

*Cuatro Siglos  
en  
Cuatro Ruedas*

*Emiliano Cernuschi*

© 2005 Montevideo  
Idioma Español  
Prof. Mónica Millán  
- IDEJO -  
Imagen de TORRES GARCÍA  
Spanish Art Library

## *Agradecimientos*

Le quiero agradecer a muchas personas por haberme ayudado a realizar mi libro.

Le agradezco a Mónica Millán por corregir mi libro. A mi madre y a Estela López por ayudarme a diagramarlo. A Juan Carlos Bedrosian por haberme asesorado, por cederme su material fotográfico y por ponerme en contacto con Jorge Alfaro. A su hija Florencia Bedrosian por prestarme su computadora. Y a Jorge Alfaro por haberme cedido su tiempo para realizarle la entrevista.

## *Prólogo*

Este libro es un placer para los amantes del automovilismo. Emiliano, supongo que por su interés por el tema realizó un muy buen trabajo partiendo de la historia del automóvil, centrándose en América y Uruguay, pasando por los deportes automovilísticos, desde la Fórmula 1 hasta el tuning. Incluye también una entrevista a Jorge Alfaro para terminar un gran libro.

Durante el proceso de elaboración, el autor se dedicó a investigar, seleccionar el material obtenido y elaborar su proyecto.

Sin duda el esfuerzo ha dado fruto y hoy los que comparten su pasión pueden disfrutar de estas páginas como de un paseo...

Mónica Millán

## *Introducción*

La evolución e historia del automóvil tuvo muchas etapas importantes. Pero este libro solo cuenta las más importantes, por eso lo estructuré en capítulos: Los primeros automóviles, los automóviles en América y - por último- el automóvil en Uruguay.

El segundo capítulo contiene información sobre los automóviles del futuro, el tercer capítulo consta de los deportes automovilísticos, en el pasado, en el presente, y fragmentos de una entrevista a Jorge Alfaro. El cuarto capítulo está compuesto por información de los comienzos del tuning; el quinto capítulo está compuesto por la FI y sus componentes, y por último, el sexto capítulo está compuesto por el Rally de Paris Dakar. Este libro también incluye las fotos de autos de las épocas que ejemplifican cada período.

El automóvil se convirtió en una herramienta de trabajo y en un instrumento de la vida moderna, este instrumento se

desarrolló tecnológica y socialmente a alta velocidad: de la madera al metal y al plástico, de su construcción artesanal a su construcción en serie. Los vehículos se han desarrollado enormemente, por ejemplo: camiones, cars, limosinas, deportivos remolques todoterrenos, autos de competición, lujo, etc.

Desde la crisis del petróleo en la década del 30, las ventas se vieron muy afectadas y eso fue importante porque llevó a que los fabricantes pensarán en vehículos más económicos, en cuanto al consumo de combustible.

También se comienzan a fabricar elementos robóticos, se comienza a incorporar la turboalimentación (turbo), o los microprocesadores de vehículos en serie.



*Construcción  
de vehículos  
en serie Ford*

## *Capítulo 1*

Los primeros automóviles

El automóvil en América

El automóvil en Uruguay

## *Los primeros automóviles*

El primer automóvil de la historia se construyó alrededor del año 1771 y lo fabricó un ingeniero militar francés de nombre Cugnot. Su automóvil consistía en una especie de triciclo que era un soporte de cañones con un fuerte telar y sobre él se apoyaba un motor a vapor con dos cilindros, éste estaba en condiciones de arrastrar un peso de hasta cinco toneladas y a una velocidad de 5Km/h.

En el año 1682 se organizaron distintas exposiciones de las máquinas a vapor y poco más tarde nacieron las máquinas de Amédee Boleé, quién se había propuesto él mismo una carroza sin caballos. En el año 1873 este hombre tuvo listo su primer vehículo bautizado con el nombre L'obeisstante (La obediente) por su manejo tan fácil.

Este vehículo era una especie de autobús con dirección en las dos ruedas delanteras; el gran éxito de este primer automóvil fue muy alentador para el Sr.



Boleé debido a que siguió fabricando este tipo de vehículo.



### *L'obeissante*

Uno de los tantos descubrimientos fue el motor a explosión. El alemán Nikolaus August Otto, utilizó un estudio del francés Beau de Rochas y llegó a la conclusión de un motor de cuatro tiempos. Esto significa que el motor tenía cuatro velocidades primera, segunda, tercera y no especifica si el cuarto cambio era la cuarta o la reversa, pero lo más probable era que fuera la cuarta velocidad.

Luego de todos estos inventos el alemán Gottlieb Daimler consiguió los primeros motores ligeros en 1882 y tres años después, uno de estos motores fue aplicado a un carro de cuatro ruedas. El hijo

de Daimler pudo efectuar un recorrido de tres kilómetros en él.

Otro de los tanto pioneros del automóvil fue el alemán Carl Friedrich benz, quien en el año 1885 pudo construir un vehículo con mucho éxito en el que utilizaron un motor Daimler.

Otros pioneros de los automóviles fueron Louis Renault, Ettore Bugatti, Ferruccio Lamborghini, Enzo Ferrari, Henry Ford, etc. De todos estos nombres, sus apellidos pasarán a ser marcas de autos en el presente.

El alemán E. Mitscherlich había descubierto la bencina en 1833, con lo cual ya estaba disponible el hidrocarburo líquido que pasó a llamarse nafta por derivación de un vocablo ruso: naphta.

Luego en el año 1892, el norteamericano Henry Ford arma su primera máquina con motor a nafta, luego lanza su Ford T. Su marca es superada en el año 1972 por un automóvil muy popular: el “escarabajo” o “fusca” de Volkswagen.



*Volkswagen Fusca.*

Los nombres que subsisten en la industria del automóvil en la actualidad son: Panhard, Levassor y Peugeot.

El primer salón del automóvil fue inaugurado en París en 1887. Los industriales franceses fueron los primeros en poder comprender lo importante que son estos inventos y aprovecharon todo lo que Benz y Daimler lograron.

En síntesis, en el año 1840 ya había automóviles de todo tipo a vapor, esto quiere decir que la industria evolucionó en pocos años.

La palabra “automóvil” significa que se mueve por sí mismo aunque necesite combustión o una fuente de energía.

## *El automóvil en América*

En América el panorama no era como el de Europa. Ninguna persona se hubiese imaginado que EE.UU. fuera uno de los países con la mejor industria automotriz. Hasta ese momento las únicas empresas que sacaron adelante la industria fueron Chevrolet y Ford que nacieron en el año 1911 y 1903.



*Chevrolet Classic 1911*

La fábrica Oldsmobile comenzó su producción en el año 1896 con un carruaje de tablero curvo que fue muy llamativo para algunas personas; se le llamó Curved dash olds club of América. De este tipo de carruaje con el tablero curvo se fabricaron en total trescientos cuarenta y tres ejemplares hasta 1904 y setenta y uno para el período de 1905 a 1907.



Ford T 1903.



Locomobile

La marca de autos Locomobile nació en el año 1889 y trajo autos a vapor al precio de seiscientos dólares cada uno; ese precio motivó a muchas personas y países - por ejemplo a Inglaterra- a comprar cuatrocientas máquinas. Tuvo un defecto que los compradores tardaron en darse cuenta y era que cada treinta kilómetros había que suministrarle agua a la máquina . Esta empresa debió cerrar sus puertas en el año 1929 debido a la quiebra y a la competencia de otras empresas importantes, pues eran cerca de cuatro mil empresas diferentes y la competencia era extrema.

Toda esta iniciativa que llegó a América impulsó a muchos habitantes a tratar de levantar una empresa, pero eso sólo se convirtió en un sueño; además todas las ideas no eran propias sino traídas de Europa y las noticias y teorías no llegaban muy claras a su destino. Uno de los problemas era la situación económica muy poco favorable.

Brasil fue un país al que la iniciativa le duró tanto tiempo que fueron los primeros en ver un "automóvil". Bueno, en ese momento no era un automóvil: era "Um carro aberto de quatro rodas de borracha e que se movía por sí mesmo". Con esta frase de unos bahianos se referían a un automóvil conducido por su propietario Enrique Santos Dumont, el hermano del pionero de la aviación.

Después de cuatro años llega una máquina, importada por el periodista José de Patrocino que adquiere un auto a vapor.

En la zona de Bahía se sigue rumoreando que en el año 1871 se construyó una máquina colosal, una máquina buena, importante, que fue

construida por Francisco Antonio Pereira Rocha, esa máquina era con cuatro ruedas más una adelante para darle una perfecta dirección. Dicen que los Bahianos quedaron asombrados y luego esa máquina fue destruida en una excursión a Río Vermelho.

En Argentina habría existido un vehículo que fue importado antes del año 1895 por don Elezar Herrera Motta, que lo había usado en sus minas de chilecito; lo que queda de ese vehículo es su placa o matrícula de color rojo con una inscripción que dice: Automobile 00, patent, october 1888.

Respecto a Paraguay y las demás naciones de América del Sur, los vehículos tardaron mucho más en llegar; y veinte años después del primer automóvil la población automovilística solo aumentó a quinientas unidades.

## *El automóvil en Uruguay*

Se puede decir que Uruguay comenzó con el automóvil a temprana edad. En 1900 ya había algún automóvil circulando por Montevideo, pero eso son solo rumores de esa época y de historiadores.

La primera persona que trajo un auto fue Alejo Rossel y Rius; la marca era Delin, de fabricación belga y traído de Europa.



### Delin

El primer reglamento fue dictado por la junta económico administrativa montevideana el treinta de agosto de 1905. Según el reglamento se consideraba centro de la ciudad solo en la zona actual de la ciudad vieja, hasta la calle Ciudadela, donde los autos debían reducir la marcha a menos de 12km/h., cuando la velocidad máxima permitida era de 15km/h. Se prohibía la marcha atrás salvo en casos urgentes, era obligatorio el uso de la luz roja detrás del



auto y debían llevar una placa de doce centímetros con el nombre del propietario. La patente era de diez a quince pesos, según el valor del vehículo.

## *Capítulo 2*

Los automóviles del futuro

## *Los automóviles del futuro*

Desde hace años se viene pensando y planificando hacer autos cuya fuente de energía sea otra, por ejemplo: electricidad, gas corriente, metano, hidrógeno líquido y el motor de aceite.

Este proyecto se sacó adelante, pero se podría avanzar más si colaboran todos; me refiero a que los productores de petróleo no están de acuerdo que se cambie su principal fuente de energía, en este caso la nafta. A no ser que ellos produzcan esa nueva fuente y así solo se enriquecerían ellos.

Se están planificando estudios para combinar combustibles, por ejemplo etanol con nafta, gas natural licuado o gas natural comprimido. Estas son ideas de los grandes productores de petróleo. Por un lado se pensó en estos proyectos de otras fuentes de energía movidos también por la contaminación, porque la nafta es el principal combustible contaminante. El

combustible que menos contamina y es renovable es el sol.



*Auto del futuro*

### ***Autos electrosolares***

Este tipo de auto ya está en venta en algunos países y su velocidad máxima es de setenta kilómetros por hora. Este auto cuenta con un panel fotovoltaico que admite su recarga en movimiento o estacionado. Su consumo es mínimo, su ruido no se distingue y los gastos de mantenimiento son tres veces más baratos que los automóviles tradicionales.

### ***Autos eléctricos***

La desventaja de estos autos es que sus baterías no son recargables a la luz solar

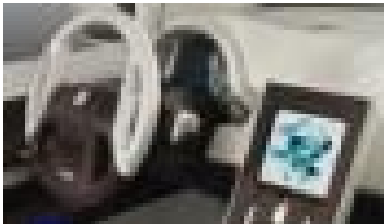
sino que se recargan conectados a la electricidad por lo tanto son costosas.



*Auto eléctrico*

### *Autos con motor de aceite*

Los motores de aceite vegetal funcionan utilizando cualquier tipo de líquido oleaginoso o mezcla, esto se puede aplicar en camiones, tractores, aviones, barcos y por supuesto automóviles.



*Vista interna  
de un auto  
con motor de  
aceite*

### *Capítulo 3*

Los deportes automovilísticos:

En el pasado

En el presente

Fragmentos de una entrevista  
a Jorge Alfaro

## *Los deportes automovilísticos*

Es difícil comentar la primer carrera de autos a nivel mundial, pero se dice que fue alrededor de 1900, cuando ya había autos circulando por la mayoría de los países de América y de Europa. Se competía con autos que en el presente son una reliquia y eran muy fuertes, podían resistir mucho tiempo en carrera. Éstas eran muy riesgosas y no se competía por campeonatos mundiales ni nada por el estilo.

En la Fórmula uno (en adelante FI) por ejemplo los campeonatos mundiales comienzan por 1950 después de las guerras. Ahí sí comienzan los campeonatos mundiales que siguen hasta el día de hoy. El primer triunfo de la Ferrari fue por el 1951 y el ganador de esta carrera fue el argentino José Gonzáles ( “el cabezón Gonzáles”) que no fue campeón pero fue el primero en dar un trofeo a la Ferrari.

Las carreras en general eran desarrolladas por Italia y luego los ingleses se ponen al día. En los comienzos de la Fórmula I los equipos de carrera eran muy

poderosos, como Alfa Romeo, Ferrari y Maseratti, que eran italianos.

Luego van a comenzar a aparecer los alemanes como Audi y Mercedes Benz, pero se dice que estos eran apoyados económicamente por Hitler, después de la década del cincuenta. Gracias a esa ayuda del gobierno alemán surgen autos extremadamente poderosos e imbatibles, pero eran demasiados caros.

Luego de todos estos acontecimientos importantes el tiempo siguió su curso y la evolución de estos autos era cada vez más importante, tanto que las carreras desarrolladas en Europa e Italia pasan a desarrollarse en otro punto importante que era Inglaterra y hasta el día de hoy sigue siendo el punto más poderoso a nivel automovilístico.

En el presente si los equipos más grandes no son de Inglaterra seguramente deben tener una planta de autos en ese país. Incluso Ferrari llegó a tener una parte de su fábrica Italiana en Inglaterra, a Ferrari le costó aceptar esto. Cuando ellos contratan a un diseñador muy importante del equipo

MC Laren -Jhon Barrer- éste le exige a la Ferrari construir una planta en Inglaterra porque ahí está la mejor Fórmula 3; tiene tantas cosas que se convirtió en un gran "supermercado" del automóvil y de la velocidad, pero no fue solo para la F3, también para la F1 y otras categorías importantes.

Después de todo esto comenzaron carreras muy importantes como "las 500 millas de Indianápolis" que es un circuito que está en los Estados Unidos y que tiene forma de óvalo. También tenemos otras competencias de ruta como el rally.

El rally comienza a desarrollarse mucho más adelante, después del cincuenta ya en esa época no existían aun los campeonatos del mundo en el rally; entonces se juntaban un grupo de personas en diferentes partes del globo a competir pero con recursos limitados como por ejemplo en cuanto a la protección, la seguridad, etc. En esta competencia automovilística se computan la salida, pruebas nocturnas, velocidad, carrera en cuesta, a veces con nieve o hielo y todos



estos tramos deben recorrerse en tiempos predeterminados.

El rally más antiguo es el de Montecarlo en 1911. Alguno de los autos más célebres de esa época y del presente son: Lancia Fulvia HF, Lancia Stratos, Porche 911, Renault alpine, Fiat 124 Spider, Mini Cooper y el Ford Escort



Lancia Fulvia HF

Lancia Stratos

Porche 911

Renault Alpine.





*Fiat 124 Spider*



*Mini Cooper*



*Ford Escort*

La Ferrari tuvo muchos pilotos importantes en el pasado y los tiene en el presente. No tan lejos tenemos a Juan Manuel Fangio, cinco veces campeón del mundo en la F1 y luego el contemporáneo Mcs Shumacher, siete veces campeón del mundo. Otros equipos también tuvieron

campeones pero los más destacados son estos dos grandes pilotos de la Ferrari.

Un aspecto muy importante de este tema es la protección. La protección es clave porque cuida la vida del piloto. En la carreras de antes se corría con un casco de lona y chaquetas de cuero o mamelucos; ahora se corre con cascos de fibra de carbono con mampara, que después de cuatro o cinco carreras se descartan o en caso de accidentes se descarta obviamente. Un casco de fibra de carbono cuesta alrededor de dos mil y cuatro mil quinientos euros.

Otra protección utilizada en el presente son los trajes y las máscaras anti-flama que protegen en caso de incendio; éstas son las partes básicas y más importantes para la protección del piloto.



*Formúla 1*



### Formuła 1

Las carreras en Uruguay tienen muchos años en relación con las primeras carreras. El circuito más importante del Uruguay es el de El Pinar que fue inaugurado por el año 1940, un veintisiete de julio y que ya cumplió sesenta y cinco años. El día de la inauguración fue invitado y dio una vuelta el piloto Juan Manuel Fangio.

Un hecho muy importante en Uruguay fueron las carreras de "fuerza libre". Eran autos que tenían rasgos de Fórmula 1 pero no fueron a los campeonatos y carreras de esa categoría. Esos autos eran Maseratti, Ferrari a los que les sacaban el motor original que hoy en día vale un dineral, para ponerles un motor de Chevrolet Corvette o un V8 que eran y son motores

muy potentes, de origen americano originales.

Hoy en día es difícil alcanzar un nivel de tecnología y evolución como el de otras categorías fundamentalmente por problemas económicos.

En Uruguay se trabaja mucho para el automovilismo pero lo único que se hace es gastar dinero. Cuando se compite no se compite por dinero, no se compite por ningún premio en especial; la mayoría de los competidores lo hacen por diversión o hobby.

El lugar más cercano donde se paga dinero a los ganadores es en Argentina: ganan los corredores, los dirigentes, los preparadores, etc. En nuestro país en general se pierde dinero. Hay muchos mecánicos o pilotos que ayudan a poner a punto el auto y sacrifican horas de descanso. Para algunos es un hobby realizar estas actividades, pero aunque algunos ganan algún dinero, eso no compensa el esfuerzo.

## *Fragmento de una entrevista*

*Jorge Alfaro, uruguayo, periodista deportivo y especialista en seguridad vial, cuenta cómo fue parte de su vida como corredor.*

“Hace años yo corrí en un Fiat 128 y mis viejos nunca fueron a verme porque estaban convencidos que yo asumía un riesgo y practicaba un deporte de mucho riesgo. Nunca pudieron entender que todos los circuitos del mundo corriendo a la misma vez era menos peligrosos que la ciudad de Montevideo, porque en ningún circuito se mata una persona a 50km/h; en cambio en Montevideo uno por lo menos. Por lo tanto la historia no es tanto cómo uno piensa, de hecho se ve en las carreras de Fórmula uno de hoy en día: los pilotos no se matan más sino que ya se ha llegado a una medida de seguridad, a una evolución técnica muy importante. Después trasladado ese avance técnico al automovilismo social, las carreras de autos pasan a ser un banco de pruebas alucinantes...

En el rally la medidas son buenas pero son buenas en el vehículo, no son buenas en

el circuito, en el exterior, además no se puede creer que a la velocidad que van los pilotos no se den contra algún árbol, o caigan por un barranco. Están todos los pilotos preparados para ese tipo de accidentes.



*Rally*

En Uruguay hubo un solo piloto que hizo un punto en la Fórmula y fue Oscar Mario Gonzáles (vivo). Luego hay otro que no corrió en la Fórmula uno, corrió en una categoría menos que era como una “fuerza libre” paralela a la Fórmula uno, pero en síntesis el único fue Oscar Mario Gonzáles - “el bocha Gonzáles”, le decían- que corrió en un gran premio de Argentina.

Después de todos estos pilotos importantes está Fangio y otros más. Uno de esos otros es el famoso Jim Clark, un piloto de origen escocés que de muy chico aprendió a manejar en el campo y adoptar todas las características de los automóviles.

Finalmente alcanza su sueño de correr un auto y corriendo en la Fórmula Dos con un Lotus, se mata en un circuito alemán; por un desperfecto en la suspensión muere en el impacto contra los árboles. Esto hoy en día no pasaría porque si observamos, ningún circuito tiene árboles y bosques.

Después tenemos en Brasil a Ayrton Sena, Emerson Fittipaldi; en Argentina a Carlos Reuteman; y en nuestro país tenemos a Alverico Passadore. Hoy tenemos a José Pedro Passadore -hijo de Pedro Passadore- y que es el hermano menor de Alverico. Corría en el número 27 de “fuerza libre”. Luego de este piloto uruguayo más adelante, tendremos a Gonzalo “Gonchi” Rodríguez.

Alverico Passadore tenía una carrera en Italia y esa fue la última para él. En pista no se sabe si quedó el acelerador a fondo o



él tuvo un ataque de asma, pero antes hizo un trompo y fue en dirección a la policía montada, pasó por debajo de los caballos y se supone que por el impacto con las piernas de los animales se desnucó.

*Jorge Alfaro nos cuenta la historia del “Gonchi Rodríguez”...*

...a Gonchi lo conocí de chiquilín chico; él corría en karting, el padre corrió alguna carrera de autos e incluso yo corrí contra él en alguna oportunidad. Cuando Gonchi comienza en busca de plata era lo más normal verlo por casa, vivíamos cerca y charlaba conmigo para ver cómo íbamos a hacer para conseguir la plata; hasta que un día fui a verlo a Europa un par de veces.

Un día me llamó por teléfono, dijo “tengo que ir a probar a EE.UU. en la Fórmula Indi, quiero que estés conmigo”, me dijo Gonchi.

Bueno, me tomo un avión y me voy para allá. En esa oportunidad su prueba fue maravillosa y los equipos se empezaron a

interesar por él. La prueba fue tan buena que después de dar treinta vueltas hizo un tiempo mejor en cuatro décimas de segundo que Michael Andretti que en ese momento era uno de los mejores de la Fórmula Indi.

Era un circuito cerca de Disney World; me acuerdo que fuimos desde Orlando en un auto y demoró dos horas aproximadamente hasta el circuito. Todos quedaron fascinados, incluso Roger -dueño del equipo Marlboro-, le ofrece en determinado momento correr una carrera a Gonchi.

La carrera fue en Detroit en el año 99. Corre en Detroit, voy yo y otros, incluso los compañeros de clase de Gonchi estaban porque le hicieron una promesa: si el corría y ganaba ellos iban a estar ahí, fue la primera y última carrera que lo fui a ver.

En otra oportunidad Gonchi es invitado a correr en Laguna Seca. En esta carrera ganaba 15.000 dólares. Ya había negociado con otro equipo para el año siguiente.

La familia ya estaba pasando necesidades económicas, pero Gonchi iba a

ganar, me acuerdo que me llamó y me dijo: “tengo permiso para vivir en Miami y voy a alquilar una casa para que todos puedan venir”. Cuando llega el momento de correr en Laguna Seca yo todavía estaba en el Canal 12 con Parrado; pedimos autorización para transmitir en directo la carrera que era un domingo.

Llegó el sábado, eran la 1:30 y yo no podía ir a Laguna Seca porque iba a ir a la primer carrera de la temporada que ya empezaba e iba a ser en Australia. Era muy lejos.

En Laguna Seca, cerca de ahí, vive un amigo mío Richard. Me dijo si yo quería me cubría esa carrera y así fue Richard con sus hijos que vivían cerca de Los Ángeles en San Diego e iban a ver la carrera juntos.

En un momento estoy almorzando en mi casa, suena el teléfono y me dicen “hola Jorge, soy yo, la señora de Richard, dice que llames porque Gonchi tuvo un despiste muy fuerte ahora”. Bueno, lo llamo por teléfono, hablo con Richard y le digo: -Richard decile a Gonchi que no se olvide que mañana transmitimos en directo, que le busque la

vuelta, que ese auto tiene que estar corriendo o que le consigan otro, pero tiene que correr sí o sí de cualquier forma. Dice Richard -sí, vos sabés que peló para fuera fuerte, no me gusta mucho. Dije: -Esto puede venir mal y la madre y el padre se vuelven locos.

Llamo a la madre y le digo: “Hola, ¿Lilián? Mirá que Gonchi se despistó, pero no pasa nada tá? Todo bien, yo te mantengo informada. “Tá-tá, gracias”.

Llamé al Canal 12 y dije “pongan en el bobero” (letrero móvil que aparece al borde inferior de la pantalla informando algo de último momento) “*fuerte despiste de Gonzalo Rodríguez*”. Porque al otro día ya transmitíamos en directo,...para ir armando clima.

Bueno, ahí estuve todo el día con llamadas a Estados Unidos y en una llamo a Richard y me contestaba con cosas estúpidas y yo me daba cuenta que la situación era de riesgo. Entonces Richard me dice- “Mirá loco, acá nadie me contesta nada; el auto de Gonchi quedó dado vuelta y lo taparon con una lona y los médicos

estaban trabajando abajo”. Yo le digo “Los americanos no muestran con cámaras y fotos los hechos del accidente para no herir la sensibilidad de las personas”, le dije. En una me llama el padre de Gonchi y me dice “Voy para tu casa porque estoy nervioso, tá?”. -Sí, sí venite- le contesté.

En el camino que el padre venía a casa me llama Richard y dice -Sabés que el equipo de Gonchi se está retirando. Le digo: “Está muerto, Richard...” -¡No, no me digas eso! Y le digo: "Richard vos sabés igual que yo que cuando algún equipo se retira es porque muere algún piloto, porque si se hubiese quebrado los pies entraría el otro piloto. ¡Se murió Richard, se murió!...hablamos dentro de un rato”.

Mientras que llega el padre de Gonchi me suena el celular. Se siente una voz que dice- “Hello, hello...” El padre dice -Hola, hola...- Dice en inglés la otra voz desde Estados Unidos: “*Im Father Phillip, Gonchi is with God now*” (= Soy el Padre Felipe, Gonchi está en el cielo ahora). Ese momento fue la única vez en mi vida que tuve que decirle a un padre “tu hijo está muerto”.

Mis hijas y mi mujer me miraron y antes que yo hablara se pusieron a llorar porque sabían lo que había pasado.

Yo tengo fotos de él en todas partes. Lo recuerdo siempre...el pueblo uruguayo lo homenajeó siempre.

Después hay otras historias, como Gustavo Trelles en el 86' donde corre seis carreras en Europa y gana cinco.

En el 87' se preparó con un profesional, Julian, que en la actualidad es un preparador de Citroën y que preparó un auto en España con el que Sebastián Loeb (francés) hoy es campeón mundial de rally.

En el 87' Gustavo ya salió campeón en pista de asfalto; eso fue un despegue para él y después de eso consiguió cuatro campeonatos más.

Estos pilotos hicieron que se conociera el Uruguay fuera de fronteras porque en España se conocía solo Argentina, Brasil y Paraguay. Ellos abrieron fronteras para otros pilotos que no sabían si irse o no.

Después tenemos pilotos jóvenes como Ignacio Moreira en la Fórmula Renault

con Pedro Passadore; juntos están haciendo carreras buenísimas en Argentina, juntos han salido en primer y segundo puesto en la Fórmula Renault que es muy importante dentro de los autos de baja potencia. Después en Italia tenemos en la Fórmula 3000 a Juan Ignacio Cáceres con 20 años.

Todos estos pilotos uruguayos abren fronteras para el Uruguay y para otros pilotos.



*"Gonchi" Rodríguez.*



*Gustavo Trelles  
en carrera*

Cuatro Ruedas

***Capítulo 4***  
Comienzos del *tuning*



## *Comienzos del tuning*

El tuning fue desarrollado por alemanes, franceses, británicos y japoneses. Se convirtió poco a poco en un hobby automovilístico. Consiste en mejorar el estado del vehículo incorporándole accesorios para que el auto sea rápido, fuerte y que tenga en lo posible un motor a punto y veloz. Lo bueno del tuning fue que motivó a mucha gente a modificar sus autos y competir en carreras automovilísticas.

El tuning nace gracias a las carreras, y las carreras nacen gracias al tuning, son dos cosas que dependen uno del otro y son muy importantes para la historia del automóvil.

“El tuning es un arte”.

En el presente hay muchos tipos de tuning que son: callejero, exhibición, racing.

El tuning actual es un poco limitado porque solo se modifica lo que es motor y aerodinámica, que es toda la parte de chapa que se cambia por fibra de carbono u otros tipos de materiales que sean fuertes y livianos para que tu auto sea espectacular.

Un deporte callejero que trajo el tuning son “las picadas” que consisten en que dos autos tuning realicen una carrera corta esperando el semáforo.

Ahí el tuning es muy importante porque el que tenga mejor auto y gane en velocidad, es el ganador.



*Capítulo 5*  
La Fórmula I



## *La Fórmula 1*

La F1 es una competencia muy importante a nivel mundial, desarrollada en distintas partes del mundo. Esta carrera se basa en un campeonato, por ejemplo en el 2005 el campeonato fue muy largo, pues constó de dieciocho Grand Prix (Gran Premio).

Este campeonato requiere mucho dinero y son carreras muy arriesgadas, por eso las medidas de seguridad son máximas. Los grandes premios corridos en este año (2005) fueron:

*Albert Park.* La ciudad en que se encuentra es Melbourne. Este circuito se destaca por todas las carreras que tuvo. A partir del año 1950 debió ser modificado por daños. Luego de eso fue aprobado para seguir compitiendo en él.

*Sepang.* La ciudad en que se desarrolla este gran premio es en Sepang, Malasia.

Este circuito fue diseñado para tener una forma espectacular para la comodidad de los pilotos y equipos. El circuito fue terminado en 1988 y las carreras comienzan en ese mismo año.

Tiene una capacidad de 80.000 personas, con una tribuna en la cual se pueden acomodar 30.000 personas.

***Manama.*** La ciudad en que está ubicado este circuito es Sakhir, en Bahrain. Este circuito está construido en medio del desierto, entre rocas y arenas y los pilotos “corren como en sus casas”.

***Dino y Enzo Ferrari.*** La ciudad donde está el circuito es Imola, el circuito se llama Dino y Enzo Ferrari. Éste fue construido en 1950 cuando en Europa occidental el deporte automovilístico era una gran atracción.

Este circuito tiene curvas rápidas, rectas y curvas medias. También tiene una gran tribuna en la parte más atractiva del circuito.

***Montmeló.*** La ciudad en la que se encuentra el circuito es Barcelona.

Este circuito tiene antecedentes: en una carrera hubo un accidente mortal y la seguridad internacional de F1 decidió dejarlo sin habilitación para competencia mundial por dieciséis años.

La mayoría de los equipos vienen a entrenar al circuito porque según ellos, es excelente.

**Montecarlo.** El circuito se encuentra en la ciudad de igual nombre. Es muy urbano ya que lo rodean casas y edificios. Es necesario instalar pantallas frente a los espectadores para que puedan ver la carrera en los tramos que hay edificios.

***Nürburgring.*** Se encuentra en Alemania. Este circuito está construido sobre un circuito mítico para el automóvil deportivo: en el circuito “viejo” fue donde Niki Lauda sufrió un accidente grave y a partir de ahí se tomaron las medidas para construir otro circuito más seguro.

*Gilles Villeneuve.* Se encuentra en la ciudad de Montreal. Este circuito fue construido cuando el piloto más importante de Canadá obtuvo grandes éxitos; el circuito adoptó el nombre de su piloto, Gilles Villeneuve.

*Indianápolis.* El nombre es Indianápolis Motor Speedway. Se corre en la ciudad de Indianápolis. En este circuito se corren diferentes carreras como F1, Indy Car y Nascar.

*Magny Cours.* Este circuito se llama Nevers Magny Cours y se desarrolla en la ciudad del mismo nombre en Francia. El trazado de Magny Cours permite realizar adelantamientos y lo importante es que los espectadores pueden observar los duelos.

*Silverstone.* La ciudad del mismo nombre se encuentra en Gran Bretaña.

Este circuito tiene una gran curva donde se pueden realizar los adelantamientos, sin embargo, algunos expertos consideran este circuito es muy



aburrido porque es plano y simple, pero los pilotos no piensan lo mismo.

**Hockenheim.** Se encuentra en la ciudad Hockenheim, en Alemania. A pesar de que es un circuito rápido, tiene puntos donde los adelantamientos son muy fáciles.

**Hungaroring.** Este circuito se encuentra en la ciudad de Budapest y fue diseñado y utilizado para correr motos pero fue adaptado para los monoplazas.

**Monza.** El circuito se llama Autódromo Nazionale Di Monza y se encuentra en la ciudad de Monza, Italia.

Esta pista se caracteriza por ser la más veloz de todas.

**Shangai.** El nombre del circuito es Shangai International Circuit y se encuentra en la ciudad de Shangai, en China. Esta pista fue inaugurada el 26 de setiembre del 2004.

**Suzuka.** El nombre completo es Suzuka International y se encuentra en la ciudad de

Suzuka, en Japón. Este circuito es muy importante y particular, ya que siempre se trataba del último gran premio.

***Spa-Francorchamps.*** Se encuentra en la ciudad de Francorchamps, en Bélgica.

El circuito tiene una salida muy plácida ya que facilita a los pilotos a sobrepasarse con sus rivales.

***Interlagos.*** En la ciudad de Sao Paulo encontramos el circuito llamado Autódromo José Carlos Pace. La suspensión de los vehículos debe ser buena ya que el circuito es ondulado y bacheado.

***Los pilotos del 2005 fueron:***

- *Michael Schumacher*, nació en Hürthermühlheim, en Alemania un 3 de enero de 1969. Este año corrió en la escudería Ferrari.
- *Rubens Barrichello*, nació en Sao Paulo, Brasil, el 23 de Mayo de 1972. Este año estuvo con Ferrari.

- *Jenson Button*, nació en Inglaterra el 19 de Enero de 1980. Este año corrió con BAR-Honda.
- *Fernando Alonso*, nació en España un 29 de Julio de 1981. Este año corrió con Renault.
- *Juan Pablo Montoya*, nació en Bogotá en 1975. Este año corrió con Williams-BMW y se cambió a McLaren.
- *Jarno Trulli*, nació en Italia un 23 de Julio de 1974. Este año corrió con Toyota.
- *Kimi Raikkonen*, nació en Espoo, Finlandia el 17 de Octubre de 1979. Este año corrió con McLaren.
  
- *Takuma Sato*, nació en Tokio un 28 de Enero de 1977. Este año corrió con la escudería BAR-Honda.
- *Ralf Schumacher*, nació en Alemania un 30 de Junio de 1975. Este año corrió con Toyota.
- *David Coulthard*, nació en Escocia un 14 de Abril de 1971, y este año corrió con McLaren.

- *Giancarlo Fisichella*, nació en Roma, Italia, un 14 de Enero de 1973. Este año corrió con la escudería Sauber Petronas.
- *Felipe Massa*, nació en Sao Paulo, Brasil, un 25 de Abril de 1982. Este año corrió con Sauber Petronas.
- *Mark Webber*, nacido en Australia un 27 de Setiembre de 1976. Este año corrió con Jaguar.
- *Olivier Panis*, nació en Francia un 2 de Setiembre de 1966. Hasta este año corrió en McLaren.
- *Antonio Pizzonia*, nació en Brasil un 11 de Setiembre de 1980. Este año corrió en Williams-BMW.
- *Christian Klein*, nació en Australia un 7 de Febrero de 1983. Este año corrió con Red Bull.
- *Cristiano Da Matta*, nació en Brasil un 19 de Setiembre de 1973. Este año corrió con Toyota.
- *Nick Heidfeld*, nació en Alemania un 10 de Mayo de 1977. Este año corrió con la escudería Jordan.

*Capítulo 6*  
París Dakar

## *Paris Dakar*

El rally Paris Dakar fue creado en el año 1979 por Thierry Sabine. El tuvo la idea de hacer un rally un año antes cuando, se perdió en el desierto en un rally en África. Le pareció que podría ser una experiencia interesante y que llamaría el interés de muchas personas fanáticas y profesionales de este tipo de deporte. El creador de este rally quería especialmente que los competidores no fueran solamente profesionales.



*Creador del Paris Dakar.*



*Auto en pleno  
Paris Dakar*

El objetivo era

incorporar al rally muchos aficionados al automovilismo; para conseguirlo planeó un rally muy duro en que ser buen conductor no era suficiente. El rally abarca unos 14.000 Km aproximadamente y se recorren por lo menos siete países.



*Mapa con el recorrido del rally.*

En esos siete países cinco son africanos. Atraviesa el desierto del Sahara, va hasta las orillas del río Níger, pasa por la selva del Guinea Bissau, el desierto de Mauritania y por último acaba por las playas de Senegal en la ciudad de Dakar.

En el desierto de Sahel es muy fácil perderse aunque se lleve un “libro de ruta”. En la mayoría de los casos si te pierdes en el camino pierdes tiempo y muchos kilómetros hasta encontrar la ruta correcta y seguir el rumbo a Dakar.

En algunos casos hay competidores que se pierden de la ruta y no encuentran el camino a seguir y se les acaba el combustible y deben recurrir a la baliza de rescate para que helicópteros y aviones se pongan en busca del extraviado.

Cuando algún vehículo se rompe por alguna razón es necesario que se llame a un helicóptero de rescate y un avión para ayudar al vehículo averiado. Se logra ubicar al vehículo cuando el piloto del auto extraviado prende una potente baliza de rescate.



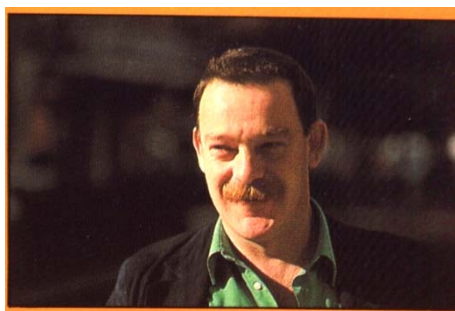
Cuando un auto se rompe a veces se pide ayuda a algún competidor o si no se pide ayuda al camión de auxilio que es el vehículo que tiene todos los repuestos para el vehículo y también mecánicos.

Si algún piloto pide ayuda a los espectadores es descalificado totalmente. Estos camiones siguen la ruta de los competidores, a veces se atrasan un poco pero es lo normal porque el vehículo es muy pesado debido a la carga máxima de repuestos y provisiones para el viaje. Puede ser que algún camión de rescate se rompa y no pueda seguir la ruta; en ese caso la alternativa es repararse el vehículo uno mismo.

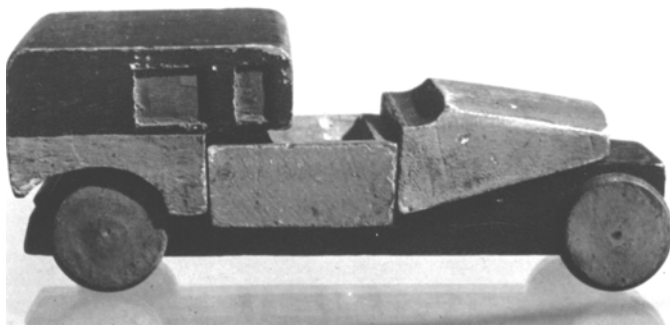
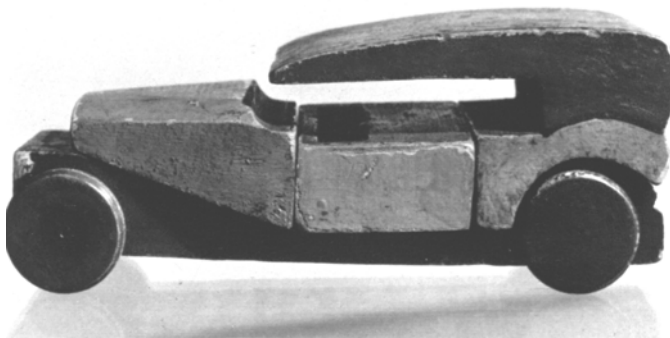


*Auto en pleno desierto*

El ganador del Paris Dakar es Doménech Ferran quién es un hombre conocido no solo por ser el ganador del Dakar sino por ser un fanático de los deportes motorizados.



*Ganador del Paris Dakar*



*Juguetes hechos en piezas de madera por Joaquín Torres García, Barcelona 1919.*

Cuatro Siglos - 73 - Cuatro Ruedas



## *Epílogo*

Hacer este libro me gustó porque el tema que elegí es interesante. Me llevó bastante tiempo realizar su contenido, las correcciones y la diagramación.

Con este libro conocí más sobre el tema autos y me entusiasmó trabajar en él.

Creo que fue una buena oportunidad de realizar un trabajo de investigación.

## *Bibliografía*

-Ferran, Doménech. París Dakar. Editorial Onda. Barcelona, 1987.

-Iglesias, Eduardo. Comienzos del automovilismo. Automóvil club del Uruguay. Montevideo-Uruguay. S/d.

-Revista El Tomate Verde N° 11, Editado por REDES/Amigos de la Tierra. Montevideo-Uruguay, 2003.

-Suplementos especiales de Fórmula Uno. Editado por Diario El País. Montevideo - Uruguay, 2005.