Franco H. Cipolla

EL TORINO

EDICIÓN ESPECIAL 50 AÑOS

Presentación de
Oreste Berta

Lenguaje claro
editora

Lenguaje
claro
editora

EL TORINO

Edición especial 50 años

Franco H. Cipolla

Lenguaje claro
editora

El Torino. Historia de una proeza industrial, tecnológica y deportiva
Primera edición, marzo de 2014
Segunda edición, abril de 2015
Primera reimpresión, agosto de 2015
Tercera edición, "especial 50 años", septiembre de 2016

© Franco H. Cipolla
© Lenguaje claro Editora

Lenguaje claro Editora
Portugal 2951, (B1606EFA) Carapachay,
provincia de Buenos Aires, Argentina
www.lenguajeclaro.com
info@lenguajeclaro.com

Maqueta y puesta en página: Diana González
Diseño de tapa: Miur

Foto de tapa: Torino TS cupé, propiedad de los amigos Luciano Arias y Guillermo Rodríguez; gentileza de revista *Ruedas Clásicas* (www.ruedasclasicas.com.ar)
En contratapa: Torino número 2 de Nürburgring, hoy recuperado por el ingeniero Mario Luis Suárez.

Cipolla, Franco H.
El Torino : historia de una proeza industrial, tecnológica y deportiva / Franco H. Cipolla ; prólogo de Oreste Berta ; Hugo Semperena. - 3a ed ampliada. - Carapachay : Lenguaje Claro Editora, 2016.
244 p. ; 24 x 17 cm.

ISBN 978-987-3764-16-5

1. Industria del Automovil. 2. Automovilismo. 3. Diseño Industrial. I. Berta, Oreste, prolog. II. Semperena, Hugo, prolog. III. Título.
CDD 629.222

Se terminó de imprimir en el mes de septiembre de 2016 en Galt Printing, Ayolas 494, (C1159AAB) Ciudad de Buenos Aires, Argentina.

Hecho el depósito que dispone la ley 11.723.
Impreso en Argentina. *Printed in Argentina.*

La reproducción total o parcial de este libro viola derechos reservados.

A Manuel X. Ordóñez
(26/V/1927-29/VI/2011)

In memoriam admirabilis magistri

Lo escrito permanece.

DOMINGO FAUSTINO SARMIENTO

ÍNDICE

Presentación, *Oreste Berta* 13

Prólogo | Finalmente… el auto argentino, *Hugo Semperena* 17

Palabras del autor para la edición especial 21

1 | El automóvil en Argentina y el fervor por las carreras 23

2 | Nace la industria automotriz argentina 28

3 | Kaiser Corporation 31

4 | Industrias Kaiser Argentina 39

5 | En dirección al Vehículo X 63

6 | El Torino, un auto argentino 77

7 | Desarrollo del motor Tornado 94

8 | El Automóvil del Año sale a la calle 116

9 | Desarrollo deportivo 136
Historia del Torino número 2, *Francisco Suárez* 170

10 | El adiós a IKA 172

11 | La competencia alerta 178

12 | A tono con los tiempos 183

13 | *Fuoriserie* 193

14 | De exportación y últimas versiones 204

15 | La Argentina que no fue 215

Epílogo para un auto 219

Apéndice | Identificación y cambios 221

Anexo documental 228

Bibliografía 234

Agradecimientos 238

Torino 300 versión Pininfarina de 1966

Presentación

Nunca tuve el gusto de hablar en persona con Franco H. Cipolla. Pero sí había leído la muy buena traducción, cuya revisión técnica estuvo a su cargo, del libro que James McCloud escribiera para su grupo de amigos, titulado *The IKA Story* –del que guardo la copia que Jim me dedicó–, y recientemente recibí de parte de su editorial un ejemplar de la primera edición de *El Torino*, donde Cipolla relata la interesante historia de aquel emblemático auto.

Fue un placer leer y revivir esos tiempos y aplaudo la dedicación que ha puesto este señor en que trascienda lo que ocurrió en esos años prolíficos de nuestra industria automotriz, nunca repetidos, y donde tanto se hizo para elevarla a otros niveles. Ni que hablar sobre la oportunidad que tuvimos quienes encabezamos diferentes grupos para poder desarrollarnos en nuestra profesión, algo que muchos de nosotros realmente aprovechamos.

Es importante que esta historia sea contada por dos razones. La primera: para mostrar lo que pudimos lograr en esa época. Y la segunda: que aquella experiencia contribuya como elemento motivador para empujar a jóvenes, adultos y gobierno a tratar de repetirla.

Del Torino, algunos pueden decir que fue una derivación del Rambler American. Pero yo me pregunto: ¿qué parecido o parentesco hay entre el vehículo del cual se partió y la obra final? Si hiciéramos esta comparación, se vería que quedaron sin tocar, del auto original, sólo algunas chapas de la carrocería. Todo lo demás fue nuevo, producto del ingenio de gente que, con muchísima libertad y entusiasmo, trató de lograr un excelente automóvil. Estas páginas reflejan cabalmente este proceso.

No estuve involucrado en la fase de diseño del Torino. Mi única intervención se dio en mis primeros años en la empresa como nexo entre Ingeniería IKA y Kaiser-Jeep USA, para transmitirles y detallarles a éstos, el trabajo de desarrollo llevado a cabo por el ingeniero Eduardo Genari en el motor Tornado. Más adelante se creó para mí un nuevo cargo: "jefe de desarrollos avanzados", reportando directamente al director de Ingeniería, George Harbert. Allí, entre

otros desafíos, por propia iniciativa, modificamos el automóvil que tenía asignado para mi uso personal, el que más tarde terminó siendo la base del Torino 380W, y de los motores para uso deportivo que debutaron colocados en el Chevrolet-Tornado de Cesar Malnatti y la Maserati que corrió Eduardo Copello.

Quisiera aprovechar esta oportunidad que me brindan para aclarar algunas cuestiones en las que encuentro diferencias entre mi propia experiencia y cómo aparecen en el libro. Mis relaciones con Horacio Stevens fueron siempre buenas y de colaboración, más allá de los celos profesionales que, naturalmente, existían. Horacio me proveía las piezas especiales que yo necesitaba y no conseguía para mis Gordini particulares y yo lo ayudaba poniéndolo al tanto de nuestros adelantos. Él me invitó para que hiciéramos juntos en su auto el Gran Premio Anexo J de 1965, durante todo su recorrido y actuando como su asistente. También por aquellos días probábamos juntos mi auto y, mientras desarrollábamos el primer motor Tornado con carburadores Weber, tuvimos una seria rotura que nos dio un gran susto. Más adelante, en nuestro Departamento, le preparamos el motor y se lo instalamos en el Chevrolet-Tornado con el que participaron en algunas carreras en Turismo de Carretera al comando de Cesar Malnatti. Cuando Heriberto Pronello se encargó del armado de los autos que Stevens pensaba utilizar en TC, mi Departamento proveyó los motores, y finalmente, años después, en 1972, en ocasión de nuestra participación con el Berta LR V8 en los 500 kilómetros de Interlagos en Brasil, Horacio fue uno de los que colaboraron en nuestro box. No creo que hubiéramos podido hacer todo esto juntos, si no nos hubiéramos, por lo menos, respetado mutuamente.

Por otra parte, no hay dudas de que existía una seria puja entre las IKA Córdoba y Buenos Aires, de la que siempre fui ajeno. De un lado, estaba mi jefe, Harbert, pero nunca supe quién estaba del otro lado, muy posiblemente haya sido Tibor Teleki o, quizá, Stevens; pero nunca lo supe, ni siquiera cuando, posiblemente relacionado con esto, casi pierdo mi puesto –algo por lo cual el mismo McCloud, más tarde me pidió disculpas, un hecho más que demuestra la grandeza de este hombre–.

En cuanto a la presentación de los Torino en el Autódromo de Buenos Aires, aquellos que fueron armados para tratar de competir

en el Gran Premio TC del año 1966, Stevens presentó sus autos "convencionales" y nosotros nuestra Liebre I, un auto que era copia fiel de mi propio auto de calle y hasta montaba el mismo silenciador de escape, pero al que además le agregamos una estilizada trompa de plástico diseñada y fabricada por mi amigo Heriberto Pronello. Los autos de Stevens habían sido armados en Córdoba por Pronello y terminados a último momento en Buenos Aires, ya sin tiempo de probar. Recuerdo que Horacio me comentó haber eliminado el servo freno y hecho algunos otros cambios en la suspensión, lo que posiblemente fue su mayor problema. El nuestro tenía el respaldo de varios miles de kilómetros hechos en mi vehículo de uso diario, el que también era utilizado a ritmo de carreras en mis viajes periódicos a Buenos Aires, donde en Competición o en Taller Modelo me esperaban con los doscientos litros de Aeronafta que cargaba y necesitaba para mi retorno a Córdoba. Debido a los problemas de puesta a punto que mostraban los autos de Stevens, McCloud y Fangio decidieron desistir de participar en el Gran Premio. De cualquier manera nos dieron libertad, en caso que así lo quisiéramos, de correr con la Liebre por nuestra cuenta, algo que no aceptamos.

Es importante que el lector conozca que, a diferencia de los muy modificados autos TC de la época, el Torino de carreras era casi estándar y armado en la línea de montaje de la fábrica, donde para reducir su peso, se eliminaba toda parte que no fuera estrictamente necesaria, sobre todo la pesada capa de revestimiento antirruidos. Luego se alargaban los pasarruedas para poder ubicar los nuevos neumáticos, se colocaba una muy simple jaula de seguridad y amortiguadores especiales fabricados por Fric-Rot, de acuerdo a los cálculos de su ingeniero Gómez, y resortes de suspensión de producción, recortados para ponerlos en la altura necesaria. Agregándole el motor, sus accesorios y la parte plástica, diseñada y producida por la empresa de Heriberto, ya teníamos todo lo necesario para armar nuestro auto de carreras.

Poco tiempo después del suceso del Autódromo de Buenos Aires, los vehículos correspondientes a la División Competición (Stevens) fueron despachados a Córdoba para que, salvo trompa, fueran puestos en las mismas condiciones de detalles que tenía nuestra Liebre I. El trabajo fue asignado a Proyectos Avanzados y

yo planeaba hacerlo antes de abandonar definitivamente IKA. Dos meses después debía viajar a Italia, donde tenía contrato firmado para trabajar con Alejandro De Tomaso y hasta escuela reservada allá para nuestra pequeña hija Cheryl. En el ínterin, Horacio Stevens dejó IKA para ocupar igual puesto en Ford, y yo no tenía idea de quién se haría cargo del material que en ese momento preparábamos. Más tarde, en acuerdo con De Tomaso, acepté una muy importante e inusual oferta de McCloud para continuar en mi puesto, al que se anexaba el manejo del Equipo Oficial de competición, no así el apoyo a privados, que quedaba dependiendo de Relaciones Públicas Buenos Aires y en manos de Jorge Tapper, secundado por Carlos Lobbosco.

Volviendo al tema Liebres (así los bautizó Harbert, quien en su momento preguntó cómo se llamaban esos veloces "rabits" que se veían correr por el campo), sus versiones I y II correspondieron a mi Departamento, con la colaboración de Heriberto y su gente en lo referente a carrocería. También debo hacer notar que en los días en que estuve ausente acompañando por Europa a Juan Manuel Fangio, por ser la persona de mi mayor confianza, le pedí a Heriberto se hiciera cargo del manejo de mi personal para terminar la Liebre II que queríamos hacer debutar un mes más tarde en el Autódromo de Buenos Aires. Por otra parte, dejo aclarado, las versiones Liebre I y ½ y III, desarrolladas tiempo más tarde, son de su completa idea, autoría y fabricación.

De cualquier manera, cuando el tema se refiere a la competición, es común este tipo de diferencias en los relatos. Algunas provienen de periodistas que no tienen cabal información de lo ocurrido y otras, de las versiones de los involucrados, que ven los hechos a su manera.

Lo anterior es lo que recuerdo de esos tiempos y si lo escribo es por pedido de la propia editorial que publica este libro.

Felicitaciones, Franco; con su trabajo usted contribuye de manera positiva a difundir la historia de nuestro país.

Oreste Berta
Alta Gracia, marzo de 2016

Prólogo | Finalmente... el auto argentino

Cuando nos referimos a nuestra industria automotriz a lo largo de su historia, tan particular y tan especial, realmente encontramos muy pocos ejemplos de autos que puedan considerarse ciento por ciento argentinos, entendiendo por tales no solamente la fabricación, sino su diseño, desarrollo y posterior evolución. Posiblemente podamos incluir algunos modelos de la recordada I. A. M. E. (Industrias Aeronáuticas y Mecánicas del Estado) y muy pocos casos más que no lograron tener continuidad.

Todos los demás se fabricaron bajo licencia de marcas norteamericanas y europeas a fines de la década de 1950. Algunos modelos que consideramos "argentinos" generalmente son adaptaciones de otros fabricados en sus casas matrices, teniendo en cuenta nuestra idiosincrasia y factores locales como el estado de los caminos.

El caso del Torino no se aparta demasiado de esta última afirmación. Partiendo de un modelo no muy trascendente de la American Motors Corporation, el Rambler American (auto que, por otra parte, nunca había llegado a nuestras latitudes), IKA decide realizar una serie de "aggiornamientos" de estilo, contando con la bendición nada menos que de Pininfarina y su equipo. Así nace el Torino: de madre estadounidense y padre italiano, o –como ustedes prefieran– con entrañas del país del norte y un *lifting* de un maestro europeo, el cual le otorgaba una identidad y refinamiento que lo distinguían de su origen.

Su presentación hace exactamente cincuenta años y su posterior aceptación en el mercado produjeron sensaciones totalmente ambivalentes. A los buenos comentarios de la prensa especializada les siguieron los de una buena parte del público, que se sintió atraída por el nuevo modelo de IKA, que se trataba, además, de un cupé. Pero otra parte del público, en especial la más ligada a los "fierros", lo rechazó de plano. Qué ocurrió: tal como se acostumbra casi desde los inicios de la historia del automóvil, IKA decidió que la mejor forma de promocionarlo era a través de las carreras (de

allí el conocido refrán "*Win on Sunday, sell on Monday*": "Ganar el domingo y vender el lunes").

Para ello eligieron la categoría con más arraigo del automovilismo criollo: el Turismo de Carretera. Categoría entrañable, pero con las preferencias repartidas entre dos marcas con demasiada tradición como Chevrolet y Ford, desde la época de Fangio y los Gálvez, y por ese entonces renovadas con los duelos entre los Emiliozzi y Casá defendiendo a la marca del óvalo, y Cupeiro, Pairetti y Bordeu por el lado del "chivo". Además, los autos seguían todavía conservando las siluetas nostálgicas de "las cupecitas" de fines de los años treinta y, de repente, aparecen estos autos "de calle" pero superveloces, gracias a la varita mágica de un tal Oreste Berta. Fue demasiado. Si bien existían antecedentes en ambas marcas tradicionales de autos compactos corriendo, como el Chevitú y los Falcon, la presentación tan contundente de una nueva marca que dejaba atrás a todos, convirtió al Torino en el malo de la película, el que vapuleaba a sus rivales, los cuales, en inferioridad de condiciones, se debatían infructuosamente y se terminaban rindiendo ante no uno sino tres autos plateados (luego fueron más) que formaron aquella sigla histórica: CGT (Copello, Gradassi y Ternengo).

El nuevo auto fue rechazado, atacado (literalmente hablando), por el común de la gente. Fue muy duro, ya que los fanáticos de Ford y Chevrolet no aceptaron el Torino, tal vez nunca totalmente, hasta que… el milagro se produjo.

Nace el mito. Y entonces, el auto con entrañas norteamericanas y cirujano italiano, termina por bautizarse de "argentino hasta la muerte" en… ¡Alemania!

Así es, la epopeya de las 84 Horas de Nürburgring borró todo lo anterior, y en ese inacabable Maratón de la Ruta, absolutamente todos fuimos "hinchas" del Torino. Encima, los pilotos eran casi "multimarca", y además, como si esto fuera poco, el padrino del bautismo fue nada menos que Juan Manuel Fangio, con su experiencia y capacidad. Me olvidaba, Oreste Berta al frente, una vez más.

A partir de ahí, ya nada fue igual, y comienza una nueva relación entre el automovilista y el Torino que subsiste hasta nuestros días, treinta y cinco años después que saliera de la línea de producción el

último de ellos. En el transcurso de esos años acontecieron numerosos hechos vinculados a este emblemático automóvil: evoluciones, mejoras técnicas, ediciones limitadas y, por supuesto, un protagonismo en el automovilismo deportivo nacional.

Hecha esta semblanza, los invito a compartir este libro, el cual representa una notable mejora sobre la versión original, al incorporar información adicional que ha de enriquecer al lector. Como siempre, Franco Cipolla aporta el máximo rigor investigativo posible. Su estilo de escritura es el que enaltece a todas sus obras, ya que, además de ser una fuente perfecta de información y documentación, brinda una opinión sincera, objetiva y comprometida. Que lo disfruten.

HUGO SEMPERENA*
Buenos Aires, febrero de 2016

* Reconocido coleccionista y participante activo del ámbito de los autos de colección. Editor y director ejecutivo de la revista *Ruedas Clásicas* (www.ruedasclasicas.com.ar).

Palabras del autor para la edición especial

La primera edición de esta obra apareció hace dos años y aún se vende incesantemente. Con mis queridos e incansables editores decidimos hacer esta edición especial para conmemorar el cincuentenario de la puesta en producción del Torino, auto que, a pesar del paso del tiempo, cada vez encuentra más fanáticos y se resiste a dejar las calles y pistas de nuestro país.

Aunque compite con motor "prestado", el TC se rehúsa a renovarse tras cuarenta y nueve años, cuando fue el novísimo Torino el que obligó a que las demás fábricas y equipos cambiaran para siempre los viejos automóviles que corrían desde 1937. Parece que, al igual que el tango, hubo una época, una oportunidad, y sólo queda adaptarse y readaptarse con lo existente.

A lo largo de cincuenta años, muchas terminales automotrices presentaron un sinnúmero de nuevos modelos, más los de importación, pero fueron pocos los que sobrevivieron, y aún menos los que siguen despertando emociones y recuerdos del ayer, que como todo tiempo pasado, tiene un agridulce sabor particular.

En este nuevo libro he ampliado varias cuestiones técnicas gracias a los invalorables aportes de mis queridos amigos los ingenieros Raúl Tolcachir y Heriberto Pronello. El gran Oreste Berta lo ha engalanado con sus sentidos recuerdos, y con ello, se ha de inmortalizar esta historia.

Este *revival* será de ahora en más la historia oficial.

FHC
Ciudad Jardín, 9 de marzo de 2016

1 | El automóvil en Argentina y el fervor por las carreras

En 1892, un Daimler de vapor importado por Dalmiro Varela Castex se convirtió en el primer automóvil arribado a la Argentina. Llevó la chapa patente número uno, otorgada por la Dirección de Tráfico Público de la Municipalidad de la Capital.

Difieren las opiniones sobre si el Daimler fue el pionero o un De Dion-Bouton de 1887 o, en cambio, un Benz. De lo que no hay dudas es que fue Varela Castex quien inició la saga automovilística en el país. Este vecino porteño de alcurnia, devenido en el primer automovilista argentino, fundó el 11 de junio de 1904, junto al ingeniero Horacio Anasagasti, Carlos de Álzaga Unzué, José Pacheco Anchorena y Alfredo Tornquist, el Automóvil Club Argentino (ACA), insigne institución que impulsó la ley nacional de vialidad, entre tantos servicios a sus socios y al progreso del país.

A la llegada de los autos le seguirían muy pronto las carreras. La primera competencia automovilística data del 16 de noviembre de 1901, sobre una pista de mil metros en el ya desaparecido Hipódromo de Belgrano, en la ciudad de Buenos Aires. Un Rochester a vapor conducido por Juan Cassoulet se impuso a poco más de 73 kilómetros por hora. Una segunda carrera la ganó Marcelo Torcuato de Alvear por sobre el barón Aarón de Anchorena, el único contrincante.

Las historias del automovilismo y de la industria automotriz empezaban a escribirse sin prisa pero sin pausa. El emblemático Gran Premio Recoleta-Tigre (hoy rememorado anualmente) impuso en 1906 a un Darracq piloteado por Miguel Marín. Por su parte, la primera instancia del Gran Premio Argentino de Carretera, creado por el ACA, se corrió en 1910 entre Buenos Aires y Córdoba, y tuvo como ganador a Juan Cassoulet con un De Dion-Bouton, después de treinta horas y 42 minutos a 24 kilómetros por hora.

La producción o el ensamblaje de vehículos locales no se hicieron esperar. Aunque hubo varios proyectos de diseño y fabricación de autos argentinos –no siempre coronados de gloria–,[1] fue la técnica norteamericana la que recaló en nuestras pampas. En 1914, inició sus actividades Ford Motor Argentina, por lo que comienzan a aparecer en forma mucho más significativa los coches Ford en las versiones Doble Faetón (o Double Phaeton), Voiturette, Landaulet, Coupelet y Sedan. En 1916 fueron 3.549 las unidades vendidas en todo el territorio nacional. En 1917 comienza la importación de vehículos totalmente desarmados –en la jerga industrial: "CKD", por *Completely Knocked Down*–, que, una vez en Buenos Aires, son montados en la planta de ensamblaje establecida un año antes en el barrio de Barracas en conjunto con el flamante salón de ventas de la calle Paseo Colón, donde se los termina con la colocación de las respectivas carrocerías.

En 1921 comenzó la construcción de una planta de montaje en una manzana del barrio porteño de la Boca. En 1926 se amplía esta planta a fin de aumentar su capacidad productiva. En febrero de 1928 desembarcó en el puerto de Buenos Aires la primera unidad "A" importada, cuya aparición había sido anunciada en Estados Unidos por el propio Henry Ford apenas un mes antes.

En 1910, Julio Fèvre y Cía. comenzó la importación desde Francia de los automóviles Mors, Delaugére-Clayette, Aries, Delage, Delahaye, Citroën y Berliet. En 1916, la empresa fue designada distribuidora exclusiva en la Argentina de los automóviles y camiones Dodge, fabricados en Estados Unidos por la firma Dodge Brothers, tercera en importancia en ese país. En 1932 comenzaron las operaciones de montaje de automóviles de pasajeros y camiones en el edificio de la avenida Figueroa Alcorta 3300 (que contaba con una exclusiva pista de pruebas en la mismísima terraza) en Buenos Aires. En 1939 se unieron en una sola empresa las operaciones de

[1] El ingeniero Anasagasti, por ejemplo, diseñó en 1910 un automóvil del que se construyeron artesanalmente unas cincuenta unidades durante tres años. Argentino era el vehículo, a excepción de la unidad motopropulsora, de origen francés, producida por la empresa Ballot, como así también la caja de velocidades, el mecanismo de conducción y los ejes.

montaje y venta de los vehículos Chrysler, Plymouth y Fargo con los Dodge.

En 1924, General Motors (GM) dio sus primeros pasos en la Argentina, completando la saga local de las llamadas *"Big Three"*. En un local alquilado de la calle Juan de Garay en Buenos Aires se instalaron una línea de montaje y las oficinas que dieron nacimiento a General Motors Argentina (GMA), hecho que se concretó el 19 de enero de 1925. La forma pujante en que se desarrolló la compañía determinó que muy pronto los talleres de Juan de Garay resultaran chicos e insuficientes. A raíz de ello se decidió, en mayo de 1927, la adquisición de cerca de treinta mil metros cuadrados en la zona de Barracas, junto al Riachuelo. El 15 de diciembre de ese año se iniciaron en el lugar las obras de construcción de los nuevos edificios, que abarcaron 12.571 metros cuadrados. La planta comenzó a trabajar en noviembre del año siguiente, constituida entonces por una edificación de dos pisos, un depósito para repuestos y un local para la escuela técnica.

A fines de 1925 ya había en la Argentina un parque automotor de 165 mil unidades, lo que la convertía en la séptima nación más motorizada del mundo, sólo detrás de Estados Unidos, Inglaterra, Canadá, Francia, Australia y Alemania, y con cien mil unidades más que las que circulaban por entonces en España.

En julio de 1928, GM decidió la ampliación de la planta de Barracas, para lo cual se adquirieron 15.681 metros cuadrados de terrenos contiguos. Por esa época, más del cuarenta por ciento de los vehículos vendidos en la Argentina eran productos de GM, en su mayoría los ya populares Chevrolet. Naturalmente, la capacidad de la factoría de Barracas comenzó a resultar estrecha para la magnitud de los trabajos emprendidos, razón por la cual en abril de 1938 la empresa adquirió cerca de treinta hectáreas en el cruce de las avenidas San Martín y General Paz, en el partido de General San Martín, provincia de Buenos Aires.

Las "Tres Grandes" de Detroit comenzaron a escribir páginas importantes en la evolución del automóvil en la Argentina. No sólo fueron las pioneras en el ensamblaje de vehículos en el país, sino que con las competencias deportivas sembraron una enorme pasión entre los "tuercas" que derivó en innumerables carreras aún

vigentes. Estas actividades tuvieron significativa influencia en la producción y en el diseño de automóviles locales, ya fueran para las competencias o no. Hasta 1935, en las carreras, de neto carácter deportivo, corrían máquinas encuadradas en la categoría de Fuerza Libre, preparadas para desarrollar altas velocidades, sobre itinerarios de considerable pero también dudosa adaptabilidad a ese tipo de máquinas. En un acto de gran audacia, dadas las condiciones del entorno, el ACA decidió pasar sin transiciones a una nueva modalidad y a otra forma de encarar y organizar las competencias. Con la creación del Gran Premio, el 20 de junio de 1937, quedó oficialmente reglamentado el Turismo de Carretera (TC), una categoría con características propias y, para entonces, la disponibilidad de un parque de más de setenta máquinas en condiciones de largar (Núbile, 2001). El reglamento del Campeonato Argentino de Velocidad estipulaba que sólo podían participar automóviles de carrocería cerrada y motorización estándar, es decir que quedaban excluidos los modelos puros de carrera. Las competencias debían superar los mil kilómetros de extensión por diferentes rutas del país a 120 kilómetros por hora de velocidad máxima.

En la Argentina no hay categoría con tanta historia como el TC. Por edad, por vivencias, por las distintas etapas que acompañaron el progreso de un país que comenzó a desandar caminos, en muchos casos demarcados por las gloriosas "cupecitas" que transformaban esas planicies polvorientas en trayectos que luego marcarían redes de comunicación vial. Los pueblos se vestían de fiesta con la llegada de los raudos valientes, que junto con la pasión por la velocidad y la mecánica trasladaban como acompañante el entusiasmo por una actividad que revitalizaba localidades, regiones, provincias. Entre tanta historia, el gran protagonista fue el público, que mantuvo la fidelidad durante tantos años y que engrandeció el nombre de la popular categoría (Berasategui y Feito, 2008).

La primera edición de este torneo constó de tres fechas: Gran Premio Argentino, Circuito Correntino y Mil Millas Argentinas. Ángel Lo Valvo, bajo el seudónimo "Hipómenes", ganó la primera, mientras que Eduardo Pedrazzini se convirtió en el primer Campeón Argentino de Velocidad, título que al año siguiente obtuvo Ricardo Risatti. Los tres conducían modelos Ford V-8.

No sólo fue la rivalidad entre marcas el signo del TC, sino también las preferencias de autos a través de los gustos por los pilotos. Juan Manuel Fangio (1911-1995) ha de haber sido el mayor referente, en competencia con los hermanos Oscar y Juan Gálvez.

Fangio debutó en TC en 1938 con un Ford V-8, aunque rápidamente, en 1940, pasó a un Chevrolet, con el cual obtuvo el Gran Premio Internacional del Norte y se consagró Campeón Argentino, título que repitió al año siguiente.

La primera carrera de Oscar Gálvez (1913-1989) fue el 5 de agosto de 1937 con un Ford negro y blanco. Recién sería campeón en 1947, tras el *impasse* obligado por la Segunda Guerra Mundial, pero para entonces ya era ídolo de masas. Juan Gálvez (1916-1963) irrumpió en las Mil Millas Argentinas del Automóvil Club de Avellaneda en 1941, donde finalizó detrás de Fangio. Su primera victoria fue el 22 de febrero de 1949, en la primera Vuelta de Santa Fe. Estos tipos nacieron siendo grandes.

La gente se aglomeraba en los caminos, en las rutas, luego en los autódromos. Otros estaban firmes junto a las radios. Todos esperaban el paso de su ícono automovilístico, del coche de la misma marca que tenían en el garaje de casa. El TC se convirtió en pasión, los autos eran más que un medio de locomoción en las pampas criollas.

2 | Nace la industria automotriz argentina

Hacia 1930 Argentina ya se había ganado la fama de ser un país fuertemente proteccionista. Aunque la Unión Industrial Argentina resaltaba los beneficios de la sustitución de importaciones por producción manufacturera local, las medidas oficiales en esa dirección fueron, en general, bastante improvisadas y respondían a una combinación de tres factores: necesidad de recaudación fiscal, evitar desequilibrios comerciales y presiones de algún sector económico con suficiente poder.

Tampoco hubo una política coherente de fomento a la industria hasta que, en los primeros años de la década de 1940, la política de redescuentos del Banco Central favoreció a la industria más que a la agricultura y el comercio, se dictaron leyes de promoción industrial, se creó la Flota Mercante y se sancionó la ley que establecía la creación de la Dirección General de Fabricaciones Militares (DGFM).

En 1941, ante la escasez de neumáticos, combustibles y repuestos, el gobierno nacional puso en marcha un plan de racionamiento de automóviles y vehículos de transporte que prohibió todas las carreras y actividades automovilísticas deportivas. Para 1942, cesó la importación de vehículos y partes, y por ende, el ensamblaje en Argentina. Sólo había lugar para la comercialización de repuestos y accesorios, y de autos usados.

La Segunda Guerra Mundial, que abrió un paréntesis a muchas aspiraciones, sirvió también para despertar iniciativas auspiciosas. La provincia de Córdoba, por ejemplo, debió forzar su marcha, pues era preciso soportar la presión de los mercados locales afectados por el freno a la importación de maquinarias y equipos.

La gran industria del automóvil en la provincia mediterránea tuvo como hito de iniciación el 30 de noviembre de 1951, cuando por el decreto 24.103 se creó la Fábrica de Motores y Automotores. En diciembre del mismo año se declaró de interés nacional la fabricación de partes y accesorios para automotores y maquinaria agrícola,

y el 28 de marzo de 1952 se ordenó la formación de Industrias Aeronáuticas y Mecánicas del Estado (IAME), empresa autárquica sometida al régimen de la ley 13.653, de funcionamiento de las empresas del Estado, con el objetivo de investigar, fabricar y reparar material aeronáutico, y la promoción y producción automotriz local.

Entre las diez fábricas que integraron IAME (de Aviones, de Motores de Aviones, de Motores de Reacción, de Instrumentos y Equipos para aviones y automóviles, de Paracaídas, de Hélices y Accesorios, de Máquinas y Herramientas en el área aeronáutica, de Tractores, de Motocicletas y de Automóviles), la Fábrica de Automóviles contó en su derrotero con el apoyo de más de trescientas pequeñas y medianas empresas proveedoras de partes. En sus inicios, los vehículos que produjo se comercializaron a través del Consorcio Industrial para la Producción Automotriz Argentina (CIPA), que coordinaba a los concesionarios y otorgaba créditos prendarios a los usuarios. De la Fábrica surgieron los modelos Justicialista Gran Sport, o Gran Sport Institec, Institec Graciela Sedán, Justicialista Pick Up y Rastrojero.

IAME también estaba involucrada en la fabricación y el ensamblaje de fuselajes aéreos. Si bien había una falta concreta de ingeniería de proceso y herramental especializado, necesarios en el maquinado de precisión repetitiva de los componentes, era la destreza de la fuerza de trabajo lo realmente impresionante. IAME trataba de hacer todo. Autos, mantenimiento de motores de aeronaves, motores pequeños, plásticos, etcétera. Relata James McCloud ([1995] 2015), quien fuera presidente de Industrias Kaiser Argentina (IKA):

> Para mí, IAME representaba un colosal experimento de programa de industrialización subsidiado por un gobierno. Aunque las habilidades estaban bien desarrolladas, se carecía por completo de proceso de producción. Dos automóviles, el cupé Justicialista y la *pick-up* Rastrojero, la motocicleta Puma y el tractor Pampa se fabricaban al mismo tiempo en varias partes de la planta sin que se percibieran divisiones entre un producto y otro. En un edificio se podían ver aviones en

> reparación, un taller de máquinas de propósito general y una línea de ensamblado de automóviles. Todos los operarios que yo observé eran buenos. Sabían lo que hacían, organizaban sus propias tareas, mantenían sus lugares de trabajo meticulosamente limpios y parecían tener una buena actitud hacia su labor.

En 1951, el presidente Juan Domingo Perón había consultado a los distribuidores de las principales empresas que operaban en el país sobre la posibilidad de producir automóviles en la Argentina. Pero ellos consideraban que el mercado argentino no tenía la masa crítica que justificara la inversión y existía una difundida falta de confianza en la capacidad de los argentinos para crear una industria terminal. La inversión de origen interno, fuera pública o privada, era insuficiente para aumentar la productividad y reducir el peso de ciertas importaciones en la balanza de pagos. La única salida era la inversión externa y el Segundo Plan Quinquenal declaró la importancia de los capitales extranjeros. Esta inversión debía contribuir al desarrollo económico, traducido en la obtención directa o indirecta de divisas, con el foco puesto en la mecanización agrícola y la producción local de insumos hasta entonces importados. La producción local de tractores por empresas extranjeras fue el primer avance (Gerchunoff y Llach, 1998).

En 1953, con la producción del Justicialista Gran Sport ya en marcha y los regímenes de radicación de capitales extranjeros vigentes, el brigadier Juan Ignacio San Martín, cabeza de IAME, viajó a Estados Unidos con el objeto de mostrar la situación e interesar a los empresarios de ese país –entre ellos, a Henry J. Kaiser– en la instalación de una planta en la Argentina (Arréguez, 2008).

3 | Kaiser Corporation

Apogeo y caída en Estados Unidos

Con el ingreso de Estados Unidos en la Segunda Guerra Mundial, las fábricas automotrices norteamericanas fueron transformadas para producir material bélico. Volver a poner las cosas en pleno y eficaz funcionamiento una vez concluida la guerra no se podía hacer de un día para el otro, de modo que, al principio, los modelos que comenzaban a salir nuevamente de las líneas de montaje no eran otros que los mismos diseños de preguerra.

Un desafío significativo para la técnica automotriz norteamericana se produjo cuando el industrial Henry J. Kaiser (1882-1967) quiso ingresar en el negocio de los automóviles en 1945. Si alguien tenía la habilidad y los recursos para entrar en el cerrado mundo de "las cuatro ruedas", ése era Kaiser, el "hombre milagro", como lo llamaban en los medios estadounidenses. La revista *Fortune* escribió sobre él: "Ningún industrial desde Henry Ford ha realizado tanto en tan poco tiempo".

Kaiser había comenzado al frente de una empresa pavimentadora en la costa Oeste. Para la época en que llegó a Detroit, ya había tenido pleno éxito en el campo de los áridos, el aluminio y el acero. Había sido el principal contratista en la construcción de los diques de Bonneville, Grand Coulee y Shasta, así como el puente San Francisco-Oakland Bay, y durante la guerra sus fábricas sacaron un sinnúmero de aviones y vehículos militares, mientras sus astilleros producían flotas de barcos estandarizados ¡por el sistema de línea de montaje!

Era un hombre de ilimitada confianza y optimismo, constantemente expandiendo sus operaciones e investigando en áreas nuevas. Tras el conflicto mundial, solía decir que llegaban los años de oro para Estados Unidos: "Miren –decía a los que dudaban–, los 43 mil millones de dólares en Bonos del Tesoro acumulados durante la guerra sólo están esperando que sean tomados por el empresario justo". "Eso no es deuda –afirmaba–, es puro capital de riesgo".

Cada vez que iba a ver a Fred Ferroggiaro, su hombre en el Bank of America, éste lo ponía en guardia siempre de la misma manera: "Henry, su posición de efectivo es muy débil". "Fred –le contestaba Kaiser–, ¿por qué no lo graba, así no pierde su tiempo diciéndomelo cada vez que vengo?".

Por largo tiempo, Kaiser había deseado un lugar en Detroit, para lo cual había destinado un equipo de sus mejores ingenieros a desarmar y estudiar distintos tipos de autos. Se veía a sí mismo como el heredero natural de Henry Ford: soñaba con fabricar un auto de cuatrocientos dólares para el hombre medio. Hasta 1945 fue y vino sobre la decisión de entrar en Detroit, pero en la primavera de aquel año pareció desistir. Sus oficinas centrales se situaban en Oakland, estado de California, y su hijo Edgar dijo: "Ninguno de nosotros quiere vivir en el Este". Sin embargo, hacia el cese de la Segunda Guerra Mundial se tornó evidente que Henry Ford ya no planeaba seguir utilizando sus plantas en Willow Run, estado de Michigan, lo que cambió el interés de los Kaiser.

En sociedad con Joseph W. Frazer –una figura relumbrante en Detroit, el vendedor supremo, un Lee Iacocca antes de Lee Iacocca, que había sido exitoso con anterioridad en Chrysler y Willys-Overland, entre otras compañías, y que hasta había decidido construir su propio automóvil– consiguieron alquilar la planta de Willow Run al gobierno norteamericano por poco dinero. Todo parecía estar en su lugar, aunque quienes tenían cierta experiencia en la industria automotriz no dejaron de advertirles ante la riesgosa apuesta: los costos eran muy grandes y las compañías existentes muy fuertes. Para colmo, con Henry Ford dispuesto a rejuvenecer su compañía, la competencia se volvería más formidable que antes. Estas dudas nunca conmovieron a Kaiser. "Dicen que camino en una pata –contaba–. Bueno, eso es lo que me gusta, caminar en una pata. Vamos a hacer un bien al país y al mundo, vamos a producir trece millones de autos."

Kaiser y Frazer hicieron dos ofertas públicas de acciones. El nombre de Kaiser atraía enormemente a la gente y los resultados fueron notables. Wall Street estaba asombrada. La primera oferta se vendió a 24 dólares la acción y recolectó 16 millones de dólares. Henry Kaiser llamó a Clay Bedford, su principal ejecutivo, y le

preguntó: "¿Qué piensas, Clay?". "No está mal, Henry –contestó Bedford–. Lo único malo es que deberías haber movido el punto un lugar para que fueran ciento sesenta millones y multiplicarlo por dos. Con trescientos veinte millones podríamos tener una chance."

Finalmente, las dos ofertas reunieron 53 millones de dólares. La suma le parecía bien a Frazer. La gente de Kaiser, por el contrario, creía que era insuficiente. En enero de 1946, Frazer le ofreció una cena a Kaiser en el Detroit Club. Esa noche se reunieron muchos de los potentados de la industria automotriz de la ciudad para conocer al recién llegado. Hubo una cierta frialdad, porque era un entorno que no admitía fácilmente a los nuevos. Muchos altos ejecutivos de General Motors estaban allí, así como J. T. Keller, la cabeza de Chrysler. La gente de Ford estaba notoriamente ausente.

Kaiser explicó a los presentes que ni él ni Frazer estaban tomando el negocio a la ligera. Habían juntado cincuenta millones de dólares y pensaban gastarlos totalmente en Detroit. "Denle una ficha blanca a ese hombre", gritó una voz desde el fondo, refiriéndose a la ficha más chica en el juego del póquer. Y así era, en realidad, porque en la escala de lo que se necesitaba para fabricar autos, todo lo que tenían Kaiser y Frazer era apenas una ficha.

Esa velada pareció simbolizar la actitud de Detroit hacia los dos "intrusos", que habían fabricado barcos pero no autos. Sin embargo, si alguien tenía posibilidad de meterse en una industria que parecía cerrada, ése era Kaiser. Había una cierta intrepidez de conquistador en él; había pasado su vida conquistando lo inconquistable, logrando lo imposible. Él y sus hombres habían tenido un desempeño brillante como fabricantes durante la Segunda Guerra Mundial. Bedford, su hombre de fabricación, había llegado a producir ¡37 barcos en un mes!

Y su intención del momento era buena también. Durante el conflicto bélico, el número de autos en los caminos de Estados Unidos había caído de 29 a 22 millones, y el país estaba hambriento de vehículos. En cierto modo, Kaiser sorprendió a sus críticos. Tuvo que poner a un lado sus sueños de construir un auto de aluminio y tracción delantera, pero él y Frazer estuvieron en producción para el otoño de 1946, dentro del mismo año en el que se habían estrechado las manos por primera vez.

La calidad de ingeniería en sus autos impresionó a los *old-timers* de Detroit. La compresión de los motores, pensaba Clay Bedford, podía haber sido mejor, pero, en general, los autos Kaiser-Frazer fueron bien considerados por los primeros compradores.

El problema fue siempre el dinero. Simplemente nunca había suficiente. La empresa estuvo siempre subcapitalizada. Hubiera tomado diez años construir una reputación y una pequeña tradición, así como una red de concesionarios. "Henry nunca entendió la escala", dijo Bedford más tarde. "Él sabía cómo tratar un desafío, podía construir el dique Grand Coulee. Conocía de arena, cemento y acero, pero no entendió la complejidad de la fabricación de un automóvil. Y no estoy seguro de que muchos lo entiendan." "Henry, le dije: en General Motors tienen un departamento de ingeniería completo sólo para tratar de bajar un décimo de centavo en cada alfombra."

Sin preparación para lo que había emprendido, Kaiser pronto descubrió que su socio, Joe Frazer, quien se suponía conocía el negocio (era, sobre todo, un vendedor), sabía menos de lo que pasaba en una fábrica de autos que la propia gente de Kaiser.

"Tocamos fondo enseguida", dijo Bedford. La compañía podía comprar sólo aquel herramental que podía pagar dentro de los sesenta días. En 1947, Kaiser-Frazer Corporation tuvo que pedir prestados 12 millones de dólares al Bank of America.

Pronto decidieron lanzar una tercera serie de acciones, pero la compañía colocadora se retiró, aun cuando se suponía que la venta no sería problemática. Eso mató una línea de autos prevista para 1949.

Mientras tanto, las otras factorías automotrices volvían a producir después de la gran contienda, con nuevas líneas, y reducían gradualmente el territorio disponible para Kaiser. En 1949, Frazer se abrió de la sociedad para ser sólo un consultor de ventas.

La presión financiera aumentaba. Los obstáculos eran cada vez más altos y había menos distancia entre ellos. El modelo 49 no se vendía. Desesperado, Edgar F. Kaiser fue al Bank of America por más dinero. "Te presto sobre cualquier cosa –le dijo Fred Ferroggiaro– menos sobre K-F."

El fin estaba cerca. En los primeros cinco años de vida, Kaiser-Frazer Corporation tuvo una pérdida neta de 34 millones de dólares y sus acreedores poseían una parte más grande de la empresa que los accionistas. En 1950 fabricó 151 mil unidades y perdió 13 millones de dólares. Ese año, Packard ganó cinco millones de dólares con una producción de 72 mil autos.

"Sabía que sería duro pero que podía hacerlo –dijo más tarde Henry Kaiser–. Nunca pensé que pondríamos tanto y que desaparecería en un suspiro." No había mejor industrial en Estados Unidos, pero había fallado en Detroit durante un *boom* automotor. Este hecho cerró la industria del automóvil en Estados Unidos, y la hizo inmune al desafío de nuevos competidores por varias décadas.

En busca de nuevos mercados[1]

En 1953, Kaiser adquirió Willys-Overland, creadora de la marca Jeep, de automóviles todoterreno. La nueva compañía emergente, Kaiser Motors Corporation, estableció su sede en Toledo, Ohio, locación de la planta principal y oficinas centrales de Willys. La reestructuración involucró el retiro de la producción de autos de pasajeros y la concentración en la línea Jeep, de propulsión en las cuatro ruedas.

Entre las mayores plantas que poseía y operaba la Kaiser Motors se encontraban la de ensamblaje mecanizado y prensa en Toledo, la División Motores de Detroit, la fundición de Dowagiac, Michigan, y la de prensa de Shadyside, Ohio. Estas tres eran las proveedoras del ensamblaje de vehículos de Willow Run y eventualmente se tornarían redundantes (McCloud, [1995] 2015): el último modelo producido en Willow Run salió de la línea el 28 de mayo de 1953. En noviembre, Kaiser Motors le vendió la planta a GM.

La División Motores de Detroit no sólo manufacturaba motores de automóviles para los Kaiser-Frazer, sino que además se

[1] La fuente para la mayor parte de la información provista en este apartado es McCloud, [1995] 2015.

comprometió, durante la Guerra de Corea (1950-1953), en la fabricación del motor de aeronave R-1300 bajo licencia de la Corporación Aeronáutica Wright. Cuando el conflicto con Corea llegó a su fin, los contratos de motores de aeronaves, que habían sido muy provechosos, cayeron y la División Motores se enfrentaba a una suspensión de tareas, por lo que se emprendieron varios estudios para hallar productos y mercados que se encuadraran en las aptitudes de fabricación de sus directivos.

La política común seguida en esa época por los fabricantes de automóviles en relación con Sudamérica era establecer una planta de ensamblaje en un país dado, clasificado de acuerdo al mercado potencial, y enviar allí los vehículos completos desarmados. A nivel local se compraban cubiertas, materiales de tapizado, pintura, baterías, vidrios planos, etcétera. El corazón del paquete CKD estaba integrado por los conjuntos importantes –motor, transmisión, diferencial, frenos, molduras, mecanismo de dirección, ejes, instrumentos–, diseñados y fabricados por la propia compañía automotriz.

Hickman Price Jr., sobrino de Joe W. Frazer, estableció una planta de ensamblaje en Brasil, junto con el equipo de distribuidores locales. Pero lo que en verdad querían era trasladar las máquinas y herramientas de la División Motores desde Detroit hasta Brasil, donde podrían fusionarse con la planta de montaje existente y formar la primera planta integrada de automotores de Sudamérica. Como gerente de Exportación para Willys, Price había organizado una fina red de distribución en el extranjero, en Brasil, en particular, a la que se sumaba una planta de ensamblaje para vehículos Willys con tracción en las cuatro ruedas en San Pablo. Sin embargo, Edgar Kaiser puso en espera los planes de Hickman Price hasta obtener resultados del *tour* de Henry J. Kaiser proyectado para Sudamérica. Esta decisión es la razón por la cual Argentina se transformó en el primer país fabricante de vehículos integrados de América Latina, si bien la población e infraestructura de Brasil debieran haberle dado prioridad.[2]

[2] En Brasil, el montaje de Jeeps lo inició Gastal S. A., representante local de la sociedad con los norteamericanos, liderada por el hijo del canciller

Un informe sobre el déficit en la población vehicular en América Latina hablaba de cuatro países en particular: Argentina, Brasil, Colombia y Venezuela, los únicos, según el estudio, que poseían el potencial suficiente para apoyar un proyecto de fabricación automotriz. Henry Kaiser pidió a sus colaboradores un plan de acción que se concentrara en esos cuatro países para su gira por América Latina. Debían prepararse folletos y propuestas para presentarlos a las respectivas autoridades.

El *tour* de dos semanas comenzó en agosto de 1954 y pronto se tornó muy claro que la mejor oportunidad surgía en Argentina. Se dice que ante el comentario de admiración de la señora Kaiser por el último modelo de Mercedes 190 SL que se hallaba estacionado en un garaje de la residencia presidencial, el general Juan Domingo Perón le dijo: "Por favor, señora, acepte este auto como presente de parte del pueblo argentino en reconocimiento al trabajo que la compañía de su esposo hace por él". Rápidamente, Kaiser devolvió el gesto enviándole a Perón un Kaiser Manhattan nuevo y totalmente equipado.

La voluntad de Kaiser de encarar la instalación de un proyecto de fabricación de automóviles en el país, invertir capital en equipamiento, entrar en acuerdos de licencia y formar una corporación pública en sociedad con el Estado argentino causó la mejor impresión, y se le solicitó "preparar y presentar una propuesta definitiva". Aunque el viaje prosiguió por Chile, Perú y Venezuela, Kaiser ya había elegido a la Argentina.

---

brasileño Oswaldo Aranha, en 1949, en Río de Janeiro, por entonces capital de la república. El negocio creció y en 1952 llegó Willys. Viendo el potencial tamaño del mercado se propuso la creación de una fábrica. Edgar Kaiser voló a São Bernardo do Campo –como dice el nombre, era sólo campo, granjas, producción de ladrillos y tejas –y el piloto del avión privado, William Max Pearce, le sugirió un área. Por la noche, en el hotel, sin siquiera haberse confirmado el acuerdo con Brasil, Kaiser ordenó al piloto hacer los arreglos necesarios para comprar la finca y lo nombró director de la empresa, que pasaría a llamarse Willys-Overland do Brasil (WOB). Era un simple cobertizo solitario –que más tarde se convirtió en la cafetería– donde WOB comenzó montando Jeeps desde 1954. Para enero de 1955 ya habían producido seis mil unidades que sólo contaban con un treinta por ciento de piezas brasileñas. El 28 de septiembre de 1956 la producción pasó a la flamante planta de São Bernardo do Campo y se diversificó la producción.

Pronto quedó claro, igualmente, que la industria local de autopartes no podía soportar el programa de producción de la Kaiser. En las plantas que habían visitado existía una ausencia notable de herramientas de producción, debida, por un lado, a que los fabricantes de autopartes se concentraban en la posventa y, por otro, a que la producción en serie no era habitual, si es que existía siquiera.

Opiná, comentá este texto en Facebook y conseguí más capítulos online.