



EX LIBRIS



MAREA  
EDITORIAL



Pablo Morosi

# **FANGIO**

*El hombre detrás del volante*

MAREA  
EDITORIAL



Morosi, Pablo

Fangio : el hombre detrás del volante / Pablo Morosi. - 1a ed.

Ciudad Autónoma de Buenos Aires : Marea, 2025.

288 p. ; 24 x 16 cm. - (Historia Urgente / Constanza Brunet ; 120)

ISBN 978-987-823-088-7

1. Biografías. 2. Automovilismo Deportivo. I. Título.

CDD 920

Dirección editorial: Constanza Brunet

Edición: Víctor Sabanes

Coordinación editorial: Debret Viana

Comunicación: Verónica Abdala

Asistencia editorial: Julieta Rojas

Diseño de tapa e interiores: Hugo Pérez

Fotografías de interior: archivo de Mercedes-Benz, diario *La Nación*, revista *El Gráfico*, agencia United Press International (UPI) y archivos personales de familiares y amigos de Fangio.

Foto de contratapa: Juan Manuel Fangio ganador del Gran Premio de Aibi (Francia), 10 de julio de 1949.

© 2025 Pablo Morosi

© 2025 Editorial Marea SRL

Pasaje Rivarola 115 – Ciudad de Buenos Aires – Argentina

Tel.: (5411) 4371-1511

marea@editorialmarea.com.ar | www.editorialmarea.com.ar

ISBN 978-987-823-088-7

Impreso en Argentina – *Printed in Argentina*

Depositado de acuerdo con la Ley 11.723. Todos los derechos reservados.

Prohibida la reproducción total o parcial de esta obra por cualquier medio o procedimiento sin permiso escrito de la editorial.



MAREA  
EDITORIAL

## Capítulo 1

### Entre las sierras

Asentado sobre las suaves ondulaciones de las montañas de Frentani y a 1000 metros de altura sobre el nivel del mar se encuentra Castiglione Messer Marino, un pueblo medieval de la provincia de Chieti, en el extremo sur de los Abruzos. En esa franja de la Italia meridional, surcada por senderos serpenteantes entre valles y ríos y con una floresta variada en la que predominan los abetos y las hayas, nació en mayo de 1850 Ascenzo Giuseppe Fangio, en el seno de una familia de labradores que, como la mayoría de los habitantes de esa región postergada, subsistía a duras penas de lo cultivado en sus pequeñas huertas, el escaso comercio de la madera y el pastoreo trashumante de rebaños de cabras y ovejas. Por entonces, el apellido Fangio, cuyo origen latino se remonta al Imperio Romano, concentraba allí su mayor nombradía.

Como suele ocurrir en las historias de inmigración, generalmente asidas a recuerdos frágiles, los datos y circunstancias se vuelven borrosos. Al parecer, hubo un primer viaje de Giuseppe del cual no ha quedado registro, junto con un amigo o pariente. Siguiendo la estela de muchos coterráneos, el joven se aventuró a cruzar el océano Atlántico para escapar de la miseria y la hambruna, y durante su estancia en la Argentina pudo apreciar las oportunidades que ofrecía este rincón del planeta. A su regreso a Italia se casó con Elisabetta Franceschelli, tres años mayor que él, y tuvieron tres hijos: Francesca (1879), Alfonso (1881) y Loreto (1884). Elisabetta tenía otro hijo mayor, Francesco Landolfi, cuyo padre había fallecido, quien también iba a acompañar a la familia en su viaje a América.

Según los documentos migratorios y diplomáticos disponibles, Giuseppe viajó nuevamente hacia la Argentina, esta vez solo, a fines de

1889. Partió desde el puerto de Génova y, una vez en la ciudad de Buenos Aires, abordó un tren que lo depositó en la estación Arbolito, hoy partido de Coronel Vidal, en el sudeste de la provincia de Buenos Aires. Desde allí se encaminó hacia la costa atlántica y llegó hasta un paraje en el que antiguamente había existido una reducción jesuítica que dio nombre al lugar conocido como Laguna de los Padres. Toda esa zona formaba parte del partido de Balcarce, bautizado así en homenaje al brigadier general Antonio González Balcarce, héroe de la Independencia.

Inicialmente Giuseppe se dedicó al desmonte de terrenos para el cultivo y a la explotación de los montes de curro, un arbusto nativo cuyas ramas gruesas y añosas de madera oscura eran ideales para la producción de carbón vegetal. En 1891, el pionero propició el viaje de Elisabetta y sus hijos, y así toda la familia se asentó en Balcarce. Después de algunos años de trabajar a destajo, Giuseppe logró adquirir una quinta de unas diez hectáreas a orillas de la actual ruta provincial 55, camino a Lobería, donde finalmente se afincó junto a los suyos en tierras que originalmente habían pertenecido a las familias terratenientes Iráizoz y Kelly en la región del sur del partido.

Loreto, el menor de los hijos de Giuseppe, que había nacido el 7 de diciembre de 1884 en Italia, jamás asistió a la escuela y a los diez años se escapó de la casa paterna para trabajar como peón golondrina. Después de una travesía de casi un día entero en carreta arribó a un establecimiento cerca de la planta urbana de Tres Arroyos perteneciente a Don José Caride, a unos 230 kilómetros de Balcarce. Allí se empleó en la cosecha de papas y luego se dedicó al cuidado de caballerizas en La Tigra, un andurrial en el que se erigía un parador, punto neurálgico para el transporte, en el que confluían caravanas con pasajeros y mercancías.

Según los relatos orales transmitidos por generaciones en la familia, una comitiva policial fue enviada a Tres Arroyos para traer de regreso a Loreto por pedido de su madre Elisabetta, una mujer profundamente creyente que caminaba todos los días desde el campo hasta el pueblo para ir a rezar en la parroquia. Sin otro horizonte que trabajar en el campo junto a su padre, el joven había empezado a proyectar la idea de viajar a Italia para cumplir con el servicio militar, pero fue entonces que conoció a Erminia Diomia D'Eramo, una adolescente nacida el 2 de enero de 1887 en Tres Arroyos. Los padres de Erminia eran oriundos de Tornareccio, una aldea situada a apenas 25 kilómetros al norte de Castiglione Messer Marino, cuna de los Fangio. Cuando faltaba poco para su viaje, Alfonso convenció a su hermano menor, Loreto, de que tenía que conocer a la hija de Aniceto D'Eramo, un contratista con el que acababa de cerrar un trato. "Si conoces a

esa mujer, no volvés a Europa”, le dijo. Los hermanos ensillaron los caballos y salieron para el pueblo, y bastó que Erminia abriera la puerta al recibirlos para que Loreto Fangio se quedara prendado de ella para siempre.

El 24 de octubre de 1903 el cura José Sarasola celebró el matrimonio entre Loreto y Erminia en la parroquia San José, en Balcarce. Él tenía diecinueve años y ella diecisiete. En coincidencia con el primer aniversario del casamiento nació Herminia, la primera hija de la pareja. Luego vino José, en 1905. Durante esos primeros tiempos, vivieron en la chacra de los Fangio. Loreto se empleó como picapedrero en una de las canteras que funcionaba en la zona; luego comenzó a hacer changas de albañilería y rápidamente aprendió los secretos del oficio, demostrando una particular pericia y buen gusto para la terminación de los frentes de las viviendas, lo que se convirtió en su especialidad. Trabajaba de sol a sol y, aunque nunca aprendió a leer ni a escribir, logró progresar gracias a su esfuerzo y dedicación.

En 1907 Loreto Fangio adquirió un terreno de 2500 metros cuadrados en el casco del pueblo, sobre la calle A. Echeverri que, poco tiempo después, al adoptarse el sistema de numeración, pasaría a llamarse 13. Al lote, entre las calles 6 y 8, le correspondió el número 321, y estaba ubicado a pocas cuadras de la plaza principal y la estación del ferrocarril.<sup>1</sup> Allí, con la ayuda de su padre, levantó una modesta pieza y una cocina de chapa para vivir con su esposa y sus pequeños hijos. Poco a poco fue mejorando y ampliando la construcción original.

Por ese tiempo, el matrimonio Fangio se mudó a la ciudad de Buenos Aires. Si bien el dato no aparece convalidado en los relatos de los descendientes, registros eclesiales revelan que dos hijas del matrimonio, Celia Adela, nacida el 11 de mayo de 1908, y Esther, alumbrada el 10 de mayo de 1910, fueron bautizadas en la Parroquia San Bernardo Abad, de Villa Crespo.<sup>2</sup> El rastro de Esther, ausente en la memoria oral de los Fangio, se termina en ese documento: nada más se sabe de ella.

Al poco tiempo, ya de vuelta en Balcarce, Erminia quedó embarazada nuevamente. En los primeros minutos del sábado 24 de junio de 1911, en medio de las celebraciones de la tradicional Noche de San Juan, dio a luz a un niño rozagante de ojos transparentes. Los memoriosos de la familia aseguran haber escuchado que el niño llegó al mundo en la chacra del abuelo Giuseppe, sobre lo que hoy es la ruta provincial 55.

---

1 Datos obtenidos del plano del Registro de Catastro Histórico de Balcarce.

2 Esa misma parroquia, ubicada hasta hoy en la calle Gurruchaga 165, es el escenario de varios episodios memorables de la célebre novela *Adán Buenosayres*, de Leopoldo Marechal.



Juan Manuel Fangio llegó al mundo en Balcarce el 24 de junio de 1911. Por error fue anotado como nacido el día anterior, tal como figuraba en sus documentos.

Dos semanas más tarde, Loreto fue a la oficina del Registro Civil y anotó al recién nacido como Juan Manuel Fangio. Aunque inicialmente sus padres iban a llamarlo solo Manuel, decidieron añadir el nombre Juan por su llegada en el día de San Juan, una festividad muy arraigada en Balcarce debido a la presencia significativa de inmigrantes españoles. Según el acta de nacimiento 344, rubricada por el jefe del servicio, Domingo Ardohain, fechada el 8 de julio de 1911, el alumbramiento se había producido a “las doce meridiano” del día 23 de junio. Por eso, en todos sus documentos Fangio siempre figuró como nacido un día antes del que realmente nació. El 9 de septiembre el cura Felipe Martinelli bautizó al niño en la parroquia San José y fueron padrinos Domingo Mancini y Elvira González.

Por ese mismo tiempo llegó a Balcarce el comisario Hortensio Miguens,<sup>3</sup> miembro de una tradicional familia de hacendados y militares, que iba a ocupar diversos cargos, desde comisionado e intendente hasta legislador provincial, y se convirtió en la figura determinante que moldeó el destino político de la ciudad durante muchos años. Miguens contaba con el acompañamiento de un grupo de terratenientes que constituían la base

---

3 Nacido en Ayacucho, Hortensio Miguens era hijo de su homónimo, quien se desempeñó como inspector de la Guardia Nacional en la Frontera Costa Sud y ejerció un amplio dominio en la región durante las décadas de 1870 y 1880.

de las familias tradicionales del distrito, y que en ese tiempo ocuparon distintos cargos públicos de importancia.

En la casa de los Fangio nacieron, con el tiempo, otros dos hermanos: Rubén Renato Aniceto (1917), a quien todos conocían como Toto, y Carmen Aída (1919). En aquellos tiempos, la calle 13 en la que vivían los Fangio era la vía obligada para los carruajes que se dirigían a la estación del ferrocarril, y por eso era conocida como “calle de las volantas”. Una de las mayores diversiones de los chicos consistía en sentarse a observar el paso de estos vehículos con tracción a sangre frente a su casa. Más tarde, cuando comenzaron a circular los primeros autos, Juancito sintió por ellos una atracción irresistible. Junto con su primo Alberto, el hijo de Alfonso, apenas oían a lo lejos el ruido de un motor corrían hasta el alambrado del campo del abuelo Giuseppe, junto a la Ruta 55, para embriagarse con el aroma a gasolina que flotaba en el aire tras el paso de alguna máquina.

De pequeño, Juan era un chico vivaz aunque muy delgado y con una salud frágil. Con seis años comenzó la primaria en la Escuela N° 4, situada a tres cuadras de su casa. Siempre expresó su agradecimiento y cariño a quienes fueron sus docentes, en particular al director del establecimiento, Melitón Lozano, un dedicado maestro que dejó una huella profunda en él. Afrontó sin sobresaltos las obligaciones escolares y a los nueve años pasó a la llamada Escuela Complementaria para cursar los grados superiores del ciclo primario.

Para estudiar o completar los deberes solía levantarse, junto a su padre, varias horas antes de que el sol despuntara detrás de las sierras. Aunque era un alumno aplicado, la rutina escolar lo agobiaba. Prefería pasar las horas jugando al fútbol en el descampado –su principal entretenimiento durante la infancia–, de donde más de una vez su madre lo tuvo que sacar con un tirón de orejas.<sup>4</sup> En esa etapa, además, hizo grandes amigos en el aula como José Duffard y Francisco Cavallotti, de quienes se volvió inseparable, compartiendo innumerables vivencias que luego se convirtieron en anécdotas perdurables.

En el aula se destacaba sobre todo en matemáticas, y cuando la maestra María Silvariño escribía en el pizarrón un problema de aritmética –sus favoritos–, competía con sus compañeros para ver quién lo resolvía más rápido. Al notar su predisposición y facilidad, la docente intentó animarlo a continuar con sus estudios en la adolescencia, pero en pueblos como

---

4 Ronald Hansen y Federico B. Kirbus: *The life story of Juan Manuel Fangio*, Edita, 1956, pp. 15 y 16.



Juan Manuel al centro junto con sus hermanos mayores: Herminia, Celia y José.

Balcarce la educación más allá de la primaria era una meta prácticamente inalcanzable. La ausencia de colegios secundarios y establecimientos de formación técnica forzaba a los adolescentes al exilio educativo, algo que la economía de las familias trabajadoras, como la de los Fangio, no podía solventar. Así y todo, por sus condiciones, el maestro Lozano le consiguió una beca para estudiar en una escuela técnica de Buenos Aires, pero Juan Manuel no quiso saber nada con esa posibilidad.

Loreto y Erminia buscaron inculcar a sus hijos la cultura del trabajo y el sacrificio, además de la fe cristiana, y así fue que a los once años Juancito tomó la primera comunión en la parroquia San José. Para entonces, su padre ya se había ganado un buen nombre no solo por la calidad de sus trabajos sino también por ser honesto y cumplidor; de hecho, trabajó en tantas obras que en algún momento se llegó a decir que en el casco urbano de Balcarce no había una cuadra que no tuviera alguna casa hecha por él.

En cuanto a Juan, desde chico exhibió un carácter que lo distinguía y que marcaba cierta ascendencia sobre los demás hermanos. A él no le gustaba la albañilería y solo a regañadientes acompañaba a su padre para echar una mano en las obras. Lo que lo fascinaba eran los vehículos propulsados

por combustión interna, que lentamente habían comenzado a formar parte del panorama pueblerino de casas bajas y calles polvorientas.

Era un mandato cultural en las familias de inmigrantes que, a medida que los hijos crecían, empezaran a aportar ingresos al hogar, incluso desde muy pequeños. Así, Loreto convenció a su amigo Francisco Cerri para que tomara a Juancito, de apenas nueve años, como ayudante en su herrería. El trabajo habitual en la fragua consistía en fabricar herraduras para los caballos y reparar piezas metálicas de los carros. Fue, literalmente, un primer paso hacia el mundo de los fierros y el transporte, al que luego dedicaría su vida. Precocemente buscó seguir su instinto impulsado por el entusiasmo que le causaban los llamados “caballos metálicos”, y muchas veces destacó esa convergencia temporal en su destino: “Yo nací al mismo tiempo que el automóvil”, repetía.

En efecto, con el inicio de la producción en serie de autos en las terminales de los Estados Unidos y Europa, los automóviles se empezaban a consolidar como el principal medio de transporte, y si bien Argentina tenía una limitada infraestructura vial, era un país con amplias llanuras, factor que favorecía el desarrollo del mercado automotriz.

Si bien existían en el país algunas experiencias de creación de prototipos experimentales, como las realizadas por mecánicos como Celestino Salgado y Manuel Iglesias, el primer emprendimiento que se propuso la fabricación local de autos en serie fue concebido en 1910 por el ingeniero Horacio Anasagasti, llamado precisamente Automóviles Anasagasti.

Al tiempo que empezaban a disputarse carreras de automóviles, surgían entidades con el fin de impulsar el desarrollo de la actividad, como el Automóvil Club Argentino (ACA), fundado el 11 de junio de 1904, que se erigió en uno de sus principales promotores y agrupó a los primeros automovilistas, en su mayoría pertenecientes a familias patricias de Buenos Aires. Promovida por el barón Antonio de Marchi, la reunión constitutiva del ACA tuvo lugar en la Sociedad Hípica Argentina, donde fue elegido como primer presidente de la entidad Dalmiro Varela Castex. Pronto se sumaron otros pioneros a lo largo de todo el territorio nacional. Aunque desde un principio el propósito de la institución fue eminentemente social, también apuntó a participar en la reglamentación y control del tránsito y el desarrollo de la infraestructura vial. Con el tiempo, se concentró en la organización de competiciones y en asegurar los servicios necesarios para los conductores.

La primera competencia de la que haya registro documentado se celebró el 16 de noviembre de 1901 en el Hipódromo Argentino de Palermo y el

ganador fue Juan Cassoulet.<sup>5</sup> Entre los siete participantes estaba el abogado y dirigente radical Marcelo Torcuato de Alvear, un verdadero fanático de los autos, que en 1922 llegaría a la presidencia de la Nación. Y a partir de 1910, el ACA dio vida a una prueba bautizada como Gran Premio, verdadera travesía de aventura que marcó un hito en el desarrollo del automovilismo nacional.

Los participantes de estas primeras competencias participaban con automóviles estándar o con las pintorescas *baquet*, que se volvieron emblemáticas de este período y cuyo nombre es una derivación vernácula de la palabra francesa que significa “bañadera”. Su base era un chasis desprovisto de todo ornamento para reducir al máximo su peso, contaban con doble butaca y no tenían techo, estribos ni guardabarros. Estos automóviles, asociados a la modernidad y, en contraste con las precarias condiciones de caminos y rutas, atrajeron a un público que creció rápidamente en número y entusiasmo.

La novedad pronto se trasladó desde las grandes ciudades hacia los pueblos del interior, especialmente a las provincias de Buenos Aires, Córdoba y Santa Fe, en donde comenzaron a organizarse carreras zonales en circuitos de tierra improvisados en caminos rurales.

En los albores del siglo XX, los balcarceños contaban con pocas opciones de ocio y entretenimiento: prolongar una charla con una copa en algún bar, ir a escuchar una orquesta o asistir a una obra de teatro eran los pasatiempos más comunes. Los juegos, como las barajas, el billar y las bochas, también formaban parte de la vida diaria, y entre las diversiones más populares se encontraban algunos juegos traídos por los inmigrantes, como el mus español y la murra italiana, reflejo de la importancia que tenían ambas colectividades, que en aquel momento constituían alrededor del 90 por ciento de la población.

Ya en los años 20 y, mientras el ruido de los motores a explosión era todavía un sonido poco frecuente, en Balcarce se llevaba a cabo el primer plan municipal de empedrado, que abarcó cien cuadras. Al mismo tiempo, las principales firmas importadoras de automóviles comenzaban a establecerse en esa parte de la provincia, y las herrerías, hasta entonces abocadas a los carruajes, comenzaron a adaptarse a los cambios dando lugar a los primeros talleres mecánicos.

---

<sup>5</sup> El premio otorgado a Juan Cassoulet por el triunfo de aquella primera carrera de autos fue una cigarrera que actualmente se encuentra exhibida en el Museo del Automovilismo Juan Manuel Fangio de Balcarce.

Mientras todo esto ocurría, Juan afirmaba su afición por los autos. En 1922, con solo once años, ingresó como aprendiz en el taller mecánico de José Capettini, donde, además de barrer y echar aserrín sobre las manchas de aceite, se ocupaba de lavar las piezas extraídas de los motores y alcanzar las herramientas a los mecánicos. Aunque las tareas encomendadas no eran gran cosa, le ofrecían la oportunidad de observar de cerca y aprender las primeras nociones sobre aquellas máquinas que lo hechizaban. Los domingos era el encargado de limpiar y ordenar el taller. Así fue que una de esas mañanas, con el local desierto, se paró sobre la manija de arranque de un antiguo Panhard et Levassor con transmisión a cadena, vehículo con una carrocería todavía muy parecida a la de una carreta con tracción a sangre. Con el peso de su propio cuerpo hizo girar la manivela en el sentido contrario al de las agujas del reloj con la fuerza necesaria como para encender el motor, y al principio el estruendo que hizo le generó cierto escozor, y tuvo miedo de que alguien lo reprendiera. Con gran cuidado subió al pescante y se acomodó frente al volante.

Le bastó con mover el coche apenas unos metros para sentir cómo una energía irrefrenable se apoderaba de su cuerpo, como si una criatura hubiera cobrado vida en sus manos, aferradas al volante, y le transmitiera un poder que ya no quiso soltar. “Era una maravilla, una alegría inmensa. Lo corría un poquito hacia adelante; limpiaba esa parte que quedaba libre y después ponía marcha atrás para volverlo a su sitio. Pero eso era poco, tan poco, que me pasaba un rato dándole hasta el portón del taller y luego hasta lo más atrás que pudiera. Con ese coche aprendí a manejar”, evocó Fangio, años después, en una entrevista con la revista *El Gráfico*.<sup>6</sup>

La anécdota ha sido reflejada en varios libros biográficos y en una infinidad de artículos periodísticos. Sin embargo, el propio Fangio contó en una oportunidad una versión distinta de su precoz debut al volante durante una entrevista realizada en 1990 por Alberto Hugo Cando (hijo) para el programa televisivo *Vértigo*: dijo que un día su hermano mayor, José, que había empezado a incursionar en la mecánica, dejó un Ford T encendido en la puerta de su casa y que él se subió y se escapó para dar una vuelta. “Arranqué y empecé a andar, cuando vi que podía doblar y frenar tuve la impresión de que el auto tenía vida”, señaló. Confesó que al regresar lo esperaba una dura reprimenda.

En ese tiempo aprendió los fundamentos básicos de la conducción. Todo marchaba bien hasta que, de pronto, el dueño del taller anunció su plan

---

<sup>6</sup> *El Gráfico*, 9 de diciembre de 1948.

de trasladarse a Buenos Aires y le ofreció a Juan irse con él, pero Erminia se opuso. Para entonces, ya había montado su propio banco de experimentación en un galpón que Loreto había levantado en el fondo para guardar herramientas y hacer reparaciones de todo lo que se rompiera en la casa.

Tras aquella experiencia, el joven Fangio tuvo un breve paso por la concesionaria de los hermanos Daniel y Raimundo Carlini, que tenían la representación de los vehículos de la marca Rugby, de fabricación norteamericana. Ambos eran corredores y participaban asiduamente en competencias automovilísticas zonales. Trabajar con ellos fue su primer acercamiento concreto al ambiente de las carreras de autos.

Luego ingresó en la agencia Ford de Balcarce, propiedad de Manuel F. Estévez, un importante hacendado y dirigente del conservadurismo. La concesionaria contaba con un taller propio a cargo de Guillermo Spain, el mecánico que le enseñó todo lo que era necesario saber sobre motores. Además, Spain tenía una camioneta con la que andaba todo el día de acá para allá, y cuando tenía que ir a algún campo para reparar equipos agrícolas, iba en compañía del muchacho y hasta dejaba que manejara en algunos tramos libres de tránsito.

Con trece años recién cumplidos, Juan Manuel Fangio había asimilado los conocimientos necesarios como ayudante de mecánico en la concesionaria de Studebaker, dirigida por Miguel Gualberto Viggiano, considerado entonces el primer gran piloto de Balcarce. Viggiano había hecho su debut en el mundo del automovilismo con una peculiar prueba: con una *baquet* armada con el chasis de un Dodge, corrió una competencia de velocidad contra una avioneta.

Con Viggiano como maestro, Fangio aprendió cómo preparar coches para una carrera. Al poco tiempo, en virtud de su buen desempeño, fue ascendido al puesto de ajustador de motores. “Ahí me hice mecánico hecho y derecho”, contó alguna vez.

Fue por esos días que Juan tomó por primera vez el volante de un auto de carreras. Lo acompañaban Andrés Romera y otro joven de apellido Crevola, todos aprendices del taller de Viggiano. La anécdota fue dada a conocer un cuarto de siglo más tarde por el diario *Crítica*:

Juan Manuel Fangio tiene trece años y está por iniciar la gran aventura de conducir un coche de carrera. Es un modelo antiguo con un sistema muy distinto al de hoy... El camino es de tierra y se requiere buena mano para no salirse de la huella. Por ahora es Andrés Romera quien maneja el coche. Sus dos compañeros aguardan ansiosamente el turno. El automóvil se detiene cerca de un arroyo. Allí

los muchachos improvisan un pic-nic. Comen apresuradamente el pollo que les ha preparado la madre de Fangio, y ya están otra vez de pie dispuestos a partir.

–Bueno, ¿quién será el primero en manejar? –pregunta Andrés.

Los dos pibes se ponen rápidamente de acuerdo. Juancito, generosamente, acepta ser el segundo en conducir y Crevola se hace cargo del volante. La nerviosidad y la experiencia gravitan en la marcha del coche. Un viraje brusco casi los manda al medio del campo.

–Suficiente –dice Andrés–, ahora dejalo probar a Juancito.

Llega para Fangio el gran momento. Es una sensación tan inefable, casi como la del beso que se le roba a la primera novia. Serenamente, el muchachito se hace cargo del volante. El coche no se aparta un centímetro de la huella. Toma con precisión y suavidad las curvas. ¡Si parece que en su vida no hubiera hecho otra cosa que manejar! Lo hace con tal seguridad que Andrés lo deja seguir hasta el pueblo y aun conducir por las calles de Balcarce.<sup>7</sup>

Juan, todavía un adolescente, se acostumbró a manejar con frecuencia, incluso cubriendo largas distancias, ya que su patrón solía enviar a varios de los muchachos del taller a buscar coches en Buenos Aires, que luego ellos mismos traían conduciendo hasta Balcarce. El mal estado de los caminos y la lluvia transformaban aquellos viajes de 400 kilómetros en una odisea, pero a la vez constituían una verdadera escuela de manejo. Fue en esas travesías, que a veces llegaban a extenderse hasta cuatro días, en donde Fangio aprendió a andar en el barro. La clave era intentar no recurrir al pedal del freno, enfocarse en la dirección y regular la velocidad con el acelerador y la caja de cambios.

A medida que iba creciendo, también afloraban en él nuevas facetas que iban delineando su personalidad. A los dieciséis años emprendió la aventura de la emancipación y se escapó de su casa junto con dos amigos. “Nos fuimos a Mar del Plata pensando que ahí íbamos a tener un trabajo y nos haríamos hombres. Habíamos quedado en que el primero que lo consiguiera debía mantener económicamente al grupo hasta que todos tuviesen una colocación.” Durante varias semanas vivió con sus compinches en una casa abandonada cerca del puerto, hasta que Loreto y Viggiano lograron localizarlos y no tuvieron más remedio que volver al hogar.

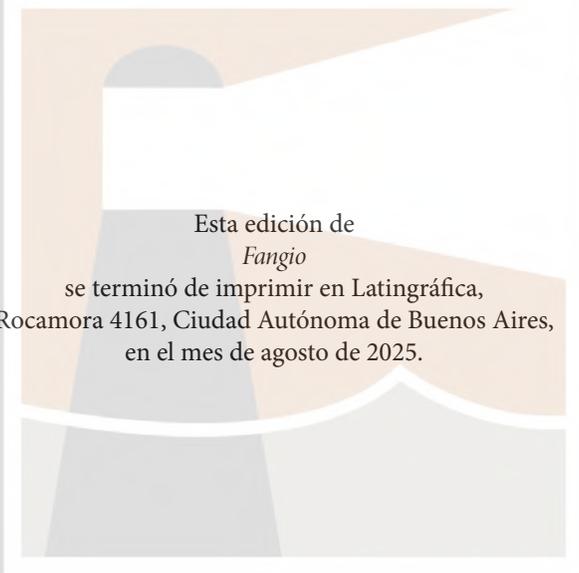
Ya en Balcarce, su padre le dio un sermón que nunca olvidó: “En casa de los Fangio no sobran cosas, pero no faltará nunca lugar para dormir y comida para mis hijos”, le dijo.

---

<sup>7</sup> *Crítica*, 6 de julio de 1949.

## Índice

Introducción. <b>Línea de largada</b> .....	9
Capítulo 1. <b>Entre las sierras</b> .....	15
Capítulo 2. <b>Rivadavia</b> .....	37
Capítulo 3. <b>Imbatible</b> .....	57
Capítulo 4. <b>El Equipo Argentino</b> .....	77
Capítulo 5. <b>La Fórmula 1</b> .....	97
Capítulo 6. <b>Campeón mundial</b> .....	115
Capítulo 7. <b>El regreso a las pistas</b> .....	135
Capítulo 8. <b>Ferrari</b> .....	151
Capítulo 9. <b>Quíntuple</b> .....	167
Capítulo 10. <b>La última curva</b> .....	183
Capítulo 11. <b>Leyenda viviente</b> .....	203
Capítulo 12. <b>Presidente de Mercedes-Benz</b> .....	223
Capítulo 13. <b>Vitrinas de la gloria</b> .....	241
Capítulo 14. <b>El legado</b> .....	261
<b>Agradecimientos</b> .....	281
<b>Bibliografía consultada</b> .....	283



Esta edición de  
*Fangio*  
se terminó de imprimir en Latingráfica,  
Rocamora 4161, Ciudad Autónoma de Buenos Aires,  
en el mes de agosto de 2025.

MAREA  
EDITORIAL