

**EL CINE COMO ELEMENTO
DE CONSTRUCCIÓN
DE FIGURAS DEPORTIVAS.**

JUAN MANUEL FANGIO EN RETROSPECTIVA



Estefanía Lourdes Gisele Ferreira
estefanialgferreira@gmail.com

En este trabajo se abordará el cine, en tanto una de las formas de representación del conocimiento histórico, aplicado al automovilismo. Se piensa al cine como una producción cultural que interpela con inquietudes del presente dentro de una representación del pasado. Entendiendo, a su vez, que esa representación no es estrictamente la transferencia del saber académico a una pantalla, sino que, como toda producción humana, es subjetiva y tiene intencionalidad.

Aquí se tomarán diversas películas referidas a Juan Manuel Fangio para ampliar las fuentes que se utilizan en la investigación sobre automovilismo

que realiza la autora dentro del marco de los estudios de Maestría en Historia.

Así, las fuentes serán analizadas teniendo en cuenta los aportes provenientes de la Semiótica y de la Historia con el fin de aportar una reflexión más acerca de la construcción de las figuras deportivas durante la década de 1950.

Con estas premisas en mente, se definirá qué se entiende por cine en tanto documento histórico, se analizarán los filmes desde la narración y el montaje que presentan para, finalmente, responder a la pregunta central que rige este artículo sobre si las producciones seleccionadas contribuyen a construir la figura deportiva de Juan Manuel Fangio.

CINE COMO DOCUMENTO HISTÓRICO

Si se parafrasea a Christian Metz, se puede ver al cine como un sistema de relaciones espacio-temporales entre objetos y acciones. El cine es arte y, a la vez, «...*un complejo fenómeno sociocultural, una especie de hecho social total...*» (Metz, 1973:27). En tanto hecho social, el cine genera pensamientos, sensaciones y emociones compartidas. También, el cine es lenguaje: proporciona mensajes, señales, indicios que despiertan la memoria visual y auditiva y es que, en el lenguaje cinematográfico, se integran todos los lenguajes registrables. En definitiva, el cine puede y es considerado un documento histó-

rico (Mercader Martínez, 2012:46-47) ya que registra voces, discursos, memorias que son utilizados, mediante la contrastación con otras fuentes, como documentos históricos, aunque la producción misma no sea tipificada como un documental.

Examinar al cine como un documento histórico es complejo. Hablar de cine en general sería inagotable. Ingresar en cada uno de sus elementos técnicos o clasificaciones sería igual de inabarcable y no sería de utilidad para el fin de este trabajo. Se propone, entonces, pensarlo, junto con Metz, como un «hecho cinematográfico» y no sólo como un *film*. Mientras que el *film* puede ser pensado como una escena, el celuloide donde quedan impresas las imágenes o la película entera que luego será proyectada, el «hecho cinematográfico» es un conjunto de hechos que ocurren antes, durante y después de la filmación (Metz, 1973:30-31). En este punto, las aristas de investigación exceden lo estético y pueden incluir desde lo económico (el presupuesto, impuestos, etc.) hasta lo socio-político-cultural (influencia social, política y/o ideológica del filme sobre los espectadores, sentimientos suscitados, etc.). Aunque no sea un uso correcto desde lo académico, en este trabajo se utilizarán los conceptos de película y film indistintamente cuando se haga referencia al corpus documental seleccionado.



Póster original de la película "Fangio El Demonio de las Pistas", 1950

TRES HISTORIAS, TRES DISCURSOS, UN PERSONAJE

Como se ha mencionado en la Introducción, el objeto de estudio será el automovilismo. Dentro de lo que puede ser estudiado como perteneciente o vinculado al automovilismo, en el presente trabajo se hará referencia a películas que tienen como personaje central a un deportista en particular: Juan Manuel Fangio. Con ellas, se tratará de avanzar sobre cómo el cine fue un aporte más -aunado a las revistas y la radio- en el proceso de construcción de una figura deportiva nacional con proyección internacional. En este proceso juegan otros intereses que van desde la política (se recuerda que, durante el gobierno peronista, el apoyo al deporte fue constante y firme) hasta lo socio-cultural (en tanto estas figuras representaban al «argentino» y era, a fin de cuentas, un elemento aglutinador dentro de la nación).

Teniendo en cuenta este marco, las tres películas que se han tomado como corpus documental tienen características completamente distintas desde la producción misma y el público a quienes fueron dirigidas.

La primera de las películas, presentadas en orden cronológico, es «*Fangio, el demonio de las pistas*». Película dirigida por Román Viñoly Barreto y que se estrena en 1950. Aparece el propio Fangio en deter-

minados cameos aunque quien lo representa en la ficción es Armando Bó, un actor/productor/director de la época con interés en los deportes (sobre todo, fútbol) y lo demuestra en varias de sus películas. Esta película, protagonizada y producida por Armando Bó, tiene por finalidad contar la historia de los inicios de Fangio en el automovilismo. Si bien es un guion ficcionado, se apela a los recuerdos y vivencias de Fangio en la que se presentan las «macanas» o «travesuras» que el Quíntuple realizaba en pos de un objetivo: seguir su pasión por los autos. Una de las virtudes de esta película es haber sido narrada en tiempo contemporáneo a los acontecimientos: se podía evaluar el presente deportivo de Juan Manuel Fangio mas no se contaba con el «diario del lunes» para saber si la estrella seguiría brillando o se extinguiría. De las tres películas presentadas en este trabajo, «Fangio, el demonio de las pistas» es la más apropiada para observar el proceso de construcción de la figura deportiva en sí mismo.

Hay que agregar contexto. Desde la vida deportiva del Quíntuple, 1950 es un año bisagra. Su presente se fue conformando, por lo menos, una década antes y ese recorrido queda plasmado en la película. En 1940 y 1941 había logrado ser Campeón del Turismo Carretera. La suspensión de las competiciones en 1942 obliga a todos los pilotos a ocuparse en otras actividades hasta 1947,¹ año

en que la República Argentina organiza lo que se conoció como «La Temporada».² A partir de ese momento, la figura de Fangio crece en base a los éxitos deportivos conseguidos tanto en Argentina como durante sus incursiones en Europa al ser integrante de «la Misión Argentina».³ La cosecha de victorias que realzan su figura se engrandece con su participación en la recién creada Fórmula 1.⁴ Aunque, en la temporada inaugural de 1950, Fangio llega con posibilidades de pelear por el primer Campeonato Mundial, no consigue ganarlo.

Esta etapa está signada por el apoyo del estado

1 Durante este tiempo se dedicó al comercio de automotores y neumáticos, tal y como él mismo cuenta en su autobiografía y que se ven reflejados en el artículo «Fangio: héroe e ídolo del automovilismo», recuperado de: <https://estefanialgferreira.medium.com/fangio-h%C3%A9roe-e-%C3%ADdolo-del-automovilismo-659f21f586e0>

2 «La Temporada» fue una serie de carreras organizadas por el Automóvil Club Argentino (A.C.A.) a fines de la década de 1940. Comenzaron en 1947 como una forma de reflotar la industria automotriz y volver al automovilismo de anteguerra (de hecho, se corría con los autos en existencia previo al inicio de la Segunda Guerra Mundial). Estas carreras se extendieron hasta febrero/marzo de 1950 ya que, para mayo de ese año, se inicia la categoría «Fórmula 1» organizada por la Federación Internacional del Automóvil (F.I.A.).

3 La «Misión Argentina» fue un grupo de pilotos enviados en carácter de Agregados Culturales (representantes argentinos en el exterior a través de distintas Embajadas) para competir y actualizarse con respecto a las últimas novedades técnicas en cuanto a automóviles de competición y circuitos refiere.

4 La Fórmula 1 tiene su temporada inaugural en 1950, año de la filmación y estreno de la película objeto de análisis.

nacional al deporte y a los deportistas, tanto con proyección hacia el interior de la nación (como es el caso de los hermanos Gálvez)⁵ así como en cuanto a participaciones internacionales, tal es el caso de Fangio. Lo que sí se sabe es que el A.C.A. funcionaba como una organización que mediaba entre las políticas deportivas orientadas al automovilismo por parte del estado peronista y los pilotos: el caso de Fangio es paradigmático ya que abiertamente declaró no tener afiliación política⁶ y que agradecía el apoyo del estado a él y a todos los deportistas que estaban representando a la Argentina en el extranjero.

La siguiente película/cortometraje es extranjera: «*Tribute to...Fangio!*». Creada y producida por British Petroleum (BP) y RHR Productions (Ronald H. Riley) fue estrenada en 1959, un año después del retiro de Juan Manuel Fangio de las pistas. Con una duración de poco más de 20 minutos, se convierte en un tributo en vida a quien fuera el máximo Campeón de la Fórmula 1 hasta la década de los 2000, momento en que fue superado por Michael Schumacher. Esta película hoy forma parte del acervo documental del Archivo de Periscope Film LLC y

5 Hipótesis que se está trabajando en la tesis de Maestría en Historia mencionada más arriba.

6 Así queda documentado en diversas fuentes: <https://fca-glp.fcaglp.unlp.edu.ar/~rodolfo/fangio/histo/histo03b.html>

es la narración de los diez años de carrera deportiva con competencias disputadas en suelo europeo enalteciendo sus habilidades y triunfos.

Desde el contexto nacional, 1958 marca no sólo el retiro de Fangio del automovilismo sino el fin de la autodenominada Revolución Libertadora.⁷ Estas situaciones permitieron el regreso de Fangio al país en 1959 ya que durante el período 1956-1958 vivió en Europa por cuestiones contractuales y porque, en la Argentina, afrontaba un interdicto en la Concesionaria Mercedes-Benz que dirigía. El hecho de que sea una producción internacional, da una idea cabal de lo importante que era la figura de Fangio en el mundo del automovilismo y del deporte en general para la época. Ninguna producción es ingenua por lo que queda para otra etapa de investigación responder a qué objetivos respondía la producción del cortometraje⁸ ya que no era habitual hacer este tipo

7 Durante la Revolución Libertadora, Fangio fue interdicto por el apoyo recibido durante su campaña deportiva por parte del gobierno peronista. La Concesionaria Mercedes-Benz de Fangio fue uno de los puntos donde se encontraban Intervenores del gobierno de facto desde 1955 hasta 1958. (Carozzo, R. & Fangio, J. M., 1986: 224).

8 Preguntas que surgen con respecto a este tema, son: ¿Por qué BP decidió que era necesario hacer un tributo a Fangio luego de su retiro? ¿BP sería sponsor de Fangio o de alguno de los equipos con los que corrió? ¿BP tendría algún tipo de interés por invertir o inversiones de hecho en YPF -que era uno de los sponsors oficiales de Juan Manuel Fangio en su carrera deportiva?

de películas para los deportistas. De hecho, ninguno de los otros 4 Campeones del Mundo de F1⁹ hasta 1959 tiene un tributo a excepción de Fangio. Ni realizado por la BP ni por ninguna otra empresa.



Póster original de la película "Fangio El Demonio de las Pistas", 1950

Por último, «*Fangio, la película*» o «*Fangio, una vida a 300 km por hora*» es una película realizada por Hugh Hudson (el director de «*Carrozas de Fuego*») entre los años 1975 y 1980 y, estrenada en 1980/1.¹⁰ Este documental tiene una gran riqueza. En primera instancia, por el relato autobiográfico de Fangio con sus vivencias (ya sea dichas por él o por el narrador quien lee el diario de Fangio). Casi como un héroe

9 Los Campeones del Mundo de F1 fueron: Farina (1950), Fangio (1951,1954,1955,1956,1957), Ascari (1952,1953), Hawthorne (1958) y Brabham (1959, 1960).

rememorando sus glorias pasadas en la cotidianidad de su presente en la década de 1970. En segunda instancia, por el cúmulo de imágenes documentales de las competencias de las décadas de 1950/70 así como la publicidad encubierta de Italia (lugar donde se filma la película) y Montecarlo, que se llevan varios minutos en el film. En tercera instancia, las explicaciones técnicas de los circuitos y la técnica misma empleada para ciertas escenas merecen una mención especial. Por último, la narración certifica (por no decir santifica) la versión de los hechos desde la mirada de Fangio. Versión que ha sido reproducida sin cuestionamientos desde el momento en que las palabras fueron pronunciadas e institucionalizadas ya a través de entrevistas en *mass media*, a través del Museo Fangio y/o en segundas producciones que toman audio de esta filmación.

De esta manera, son tres películas con tres narraciones sobre Fangio. El hombre con hambre de gloria y una carrera en ascenso (1950), el héroe in-

10 Según el sitio web FilmAffinity, el documental se estrena en 1980 (<https://www.filmaffinity.com/en/film843798.html>). La Fundación Pirelli, por su parte, menciona el año 1981 como fecha de estreno (<https://www.fondazionepirelli.org/en/activities/stories-from-world-of-pirelli/fangio-driver-and-actor-and-an-extraordinario-cinturato/>). Para Wikipedia, las fechas de grabación oscilan entre 1971 (https://es.wikipedia.org/wiki/Juan_Manuel_Fangio) y 1975 (https://es.wikipedia.org/wiki/Hugh_Hudson), estrenándose el documental en 1980.

ternacional a quien se lo reconoce por sus hazañas (1959) y el héroe/ídolo de multitudes retirado que cuenta su propia historia (1980/1). De estas películas, dejaremos de lado el cortometraje de 1959 por dos razones fundamentales. La primera, no se ha llegado a encontrar el fin para el cual fue producida y difundida. Sobre todo, no ha circulado entre el público argentino (por lo que se sabe hasta el momento). Periodistas ingleses¹¹ consultados al respecto desconocían esta cinta y tampoco han logrado agregar más contexto al presentado aquí. La segunda, Fangio apenas participa en tomas donde cumple un rol de ordenador temporal que da paso a una narración de carreras y palmarés. Esta relación se repite en la película de 1980/1 por lo que, en algún punto, sería tedioso comentar dos veces lo mismo. Una vez aclarado por qué se han presentado tres películas y, de éstas, se tomarán dos para el análisis siguiente, se pasará a ahondar en las mencionadas producciones.

11 Paul Jeffrey y David Hayhoe, periodistas especializados en automovilismo freelance ingleses fueron consultados sobre este tema. Desconocían las películas de 1950 y 1959. Agregaron una producción italiana, "[Ultimo Incontro](#)", de 1951. No la hemos agregado aquí ya que Fangio es personaje secundario.

¿FICCIÓN O DOCUMENTAL? LA FUNCIÓN DE LA NARRACIÓN Y EL MONTAJE EN LA CLASIFICACIÓN

Lo primero que se debe aclarar es la clasificación de estas películas: ¿pertenecen al género ficción o al documental? Parece pertinente tomar la diferenciación propuesta por Rubén Benavente (2012:22) en tanto «...*la ficción es un discurso de la realidad, pero que tiene un estatuto claramente definido: se fingen elementos de la realidad que no han sucedido, pero que forman parte de un mundo posible (histórico, imaginario, temporal, espacial, etc.)...*» mientras que hablar de cine documental «...*supone el énfasis de un régimen de verdad que lo sostiene y lo potencia...*». Sin embargo, la línea que divide ambos géneros no es tan tajante ya que, si se contempla a la imaginación histórica como la acción que permite reponer conocimiento desconocido o poco difundido, el gris se hace cada vez más amplio y es la creatividad del hombre la que termina inclinando la balanza para un lado o para el otro.

En los casos específicos que se presentan, «*Fangio, el demonio de las pistas*» y «*Fangio, una vida a 300 km por hora*», se establece que las dos películas son documentales. No entran en lo que se ha denominado como ficción debido a que los hechos narrados sí sucedieron en la realidad. Ambas

podrían, además, etiquetarse como autobiografía. ¿Desde dónde debe uno posicionarse para catalogarlas? Desde la *narración* y el *montaje*.

Tanto «*Fangio, el demonio...*» como «*Fangio, una vida...*» son autobiografías ya que allí se exponen las vivencias de Juan Manuel, el hombre, lo que las convierte en historia oficial del deportista. Cuando se habla de historia oficial se refiere a que los hechos presentados no son discutidos por el peso mismo de la narración: fueron dichos en vida por el protagonista y pueden ser -en su mayoría- respaldados por documentos oficiales. También, es historia oficial ya que, más tarde, serían recopilados y publicados en el libro «Cuando el hombre es más que el mito».¹² Y, en última instancia, se habla de historia oficial ya que es la versión de Fangio sobre algunos hechos que pueden ser confusos o discutidos, la que prima¹³ y la que se replica en los *mass*

12 Libro coescrito por el periodista Carozzo y Juan Manuel Fangio donde se presenta la vida del deportista.

13 Ejemplo patente que se dio durante la investigación para la tesina de grado en la Licenciatura en Historia de la autora: la Ferrari que compró Perón para que pueda disputar GPs en Europa durante la llamada “Misión Argentina”. Otra versión, la ofrecida por Francisco Borgonovo -Director de Carrera del A.C.A.- afirma que esa Ferrari fue comparada por el A.C.A. En definitiva, la versión que se establece como válida es la de Juan Manuel Fangio (que el Estado compró esos autos) ya que ni la Scuderia Ferrari realizó comentarios al respecto ni e El A.C.A. ha colaborado con documentación para ratificar o para rectificar esa versión.

media tomando estos documentales como fuentes y/o haciendo uso del material que el Museo Fangio (de la ciudad de Balcarce) recopila, ordena y difunde como oficial.

No se puede decir que esto sea algo negativo. En definitiva, los acontecimientos narrados, «...*el testimonio de los vivos, ayuda a conservar los hechos del pasado, son también decididamente históricos* [ya que] *el testimonio es el documento principal...*».¹⁴ Lo que hace a estos *filmes* interesantes para su análisis es la diferencia en el mensaje que transmiten.

En «*Fangio, el demonio...*» (1950) se ve a un hijo de inmigrantes que se crea a sí mismo desde abajo hasta llegar a lo más alto del automovilismo mundial (una suerte de relato que ejemplifica la movilidad social como posible y alcanzable a fuerza de trabajo duro y apoyo estatal, un discurso sumamente difundido durante el primer gobierno peronista). En esta película, la vida de Fangio deportista es importante, pero lo es aún más el mensaje del Fangio-hombre que llega al espectador como una forma de interpelación de las posibilidades presentes y futuras y como, a fin de cuentas, ejemplo de realización.

La película comienza con Fangio diciendo «¿a quién le puede interesar?» en una charla con Ar-

14 M. Ferro, *El cine, una visión de la Historia*, Madrid, Ediciones Akal, 2008, p. 8.

mando Bó¹⁵ cuando éste lo trata de convencer para que su vida como deportista sea contada. Ese primer acercamiento a Juan Manuel es con humildad y bajo perfil. «A todos» es la respuesta que recibe. Una estrella en ascenso que era menos fuerte en el interior del país (porque no se puede decir que sea débil o ignoto) que la de los Hermanos Gálvez; pero que dejaba de ser propiedad de Balcarce para convertirse en 'el' piloto argentino por antonomasia. Este diálogo llama la atención del espectador, se hace escuchar.¹⁶ En este punto, queda claro que el objetivo del film es transmitir un mensaje. Muchos de los receptores eran fans del automovilismo que conocían la trayectoria de Fangio y podían anticipar lo que iban a ver. Muchos otros recién comenzaban a escuchar la historia de rebases, hazañas increíbles, victorias y peligros... todos ellos, sin embargo, forman parte de una Nueva Argentina y ven en la historia de Fangio similitudes con su propia historia. Se construye un diálogo silencioso que atravie-

15 Al momento de redactar este trabajo, no se han podido encontrar análisis de la obra de Armando Bó, ni de su filiación política, en el período que va desde 1945-1955 por lo que no se puede afirmar que la película analizada haya contado con el apoyo estatal para realizarse. De manera que se hablará de 'todos ellos', en referencia a los espectadores a los que ha llegado la película, de una forma general ya que bien sabemos que el peronismo encendía voces a favor y en contra.

16 F. Casetti, «Los ojos en los ojos», *Communications*, 38,1983, p.51.

sa imaginarios y sentimientos excediendo la esfera deportiva dado que «...*La información visual que el cine nos proporciona no sólo suscita un nuevo tipo de representación del mundo y del hombre, sino que es una nueva manera de vivir y de ser...*».¹⁷ La figura deportiva de Fangio no se crea en el cine, el cine es un medio más donde su imagen se multiplica dentro de un marco amplio que abarca los *mass media* de la época: la radio y las revistas especializadas.

En «*Fangio, una vida...*» (1980/1) es el veterano héroe/ídolo¹⁸ quien reflexiona acerca de su propia vida deportiva, de la suerte que ha tenido, de las diferencias entre su tiempo de piloto y la realidad a la que se enfrentan los deportistas que llegan a la F1, entre otras cosas. Aquí, el mensaje que emite el film no está en consonancia con el clima de época como ocurría con la película de 1950. La autobiografía adquiere un tenor filosófico, donde pasado y presente dialogan en forma continua alrededor de la vida de deportiva de Fangio amplificando ese tributo de 1959 que se mencionaba al inicio de este trabajo.

La diferencia radica en que la narración ya no

17 Y. Mercado Martínez, "El cine como espacio de enseñanza, producción e investigación" *REencuentro. Análisis de Problemas Universitarios* 63, 2012, pp.46-47.

18 La diferencia entre héroe e ídolo fueron expuestas en el artículo "Fangio: héroe e ídolo del automovilismo", recuperado de: <https://www.grainingf1.com/fangio-heroe-e-ídolo-del-automovilismo/>

es sólo de el Quintuple (aunque sea la figura central, por supuesto) sino que pertenece a toda una categoría que fue mutando con el paso de los años, adaptándose a las nuevas generaciones. Este es un documental en el sentido que se ha definido anteriormente: una verdad que se sostiene y potencia con imágenes de cada momento que se expone. Las imágenes no significarían nada si no existiera el relato en primera persona de Fangio (la reflexión) y un narrador que hace las veces de mediador entre lo que cuenta el deportista retirado y los fragmentos de las carreras y del backstage de las mismas (cuando los pilotos se preparan, los mecánicos hacen los últimos ajustes, se habla de la estrategia). De esta manera, audio e imagen se transforman en un único documento que hace las veces de entrevista y testimonio de lo que, en muchos casos, apenas llegaba a los espectadores a través de las revistas especializadas, en forma estática.

En esta película el guion muestra a un Fangio humilde y hogareño (las escenas de la comida en familia, con sus padres y amigos, son una muestra de ello), habilidoso, conocedor de su disciplina. En los primeros minutos del film se expone el corazón de lo que se quiere mostrar: la unión del hombre y la máquina a través del -hasta entonces- único quintuple Campeón Mundial de F1:

«Siempre pensé que un auto no es un conjunto de hierro. Es como una criatura viva, tiene un corazón que late, que goza, que sufre y que se siente bien o mal de acuerdo a cómo lo traten. Y si se quiere que esté bien de salud y en la pista rinda todo lo que se le pide, hay que conocerlo».

Aquí, ya no se necesita construir la figura de Fangio. Ahora es el Maestro quien habla a quien quiera escuchar sus aprendizajes. Como se puede observar, ya no hay identificación ni valores asociados a lo que la ciudadanía estaba viviendo en su día a día. Esta película es más sentida para quien la hace que para el público al que está dirigida.

Hablamos suficiente de la narración. Uno de los ejes propuestos para analizar estos filmes. Ahora toca comenzar a explorar el montaje o empalme que es lo que hace, según el criterio expuesto aquí, que estas películas sean decididamente un documento histórico.

El *empalme* puede definirse como el arte que permite estrechar los tiempos sin costuras aparentes. El empalme, a su vez, es lo que permite la elipsis y la continuidad temporal de la narración en un juego donde se puede *«...sustituir los movimientos naturales de la mirada (mira esto, mira aquello), más expresivos, desde el punto de vista: ‘mira desde aquí’, ‘mira desde allá’...»*.¹⁹ Así funciona en «Fan-

gio, el demonio...». Las escenas filmadas mientras sucedían las carreras es lo que le otorga verosimilitud a la historia y se encargan de sostener el guion ficcionado otorgándole el peso necesario para que se convierta en documental.

Sin embargo, donde mejor se aprecia la función del montaje y la calidad del mismo es en «*Fangio, una vida...*». Allí, su uso es más que coherente, un calificativo poco académico sería exquisito. El director juega con los planos, con los tonos de voz, con las miradas, con los recuerdos para dar lugar a la memoria visual y auditiva. Una creación/recreación. Los motores son los grandes protagonistas de este documental. Como se afirma renglones más arriba, la relación máquina-hombre queda reflejada en todo su potencial. También se explora acerca del oficio de ser piloto: los riesgos en cada carrera y en cada pista, los lugares de frenada, los secretos para ganar en velocidad... y el miedo a quedarse para siempre en una curva traicionera. Todo esto que Fangio vivió y que ahora, en el rodaje del film, reflexiona si quienes están en ese momento tras el volante lo piensan o lo viven.

Las escenas donde Fangio se encuentra en primer plano, o sus manos se enfocan durante una

19 C. Bailble, «El dispositivo Cine 3D», *deSignis*, 23, 2015, p.19).

explicación técnica o las mismas carreras son separadas por intersticios de calma: ya sean imágenes de Fangio en su casa en Balcarce rodeado de familia y amigos o imágenes más bien con objeto publicitario de Montecarlo y Monza... dos de los espacios en los que se rueda la película. Estas imágenes son acompañadas por música suave, como de ensueño, lo que ofrece un respiro ante tanta acción y ruido de motores.

La muerte ocupa un lugar dentro del film. Las primeras imágenes del accidente mortal de Jochen Rindt durante las prácticas en Monza (1970) pueden haber llegado a Argentina²⁰ a través de los cines, en estos noticieros antes mencionados. Efectivamente fueron publicadas en forma de secuencia fotográfica en revistas especializadas como «El Gráfico». Pero la película de Hudson muestra a todos los espectadores el riesgo mortal del 'ser piloto'. Y con ello, las victorias de Fangio se vuelven más grandes y los accidentes que tuvo (y sus recuperaciones) se tornan milagrosas. Porque, a fin de cuentas, el Maestro sigue allí mientras otros perecieron en la empresa.

El documental ya no es sólo de Fangio. Perteneció al automovilismo. Al piloto que fue, a los

20 Si es que llegaron, ya que no se han encontrado registros hasta ahora de que las imágenes hayan formado parte de un noticiero y, en ese momento, no se transmitían todas las carreras.

pilotos presentes, a los fans, a los medios. Porque con base a esta pieza se han reproducido en texto escrito diversos fragmentos que, si se juntan, dan como resultado el guion completo del film. Se observa, entonces, que las imágenes no son el único documento histórico. Las palabras, la voz, la entrevista quedan para siempre ya no sólo como historia oficial sino como una memoria que se proyecta sobre el presente. Así de importante es lo que la producción cinematográfica deja acerca de este piloto (y que puede extrapolarse a cualquier otro deportista). La construcción es contemporánea del deportista, sí, pero también es a posteriori y se proyecta sobre los nuevos exponentes a través de mimesis y comparaciones. Lo visual y lo auditivo junto a una narración veraz en un montaje bien hecho, logran «...jerarquizar las duraciones que se les permite tener a las situaciones y a los personajes, de escoger los momentos significativos, de estirar o de acortar los índices o de darle un ritmo a los instantes decisivos atribuidos a los protagonistas y, por consiguiente, suscitar la adhesión y el desapego...»²¹ en los espectadores. En definitiva, el cine transforma a sus espectadores y propone una nueva forma de pensar los hechos.

21 *Ibidem*, p.20.

CONCLUSIONES

Entonces bien, ¿qué ha ocurrido con el hecho cinematográfico? Se puede afirmar, pues, que un film no sólo es complejo en su estructura interna (la narración, el mensaje que emite, el montaje en la edición) sino que lo complejo lo envuelve: su alrededor, el afuera, es complejo de observar, aprehender y analizar.

La intencionalidad de las películas analizadas varía según el contexto sociopolítico en el que se inserten. Esto es notorio en el caso de «*Fangio, el demonio...*» donde se necesita dar a conocer e instalar la imagen de Fangio en el público argentino por sobre la de los hermanos Gálvez así como se estaba haciendo en el exterior. Más allá de la predilección de Armando Bó por los deportes y tener la posibilidad de presentarlos en sus producciones, se puede percibir que la película de 1950 excede ese gusto personal. Como se ha mencionado, y vale recalcarlo en este momento, se desconoce (porque aún no ha sido abordado como tópico de investigación) si hubo inversión del estado argentino en la realización del film. Este hecho no puede haber sido raro durante el gobierno peronista, aunque no explícito ya que, la mecánica utilizada era emplear instituciones/personas como mediadores y que la presencia del estado sólo se pudiera intuir mas no precisar.

Con la película de 1980/1, «*Fangio, una vida...*», la intencionalidad es otra. Ya no hay que construir e instalar a una figura deportiva, ahora hay que revivirla y mantenerla presente. Entre 1979 y 1986 se lleva adelante el proyecto «Museo Fangio»: la construcción, en la ciudad de Balcarce, de un Museo automovilístico que tiene como misión mantener viva la historia del automovilismo y la memoria de Juan Manuel Fangio. Sin embargo, sería muy ingenuo pensar que el documental estaba en relación directa con el proyecto del Museo que, por otra parte, no existen documentos que avalen tal relación. Lo que sí se puede observar es que la película fue pensada y rodada entre 1970/1975 debido a los accidentes y carreras que se muestran. Que su estreno haya sido tan posterior es algo que no se puede evaluar y abre más incógnitas: puede ser que haya sido una cuestión de costos, uso de imágenes, cuestiones personales ya de Fangio o de alguno de los involucrados en la producción... lo cierto es que el estreno en 1980/1 fue oportuno en Argentina y se puede pensar como un impulso más para conseguir el apoyo necesario en pos de concretar el proyecto «Museo Fangio».

Se dijo, también, que el montaje es lo que hace que la narración tenga una continuidad. En las películas analizadas ya no se habla sólo de imágenes de un set de filmación y ficcionadas sino de un mon-

taje que incorpora fragmentos de carreras, muchas veces, inéditas. Esas imágenes empalmadas tienen una función dentro de la narración, otorgarle el peso de verdad a los hechos que se relatan. Ya no hace falta hacer que la película sea creíble para el espectador, ahora hay que sostener lo que dice una persona acerca de sí misma y de otros con imágenes reales.

De esta manera, y para concluir, «...*Lo imaginado, lo memorizado y lo percibido se desbordan del cuadro inmediato del plano, vinculándose juntos al presente intencional de los personajes...*».²² Este ida y vuelta, esta retroalimentación, es la que permite construir una figura deportiva como la de Juan Manuel Fangio (primero por identificación y admiración, luego por resignificación de su vida deportiva). Así, el cine fue un aporte más al proceso que ya se estaba gestando y llevando adelante en radio y revistas especializadas. Lo que permitió el cine fue que llegara más allá de los fans del automovilismo y que Juan Manuel Fangio se convirtiera en símbolo y propiedad de la Argentina.

22 *Ibidem*, pp. 20-21.

BIBLIOGRAFÍA

Bailble, Claude, «El dispositivo Cine 3D», *deSignis*, 23, 2015, pp. 17-27; <https://www.redalyc.org/articulo.oa?id=606066892001> [consulta: 10 septiembre 2023].

Benavente, Rubén D., *El cine documental político y la noción de dispositivo. Una aproximación semiótica*. [tesis], 2012. <https://www.tesisenred.net/bitstream/handle/10803/96378/rdb1de1.pdf> [consulta: 10 septiembre 2023].

Casetti, Francesco, «Los ojos en los ojos», *Communications*, 38, 1983, pp. 51-64; <https://es.scribd.com/doc/255827947/Casetti-Los-Ojos-en-Lo-sOjos> [consulta: 10 septiembre 2023].

Fangio, J. M. y Carozzo, R., *Fangio: cuando el hombre es más que el mito*, Buenos Aires, Editorial Sudamericana/Planeta, 1986.

Ferreira, Estefanía L. G., *Hacer historia local desde el automovilismo: los Grandes Premios Internacionales Ciudad de Mar del Plata, 1948-1950*. [tesis], 2022; <http://humadoc.mdp.edu.ar:8080/bitstream/handle/123456789/927/Tesina%20-%20Ferreira%20Estefania.pdf> [consulta: 10 septiembre 2023].

Ferro, Marc, *El cine, una visión de la Historia*, Madrid, Ediciones Akal, 2008, pp. 6-11.

Hudson, Hugh, *Fangio, una vida a 300 km por hora* [película], 1980; <https://www.youtube.com/watch?v=Zg-JOJIByBg> [consulta: 10 septiembre 2023].

Mercader Martínez, Y, “El cine como espacio de enseñanza, producción e investigación”, *REencuentro. Análisis de Problemas Universitarios*, 63, 2012, pp. 47-52.

Metz, C., “El estudio semiológico del lenguaje cinematográfico”, *LENGUAjes*, 2, 1974.

Metz, C., *Lenguaje y Cine*, Barcelona, Editorial Planeta, 1973, pp. 7-41.

Riley, Ronald H., *Tribute to...Fangio!* [cortometraje], 1959; <https://www.youtube.com/watch?v=NLhR44Jvxx4> [consulta: 10 septiembre 2023].

Viñoly Barreto, Román, *Fangio, el demonio de las pistas* [película], 1950; <https://play.cine.ar/INCAA/produccion/1026> [consulta: 10 septiembre 2023].