excepcionalmente participará con éxito en el mundo cada vez más globalizado de las competencias deportivas. Reutemann y la Misión del Torino son excepciones. La abstinencia producida por el retiro de Fangio continuará y, paralelamente, no solo su peso histórico se vivirá como irremplazable sino que se sentirá de un modo agudo las limitaciones de lo local en un mundo tecnológico globalizado. Brasil durante estos tiempos de sequía argentina producirá tres grandes campeones en Fórmula 1: Fittipaldi, Piquet y Senna. La Argentina pasa a vivir de su pasado en un presente que se hace cada vez más limitado.

Boxeo: los puños de la nación

Bioy Casares recuerda como, en una madrugada de 1923, esperó ansiosamente los diarios, para enterarse “con incredulidad y desolación de que Luis Angel Firpo había sido derrotado por Jack Dempsey, por el título de campeón del mundo, en Polo Grounds, en Nueva York” y agrega que “en *La vuelta al día en ochenta mundos*, Cortázar cuenta que también para él esa derrota fue dolorosa” (1994: 29). Desde la fundación del primer club

de boxeo de la Argentina en 1908 , el Boxing Club Buenos Aires hasta 1924 habían pasado casi dos décadas y su práctica, originalmente aristocrática, se había popularizado, pero el boxeo tuvo que superar muchos prejuicios (Viale 1950:55). En Buenos Aires la prohibición del boxeo por parte de las autoridades municipales duró hasta 1924. Esto no impedía la práctica en clubes, las peleas clandestinas y la organización excepcional de exhibiciones autorizadas como, por ejemplo, durante la visita en 1915 del campeón mundial de peso pesado Jack Johnson. El boxeo, sin embargo, vivía su vida propia en las ciudades de Avellaneda y Barracas en donde era permitido. El Internacional Boxing Club, fundado en Buenos Aires en 1913 por jóvenes socialistas, fue el primer semillero de grandes boxeadores ya que de allí surgieron Luis Angel Firpo, Gustavo Leneve, Luis Galtieri y Horacio Lavalle, los primeros grandes boxeadores argentinos de comienzos de siglo (*El Gráfico* 1941, 148: 25).

La década del veinte fue, sin lugar a dudas, la época heroica del box y el rol de Firpo determinante. Nacido en Junin en 1894 comenzó a frecuentar el Internacional en 1914 haciendo algunas exhibiciones con boxeadores extranjeros en 1917. Su carrera boxística la comenzó en 1917 en Uruguay y la siguió en 1918 en Chile en donde la práctica del boxeo tenía un gran auge. En 1922 se fue a Estados Unidos donde ganó tres peleas y, rápidamente, se convirtió en un ídolo local. En ese año estaba ya fundada la Federación Argentina de Box y el boxeo se practicaba con gran intensidad en muchas provincias. En su segunda gira a los Estados Unidos en 1923 ganó diez peleas y perdió en la pelea por el título mundial contra Dempsey. Siguió su campaña en 1924 peleando en Estados Unidos y en la Argentina y se retiró por primera vez en 1926. De manera inexplicable regresa en 1936 gana dos peleas y en la tercera es vapuleado por un talentoso boxeador chileno, Arturo Godoy. Firpo pertenece a la estirpe de deportistas argentinos que sabían que el triunfo no solo se medía localmente. El boxeo argentino era evidentemente inferior al de los Estados Unidos, verdadera Meca de ese deporte durante ese período y hasta la actualidad. Su primer viaje lo hizo solo, sin ningún tipo de apoyo, en una suerte de aventura impredecible ya que era un desconocido pese a tener los títulos de campeón argentino y sudamericano. El haber llegado a pelear con tres campeones mundiales y haber disputado el título mundial fue una demostración no solo de su capacidad sino de las potencialidades que había en el país. Por su influencia, el boxeo fue legalizado en Buenos Aires y en el resto del país en 1924. Extremadamente individualista nunca tuvo “ni consejeros, ni instructores físicos de ninguna naturaleza” y manejó su carrera con gran decisión e independencia (*El Gráfico* 1941, 1149: 29). Siempre sostuvo pese a que se le conocía por su gran golpe y su tremenda fuerza física que la base principal de triunfo no es el golpe aunque sea un factor importante. Para Firpo lo “imprescindible es la inteligencia y la intuición, porque el peleador en el ring debe estar continuamente mirando el pecho del adversario, y de acuerdo al movimiento que hace, descubrirle la intuición” (*El Gráfico* 1941, 1148: 35). El hecho de haber sido bautizado como “El Toro Salvaje de las Pampas” tenía que ver con el imaginario europeo y americano de la época. Este imaginario convertía en exóticos no solo a los boxeadores sino a los polistas e incluso a los bailarines y cantantes de tango que debían presentarse vestidos de gauchos (Archetti 1999).

En 1930 y 1931, el camino de Firpo en Estados Unidos fue seguido por Justo Suárez, nacido en el barrio de Mataderos. En su primer viaje hizo una brillante campaña pero no en el segundo y cayó derrotado por Billy Petrolle en una pelea en la que fue castigado sin piedad. Su decadencia fue imparable. Suárez fue, sin lugar a dudas, el primer boxeador

que atrajo a multitudes y ayudó a consolidar la popularidad del boxeo profesional y aumentar su atractivo económico (*El Gráfico* 1941, 1153: 46). Es una paradoja que el estadio Luna Park, que se convertiría en la catedral del boxeo profesional en la Argentina, inaugurado el 12 marzo de 1932, auspició una semana después la pelea entre Suárez y Peralta. Peralta ganó la pelea y se convirtió en campeón argentino destronando “al boxeador del pueblo” (Cherquis Bialo 1999: 48). El imaginario creado con Firpo había cristalizado y las metáforas pampeanas y animales fueron heredadas por Suárez que fue llamado “El Torito de Mataderos”. El diminutivo se correspondía con la categoría en la que combatía, mientras que Firpo era pesado Suárez era liviano. Muchos años después, y otra vez en Estados Unidos, el peso pesado Lavorante, muerte trágicamente en 1964 luego de dos años de estar en coma, se convirtió en “El Novillo Salvaje” (Fernández Moores 1992: 32).

En la década del veinte el deporte aficionado se organiza a nivel nacional y los campeonatos nacionales reunían a numerosos boxeadores. Desde 1924 hasta 1952 la participación argentina en los Juegos Olímpicos siempre se salda con medallas.: un total de 7 de oro, 7 de plata y 6 de bronce que convertían a la Argentina en una de las potencias mundiales en el box. En 1928 en Amsterdam se consiguieron los dos primeras de medallas de oro, una para Víctor Avendaño y la otra para Arturo Rodríguez Jurado. Estos dos boxeadores representan, de alguna manera, el ambiente de boxeo de esa época en donde todavía era posible encontrar alguien que venía de medios populares como Avendaño con otro que venía de familias acomodadas como Rodríguez Jurado. Rodríguez Jurado se recibió de ingeniero agrónomo y practicó junto al boxeo el rugby en el que descolló en el Club Atlético San Isidro, posteriormente en San Isidro Club y en la selección nacional. Excelente boxeador de peso pesado se caracterizaba por su fuerza, su coraje y su obstinación. Pudo haber seguido el camino de Firpo pero para él el deporte no debía ser profesional (*El Gráfico* 1945, 1365: 23).

En la década siguiente, con la expansión de la práctica del boxeo y su creciente popularidad, boxeadores como Rodríguez Jurado no eran una excepción sino que habían desaparecido de los cuadriláteros del país. Gran parte del reclutamiento, además, se hacía en las provincias y en el interior de la provincia de Buenos Aires. Provincias como Córdoba, Santa Fe y Mendoza produjeron grandes boxeadores. El primer campeón mundial profesional de boxeo fue el mendocino Pascual Pérez que ganó el título en 1954. Antes había sido campeón olímpico aficionado en 1948. Pérez puede considerarse un producto de la escuela mendocina en donde primaba un “notable sentido de tiempo y distancia, sincronizados en su perfección”, acompañado por una “gran velocidad”. Boxeaba “sin perder la línea” y se defendía a la perfección como “un gran estilista” (*El Gráfico* 1948, 1520: 43). Nicolino Locche, el tercer campeón mundial argentino al ganar su título en 1968, siguió con esa tradición. Sus prodigiosos movimientos de cintura y la agudeza de su vista lo llevaron a ganarse el apodo de “El Intocable”, ya que sus precisos esquives hacían casi imposible que lo golpearan. Estábamos ya lejos del imaginario de los animales salvajes de la pampa. El inicio de Firpo y Suárez y los éxitos olímpicos habían permitido, una vez más, convertir una práctica deportiva local en un trampolín internacional. No eran solamente los polistas y sus caballos, ni los pilotos y sus máquinas, esta vez se trataba de solitarios deportistas que se transformaban, ocasionalmente, en los “puños de la nación”. No solo la fuerza y el coraje descarnado sino también la técnica

sofisticada, el hecho de no ser golpeado, fue la marca de muchos de los más grandes boxeadores argentinos.

El boxeo fue también una avenida para la movilidad social pero esta vez no solo para los hijos inmigrantes que poblaban la pampa sino, fundamentalmente, para los pobres de las grandes ciudades, una realidad social muy parecida a la de los grandes boxeadores norteamericanos. La figura emblemática de José María Gatica, “un lustrabotas pendenciero”, sintetiza el ascenso social de un inmigrante del interior, nacido en San Luis, que, desde la pobreza extrema, se convierte en uno de los grandes ídolos deportivos argentinos. Su debut profesional fue en diciembre de 1945 y su carrera se prolongó hasta 1956 o sea que coincidió totalmente con los gobiernos peronistas. Su biografía nos confronta con tres ejes importantes. El primero, su identificación política visceral con el peronismo y su devoción confesada por el Presidente Perón y Evita Perón, recíproca, por lo menos, hasta 1951. Esto reforzó la afinidad existente entre los sectores populares y su personalidad desbordante y carismática. Su estilo de boxeo contundente, agresivo, valiente y espectacular contribuía a su celebridad. Se decía que, en sus peleas en el Luna Park, los espectadores de la tribuna popular iban a verlo ganar y los del ring-side, supuestamente anti-peronistas, perder. Gatica tenía la virtud de hacer visibles las divisiones políticas que existían en el país. El boxeo era política y, mejor aún, política simbólica. El segundo, las duras peleas con Prada, otro gran boxeador del interior, que pese a él pasó a ser identificado con la oposición a Perón. Los duelos Gatica-Prada fueron de una gran intensidad dramática y la rivalidad existente desde la época de aficionados se trasladó al mundo profesional. En total pelearon seis veces y cada uno ganó tres. Entre la primera y la última pelea transcurrieron once años (*La Razón* 3-12-1978: 18). El tercero, es su intento de hacer carrera en Estados Unidos como los otros grandes boxeadores del pasado. Sus extraordinarias condiciones y el apoyo explícito del gobierno lo animaron a tentar suerte en los Estados Unidos en 1951. Se impuso en forma terminante a Terry Young en su primera pelea, pero en el combate por el título mundial contra Ike Williams fue derrotado de manera categórica y humillante. Gatica fue, también, un par de puños al servicio de la gloria de la nación. Su fracaso contundente y sus extravagancias aceleraron su decadencia. Murió en la pobreza y el abandono en un absurdo accidente de tránsito a los 38 años.

Luego del triunfo de Pascual Pérez en 1954 pasaron doce años hasta tener un nuevo campeón mundial. En 1966, en la misma categoría mosca, Horacio Accavallo gana el título mundial en Tokio. Como Gatica, su niñez y juventud estuvieron signadas por la pobreza. Fue botellero, lustrabotas, canillita, payaso y hasta fakir de un circo de tercera categoría. Se hizo profesional a los 22 años y recién a los 31 tuvo la oportunidad de pelear por el título mundial. Técnico para defenderse y aguerrido para atacar, su carrera deportiva transcurrió en medio de muchos sacrificios y cuando le llegó el éxito supo conservar una gran humildad. Al recordar la noche de su consagración como campeón mundial Accavallo dijo:

“Me acordé de la marcha de San Lorenzo que me había acompañado desde el vestuario hasta el ring, de mi vida en el circo, de mis amigos. Cuando el árbitro Pope me levantó la mano sentí que empezaba para mí una vida distinta. Era – un poco – como si de pronto aquel ex-ciruja de Valentín Alsina se hubiese convertido mágicamente en un verdadero Rey” (*El Gráfico* 1974, 2844: 16).

Se retiró luego de defender la corona mundial tres veces para dedicarse exitosamente a la actividad comercial. Su vida estaba en las antípodas de Gatica y demostraba que el ciclo de la pobreza no era inmutable y podía romperse.

Carlos Monzón al ganarle al campeón Nino Benvenuti en Roma en 1970 se convirtió en el cuarto campeón mundial argentino, el primero en peso mediano. Su origen fue también muy humilde. Se forjó como boxeador en el gimnasio del club Unión de Santa Fe mientras trabajaba como canillita, lustrabotas y verdulero (De Marinis 1974: 159). Se hizo profesional en 1963 y su record a su retiro era impresionante: 100 combates con 89 victorias (61 por nocaut), 8 empates y 3 derrotas. Fue campeón mundial durante ocho años y se retiró invicto, defendiendo su título 14 veces. Monzón, sin lugar a dudas, es el campeón más exitoso argentino y sus defensas del título frente a grandes boxeadores norteamericanos, como Emile Griffith o Benny Briscoe, franceses, como Jean-Claude Boutier y Gratien Tonna, y sudamericanos, como el colombiano José “Mantequilla” Nápoles, son legendarias. Nunca antes puños argentinos fueron tan eficaces. Fue un boxeador de gran frialdad, fuerte, valiente, persistente y con una demoledora pegada. Julio Córdazar escribió uno de sus mejores cuentos (*La Noche de Mantequilla*) en el que la pelea entre Monzón y Nápoles permite reflexiones sobre el boxeo, en general, y sobre el estilo de Monzón. No solo fue un ídolo deportivo sino que su romance escandaloso con Susana Giménez, una de las actrices más famosas argentinas, y su participación como actor en cinco películas acrecentó su fama como miembro del mundo del espectáculo en la Argentina. Su vida se complicó, acusado de la muerte de su esposa, fue condenado en 1989 a 11 años de prisión. En uno de los permisos que había conseguido por buena conducta perdió la vida al volcar el auto que conducía mientras regresaba al penal de Santa Fe en donde purgaba su pena.

Desde 1914 hasta 1983 la Argentina tuvo once campeones mundiales profesionales, algunos de ellos grandes figuras como Víctor Galindez y Santos Laciar. La participación, con gran éxito, en los Juegos Olímpicos, como he señalado anteriormente, marcaron la temprana internacionalización del boxeo. Quizás es una paradoja que los éxitos en el boxeo aficionado se hicieron más escasos en la medida en que éstos aumentaban en el mundo profesional. A partir de 1956 y hasta 1996, la Argentina solo consiguió cinco medallas de bronce en diez Olimpiadas, una cosecha bien magra comparada con la de los inicios. En la consolidación del deporte profesional, el estadio del Luna Park, fundado en 1932 y, sobre todo, la visión empresarial de Tito Lectoure, en su dirección a partir de 1956, fueron factores importantes. Buenos Aires fue una plaza económica importante, atraía a grandes boxeadores extranjeros y permitió que los mejores boxeadores nacionales se midieran con ellos (Manrique Zago 1999).

A modo de conclusión

Desde 1914 a 1983 la Argentina no solo se moderniza y se urbaniza rápidamente sino que en ese proceso el deporte va a jugar un rol muy importante ya que hace posible no solo la pronta incorporación a un sistema internacional de competiciones, sino que favorece la expansión de un espacio de tiempo libre nacional. El deporte, con la prensa, la radio y posteriormente con la televisión, alcanza un impacto nacional indudable a través de la libre circulación de sus símbolos, mitos y héroes. Esto es posible porque la práctica deportiva se convierte en un espectáculo público. Las inversiones en infraestructura

deportiva aumentan y se consolidan los clubes como verdaderas sociedades civiles. Al mismo tiempo se profesionalizan las carreras deportivas lo que facilita la movilidad social para los más talentosos. Si el deporte fue pensado originalmente como una escuela en donde templan el coraje individual y aprender a funcionar colectivamente, en la época de las naciones, con Juegos Olímpicos y campeonatos mundiales, es, obvio, que la conexión con las identidades nacionales fue un resultado más que previsible. La Argentina, como he tratado de demostrar, exporta cuerpos, caras, gestos y eventos deportivos, y a partir de ellos una imagen de lo nacional se construye, al mismo tiempo, afuera y adentro. Monzón no solo es un “macho” para consumo interno sino que es percibido como un “macho argentino”, con todo lo negativo o positivo que pueda tener esto. En ese proceso las imágenes y las historias no serán fáciles de integrar en un todo coherente, por la presencia de una gran diversidad, tanto individual como colectiva. Al lado de Monzón, estarán Fangio o Di Stéfano que representarán otros valores. Por lo tanto, si el deporte es pensado solamente a partir de la unanimidad no se puede entender la diversidad que éste produce. Uno de los mensajes de este capítulo es, casualmente, que en la presentación de prácticas deportivas tan encontradas encontramos las bases de lo nacional como compuesto por un calidoscopio complejo y, en muchas ocasiones, contradictorio. No solo hay “contradicciones” individuales sino también dimensiones de clase que parecen incompatibles. Si el polo es terrateniente y el automovilismo chacarero, el boxeo supuestamente bien popular, e incluso marginal, y el fútbol relativamente multi-clasista es, precisamente, a través de esta combinación heterogénea que las imágenes de lo nacional se construyen. El polo no excluye al fútbol y viceversa.

Hay en este período un proceso de apropiación estatal de los deportistas exitosos y de los equipos que representan al país que no ha sido analizado y no era el objetivo de estas páginas. Es importante hacer notar, sin embargo, que durante el gobierno peronista no solo se organizaron campeonatos nacionales infantiles a través de la Fundación Eva Perón sino que hubo una política orientada a garantizar los éxitos deportivos. Los triunfos de Fangio si bien no eran presentados como los triunfos del gobierno peronista eran apropiados por el sistema de propaganda (Fundes 1999). Los éxitos deportivos, incluso los obtenidos en polo, fueron presentados como la victoria de la nación y de las virtudes masculinas: coraje, persistencia, voluntad de superación, poder y habilidad para sortear obstáculos (Rein 1998: 59). Uno de los fracasos, en ese sentido, fue la “inversión simbólica” en Gatica que terminó con su derrota ante Ike Williams en 1951. Lo que queda claro es que durante el peronismo hubo una inversión importante en infraestructura deportiva al construirse, entre otros, el Autódromo Oscar Alfredo Gálvez, el Velódromo Municipal, el Circuito KDT y el Centro Recreativo Ezeiza, y al patrocinarse eventos internacionales como las carreras de Fórmula 1, el campeonato mundial de basquetbol en 1950, los Primeros Juegos Panamericanos en 1951, las visitas de grandes boxeadores norteamericanos y la vuelta ciclista República Argentina. Incluso en 1949 con la publicación de *Mundo Deportivo* se pretendió dar batalla a *El Gráfico*, el semanario productor de ideología más importante y que no era totalmente fiel al gobierno. Esos diez años fueron, de algún modo, ejemplares y no hubo, posteriormente, otros intentos sistemáticos de vincular el deporte con la nación a través de políticas estatales claras y articuladas. Se podría decir que a partir de 1955 la relación entre deporte y nación se da cada vez más fuera del estado.

Bibliografía

- Archetti, Eduardo P. (1995), "Estilos y virtudes masculinas en *El Gráfico*: La creación del imaginario del fútbol argentino", *Desarrollo Económico*, vol. 35, no. 139: 419-42.
- Archetti, Eduardo P. (1976), "Playing styles and masculine virtues in Argentine football", en Marit Melhuus y Kristi Anne Stølen (comp.), *Machos, mistresses, madonnas. Contesting the power of Latin American gender imagery*, Londres: Verso.
- Archetti, Eduardo P. (1997 a), "Hibridación, diversidad y generalización en el mundo ideológico del fútbol y el polo", *Prismas. Revista de historia intelectual*, no. 1: 53-76.
- Archetti, Eduardo P. (1997 b), "'And give joy to my heart': Ideology and emotion in the Argentinian cult of Maradona", en Gary Armstrong y Richard Giulianotti (comp.), *Entering the field. New perspectives on World football*, Oxford: Berg Publishers.
- Archetti, Eduardo P. (1999), *Masculinities. Football, polo and the tango in Argentina*, Oxford: Berg Publishers.
- Archetti, Eduardo P. y Amílcar Romero (1994), "Death and violence in Argentinian football", en Richard Giulianotti, Norman Bonney y Mike Hepworth (comp.), *Football, violence and social identity*, Londres: Routledge.
- Bayer, Osvaldo (1990), *Fútbol argentino*, Buenos Aires: Editorial Sudamericana.
- Bertolotto, Miguel Angel (1997), *River Plate. El campeón del siglo*, Buenos Aires: Temas Grupo Editorial.
- Bioy Casares, Adolfo (1994), *Memorias*, Barcelona: Tusquets Editores.
- Borocotó (1946), *25 años en el deporte*, Buenos Aires: Editorial Atlántida.
- Ceballos, Francisco (1969), "Introducción" en Francisco Ceballos (comp.), *El polo en la Argentina*, Buenos Aires: Comando en Jefe del Ejército.
- Cherquis Bialo, Ernesto (1999), "Verdades de a puño", en Manrique Zago (comp.), *Luna Park. Escenario de fama mundial*, Buenos Aires: Manrique Zago Ediciones.
- De Marinis, Horacio (1974), *7.000 años a puñetazos. Historia crítica del boxeo*, Buenos Aires: Axioma Editorial.
- Di Giano, Roberto (1998), "Avatares de la modernización del fútbol argentino", en Pablo Alabarces, Roberto Di Giano y Julio Frydenberg (comp.), *Deporte y sociedad*, Buenos Aires: Eudeba.
- Di Stéfano, Alfredo (2000), *Gracias, vieja. Las memorias del mayor mito del fútbol*, Madrid: Aguilar.
- Emiliozzi, Irma (1992), *Los Emiliozzi. Testimonios y recuerdos*, Buenos Aires: Ediciones Movimiento.
- Fernández Moores, Ezequiel (1992), *Díganme Ringo. Una biografía de Oscar Natalio Bonavena*, Buenos Aires: Planeta.
- Frydenberg, Julio (1996), "Los nombres de los clubes de fútbol. Buenos Aires 1880-1930", *Revista Digital. Lecturas Educación Física y Deportes*, www.sportquest.com/revista.
- Fundes (Fundación para el Desarrollo Económico y Social) (1999), *Deporte y Peronismo. Medio siglo de compromiso*, Buenos Aires: Fundes.
- Gasparini y Ponsico (1983), *El director técnico del Proceso*, Buenos Aires: El Cid Editor.
- Laffaye, Horacio A. (1989), *El polo internacional argentino*, Buenos Aires: Edición del autor.
- La Nación (1994), *Historia del fútbol argentino*, 3 tomos, Buenos Aires: La Nación.
- Laguineche, Manuel, Patxo Unzueta y Santiago Segurola (1998), *Athletic. Cien conversaciones en La Catedral*, Madrid: El País-Aguilar.

- Ludvigsen, Karl (1999), *Juan Manuel Fangio. Motor racing's grand master*, Sparkford, Somerset: Haynes publishing.
- Manrique Zago (comp.) (1999), *Luna Park. Escenario de fama mundial*, Buenos Aires: Manrique Zago Ediciones.
- Menotti, César Luis (1986), *Fútbol sin trampa*, Barcelona: Muchnik Editores.
- Merlo, Miguel Angel (1976), *Tuercas calientes. Los años de oro del automovilismo argentino*, Buenos Aires: Ediciones de la Flor.
- Mosse, Georges L. (1985), *Nationalism and sexuality. Middle-class morality and sexual norms in modern Europe*, Wisconsin: The University of Wisconsin Press.
- Mosse, Georges L. (1996), *The image of man. The creation of modern masculinity*, Nueva York: Oxford University Press.
- Olivera, Eduardo A. (1932), *Orígenes de los deportes británicos en el Río de la Plata*, Buenos Aires: Talleres Gráficos Argentinos.
- Padilla, Enrique (1969), "El polo militar", en Francisco Ceballos (comp.), *El polo en la Argentina*, Buenos Aires: Comando en Jefe del Ejército.
- Parga, Alfredo (1995), *Historia deportiva del automovilismo argentino*, 4 tomos, Buenos Aires: La Nación.
- Parkes, Peter (1996), "Indigenous polo and the politics of regional identity in Northern Pakistan", en Jeremy MacClancy (comp.), *Sport, Identity and Ethnicity*, Oxford: Berg Publishers.
- Ramírez, Pablo A. (1989), "Al gran polo argentino Salud", *Todo es historia*, 269: 35-42.
- Rein, Raanan (1998), "'El Primer Deportista': The political use and abuse of sport in Peronist Argentina", *The International Journal of the History of Sport*, vol. 15, no. 3: 54-76.
- Scher, Ariel y Héctor Palomino (1988), *Fútbol: pasión de multitudes y de elites*, Buenos Aires: CISEA.
- Slatta, Richard W. (1986), "The demise of the gaucho and the rise of equestrian sport in Argentina", *Canadian Review of Studies in Nationalism*, vol. 12, no. 1: 23-38.
- Sojit, Luis Elías y Luis Micoli (1956), *Enciclopedia de oro del automovilismo*, Buenos Aires: Editorial Sojit.
- Turner, Alejandro (1998), "25 millones de argentinos: fútbol y discurso en el Mundial 78", en Pablo Alabarces, Roberto Di Giano y Julio Frydenberg (comp.), *Deporte y sociedad*, Buenos Aires: Eudeba.
- Ulanovsky, Carlos, Marta Merkin, Juan José Panno y Gabriela Tijman (1995), *Días de radio. Historia de la radio argentina*, Buenos Aires: Espasa Calpe.
- Viale, César (1950), *Cincuenta años atrás*, Buenos Aires: Editorial Piatti.