

VAROLI: AS DEL VOLANTE Vida, hazañas y legado

JORGE VALDERRAMA GUTIÉRREZ



UNIVERSIDAD
AUTÓNOMA
DE CHILE

MÁS UNIVERSIDAD

VAROLI: AS DEL VOLANTE
VIDA, HAZAÑAS Y LEGADO

Jorge Valderrama Gutiérrez

EDICIONES
Universidad Autónoma de Chile

Varoli: As del volante. Vida, hazañas y legado
Jorge Valderrama Gutiérrez

Primera edición: abril, 2024
Santiago, Chile
Ediciones Universidad Autónoma de Chile
<https://ediciones.uaautonoma.cl>

© Universidad Autónoma de Chile
Avenida Pedro de Valdivia 425
Providencia, Santiago, Chile

Portada: retrato a lápiz de Lorenzo Varoli,
gentileza de la Logia Voltaire 18 del Valle de Talca

Dirección editorial: Isidora Sesnic
Corrección de estilo: Constanza Cariola
Corrección de pruebas: Macarena Buzeta
Diseño y diagramación: Antonia Sabatini

ISBN impreso: 978-956-417-032-9
ISBN digital: 978-956-417-030-5
RPI: 2024-A-3559



Este material puede ser copiado y redistribuido por cualquier medio o formato, además se puede remezclar, transformar y crear a partir del material siempre y cuando se reconozca adecuadamente la autoría y las contribuciones se difundan bajo la misma licencia del material original.

El libro fue sometido a evaluación externa.

Impreso en Chile | Printed in Chile

Agradecimientos

Al comité editorial de la Universidad Autónoma de Chile, especialmente a su directora editorial Isidora Sesnic Humeres; a Francisco Gallegos Celis, doctor en Historia y director de la carrera Pedagogía en Historia, Geografía y Ciencias Sociales de la Universidad Autónoma de Chile, así como al destacado cuerpo de académicos que lo acompañan, por hacer suyo el sueño del autor de este trabajo desde su inicio. A Óscar Gálvez Rebolledo, jefe del Departamento de Administración de Educación Municipal de Talca, y a todo su equipo de prestigiosos profesionales; al Archivo del Arzobispado de Talca, al bibliotecario y las autoridades masónicas de la R.L.V.18 del Valle de Talca, perteneciente a la Gran Logia de Chile; al doctor en Historia, Raúl Sánchez Andaur; al Cuerpo de Bomberos de Talca, presidido por el superintendente Enrique Espinoza Cáceres; a Eduardo Bravo Pezoa, director del Centro de Documentación Patrimonial de la Universidad de Talca, por facilitar los archivos La Mañana y Benito Riquelme; a Miguel Moraga Neira, director del Instituto Superior de Comercio EMS de Talca; a Rosa Rosales Urrutia, directora del Liceo Industrial de Talca; y a la familia Varoli-Quiroga por su desinteresada colaboración.

A mis nietos
Renato Ignacio,
Trinidad Isidora
y Catalina Paz,
con el amor de su abuelo

ÍNDICE

Palabras preliminares	15
Antecedentes generales	19
Línea de tiempo	23
El personaje y su historia	27
Niñez y familia	27
Educación	29
Su entusiasmo por los “fierros”	30
Matrimonio con Laura Chartier	32
Su garaje de 8 Oriente	33
Miembro de la Gran Logia de Chile	34
Contexto e inicios deportivos	37
Contexto deportivo	37
Grandes volantes de antaño	39
Sus inicios en el deporte tuerca	47
Competiendo en Santiago	48
Las duras competencias I: Años treinta	51
Premio Internacional Virginio F. Greco	51
Gran Premio Viña del Mar-Concepción (1936)	61
Circuito Curicó (1936)	62

Gran Premio Aliviol (1937)	62
Gran Premio de la República Argentina (1937)	63
Las duras competencias II: Años cuarenta	67
Gran Premio Internacional Buenos Aires-Santiago (1947)	67
“Piloto suicida” (1948)	67
Circuito Malargüe (1948)	68
La mejor carrera de su vida	68
Varolimanía: Recibimiento en Talca tras triunfar en el Premio Arica-Santiago	77
Gran Premio de la América del Sur (1948)	82
Lima-Santiago-Buenos Aires (1948)	84
Gran Premio Nos-Concepción (1949)	84
Premio Asociación de Volantes (1949)	85
Gran Premio de la República Argentina (1949)	85
La leyenda	95
Ocaso de una figura	101
Gran Premio General San Martín: Corrido en el Circuito de Macul (1950)	101
Gran Premio de Gran Bretaña (1951)	102
Su última actuación en carreras: Gran Premio Copec Arica-Santiago (1952)	103
Los Varoli de Talca: Siguiendo las huellas de su padre	104
Homenajes y reconocimientos	109
Ciudadano Distinguido de Talca	111
Canciones y poemas dedicados a Varoli	111

Monolito Cruce Varoli	118
Terminal de Buses Lorenzo Varoli	120
Escuela Lorenzo Varoli	121
Orden al Mérito Docente	123
Revista <i>Ruta 44</i>	123
Instalación de busto en Alameda	124
Competencia deportiva en su honor	127
La última largada	129
El último tramo	129
Remembranzas de un grande	131
Despedida multitudinaria	133
¿Catalepsia?	138
Homenaje póstumo de la Asociación de Volantes de Chile	140
A modo de conclusiones	143
Referencias	147
Diarios y revistas	147
Otros	148

PALABRAS PRELIMINARES

“El obstáculo es el camino”.
Proverbio zen

No es fácil relatar por escrito la existencia de una persona en un número determinado de páginas, por más que se posea un alto nivel de síntesis. Tarea difícil y hermosa es esta de “moldear” al sujeto de estudio a través de un lenguaje sobrio, respetuoso y formal. Porque una persona es mucho más que las puntas de su vida –fecha de nacimiento y muerte–; es lo que está entre ellas lo verdaderamente relevante: la existencia y todas sus vicisitudes.

Talca ha sido pródiga en proyectar a grandes y –en ocasiones– famosos personajes, en diversos ámbitos del conocimiento: histórico, deportivo, militar, político, científico, literario, pictórico, arquitectónico, escultórico, religioso, entre otros. Se evitará mencionar algunos para no excluir a otros, y en las páginas siguientes se rescatará únicamente la memoria de uno de ellos. A decir de Paul Veyne, se tejerá la trama que dará sentido a su vida, es decir, la “sumatoria de hechos y/o circunstancias que vinculadas en distintos planos permiten explicar el porqué de su permanencia” (1984, p. 36). Si bien en la actualidad se concibe la historia como un asunto de colectivos, no es menos cierto que su motor, muchas veces, son sujetos individuales, que por personalidad, formación y gestión lograron marcar rumbos y dejar huellas en la sociedad en que se desarrollaron. Uno de esos casos es el personaje que constituye el centro de estudio del presente libro: un destacado piloto de automóviles, hijo de emigrantes italianos, que brindó numerosas satisfacciones al deporte nacional. Una persona cuyo nombre aún permanece en la mentalidad de algunos habitantes de Talca, a través de pálidas postales de sus logros y de su legado. La principal intersección de la ciudad con la carretera, el Rodoviario –donde a diario llegan cientos

de personas—, y un centro educativo urbano llevan su nombre. Y aún más, hace décadas que su imagen deportiva está incorporada al imaginario colectivo y constituye parte del *ethos* de los habitantes de Talca, cual especie de hermenéutica social.

El eje articulador, entonces, es Lorenzo Santiago Varoli Gherardi, destacado deportista especializado en competencias automovilísticas, y uno de los pilotos más notables en la historia de Chile, poseedor de un físico rotundo, ya que pesaba sobre los cien kilos y medía un metro y ochenta y dos centímetros. También fue un hombre multifacético: llegó a ser Venerable Maestro de la Respetable Logia Masónica Voltaire 18 del Valle de Talca, integró la membresía del Rotary Club de Constitución¹ y fue parte de la directiva del Centro del Progreso del Puerto de Constitución. Además fue justipreciado “ciudadano distinguido” y “deportista predilecto de Talca”, amén de un profesional de élite del automovilismo a nivel nacional y sudamericano durante la primera mitad del siglo XX. Todas razones más que valederas para recuperar su memoria y presentarlo como un ícono necesario de conocer y, quizás, emular por las nuevas generaciones. Más aún hoy cuando se visualiza un proceso de descentralización administrativa *ad portas* —punto en boca de una anodina globalización— que requiere —de manera perentoria— fortalecer la identidad de las regiones para hacer gestión con sentido de pertenencia. Para ello es necesario conocer y poner en valor parte del material que atestigua los logros de Lorenzo Varoli, tales como fotografías, pergaminos, reconocimientos, artículos de diarios y revistas, haber sido inédito protagonista del cómic *Ruta 44* (1968), así como de algunos poemas y canciones que inspiró. Todos estos logros conformarán un *collage* de su personalidad y sus relevantes conquistas deportivas, simples piezas del complejo puzle de su existencia.

Varoli trascendió su época, esa cuando tener un automóvil en Talca era tan extraño como ser dueño de una nave espacial hoy en

1 Si bien el Rotary de Talca lo invitó en más de una ocasión a compartir su mesa fraterna, no hay registros de que Varoli haya pertenecido a esta institución. Ahora bien, es probable que haya pertenecido al Rotary Club de Constitución, al que habría ingresado posterior a su retiro de las pistas en 1953, puesto que en sus exequias fue despedido por el juez de Constitución don Félix Piñeiro, en nombre de Rotary Club (*La Mañana*, septiembre de 1960, p. 4).

día. Fue algo inusual, algo así como una aurora boreal por estos lares. Parafraseando a Da Vinci: por cada cosa mortal, el tiempo se interrumpe.

ANTECEDENTES GENERALES

“El nacimiento y la muerte
no son dos estados distintos,
sino dos aspectos del mismo estado”.
Gandhi

Recabar antecedentes biográficos sobre don Lorenzo Varoli, debidamente respaldados y fundamentados en fuentes confiables, no fue fácil. Decididamente los mismos son escasos, aun cuando en Internet abunda la información al respecto, como comentarios varios, datos sobre su vida, logros deportivos, su retiro de las pistas y posterior fallecimiento. Todo lo anterior otorgó una falsa apariencia de que estructurar una reseña sobre su existencia sería relativamente accesible. La realidad es otra: glosas con fuentes de origen poco confiables, meras generalidades que no remiten a fuente bibliográfica alguna, sitios web de instituciones que contaminan textos, fotografías y hasta documentos referentes a su trayectoria (y no solo la de él) con logos y clichés impresos, que se atribuyen la propiedad de los mismos, sin acatar normas ni leyes de autoría vigentes.

En 2004, la señora Marta Varoli Chartier –hija menor de don Lorenzo– donó a la Municipalidad de Talca una colección de trofeos, documentos, fotografías y reconocimientos pertenecientes a su padre, los que la Casa Consistorial –presidida por el alcalde Patricio Herrera– recibió con optimismo, comprometiéndose a crear un museo del deporte. Poco después, en noviembre de 2006, se editó el libro *Varoli: Una historia para no olvidar*, de los autores Alonso y Cristian Díaz. Lamentablemente, sus textos no dan cuenta de las fuentes en las que basan sus citas textuales ni comentarios de época. Si bien pudo haber contribuido a dibujar al personaje en la memoria colectiva, a través de lo anecdótico, también dejó fisuras al emplear una metodología informal, exenta de una carta de estilo



Cena en el Goyescas de Buenos Aires, Argentina, 1949. Varoli junto a los grandes del automovilismo de entonces, como Juan Manuel Fangio y Óscar Gálvez ("El Aguilucho"), ambos argentinos. Fuente: Fondo Histórico y Patrimonial de Talca.

que otorgara sentido y coherencia al intrincado puzle de la vida, obra y legado de don Lorenzo. Se sustentó en una sumatoria de ponencias individuales, que pudo complicar la comprensión de la semblanza de uno de los mejores automovilistas que ha tenido el deporte nacional.

La generosa donación de la señora Marta quedó bajo tuición de la Biblioteca Municipal de Talca, la que posterior al terremoto del 27 de febrero de 2010 continuaba protegiendo aquel tesoro historiográfico. Sin embargo, no pasó mucho tiempo para que este, en vez de ser puesto en valor para su exhibición y conservación, sufriera un severo detrimento que causó pérdidas de piezas, láminas y fotografías. Baste mencionar que sus trofeos, que en 2014 se resguardaban en una vitrina de aluminio y vidrio, fueron mandados sacar, trasladándose la vitrina a otro lugar del recinto y dejándose los en el suelo, sin ninguna protección. Fue así como, del total de la

donación, se rescataron doce copas de plqué, nueve banderines y un adorno de mesa metálico de un barco sobre una plataforma de madera, los que ostentaban un deterioro importante, tales como pérdida de base, asas, cubiertas e ilegibilidad en algunas leyendas, requiriendo a la fecha de una adecuada restauración para ser recuperados. Lamentablemente, de acuerdo con lo que se deduce de algunas fotografías publicadas y de espacios existentes en los cuales debería haber fotografías, es probable que algunos “se perdieran”.

Ante esta situación, el autor de estas líneas intervino, solicitando su custodia en la Sala del Fondo Histórico y Patrimonial, que creó en 2013. Esa acción los salvaguardó e impidió un perjuicio mayor. De igual manera, del interior de un *container* que se encontraba en el sector de estacionamientos de la Biblioteca Municipal, rescató unos rollos de papel, prontos a eliminarse, que atesoraban diferentes pergaminos, certificados, réplicas fotográficas y documentos mediante los cuales algunas ciudades e instituciones homenajearon al célebre deportista talquino. Dichos legajos daban cuenta del aporte de Lorenzo Varoli al deporte nacional, los que fueron rescatados del abandono en que se encontraban. Asimismo, con la salvaguarda de un álbum con fotografías de don Lorenzo –en precarias condiciones, casi destruido–, también donado por la señora Marta, más un cómic de la serie *Ruta 44* y copias de dibujos originales de don Germán Gable, publicados en 1968, nació la idea de materializar un proyecto editorial que los pusiera en valor y proyectara parte del legado de una de las grandes figuras que ha tenido el deporte tuerca criollo.

Este proyecto contó con el patrocinio y auspicio del Departamento de Administración de la Educación Municipal y la carrera de Pedagogía en Historia, Geografía y Ciencias Sociales de la Universidad Autónoma de Chile.

LÍNEA DE TIEMPO

- 1901: Nacimiento.
- 1925: Su primer garaje de calle 1 Oriente con 4 Sur.
- 1925: Su primera carrera Talca-Panimávida. Explotaron sus neumáticos.
- 1926: Su matrimonio con Laura.
- 1929: Circuito Sur. Fatal accidente que le significó ser suspendido por tres años. Se estrelló con el argentino Cauri.
- 1936, 16 de febrero: Premio Internacional Virginio F. Greco. Abandonó debido a la rotura de la caja de cambios.
- 1936, abril: Carrera Viña del Mar-Concepción. Llegó en tercer lugar.
- 1936, diciembre: Circuito Curicó. Una piedra rompió los cristales de sus lentes, afectando gravemente su vida. Se operó en Santiago.
- 1937: Gran Circuito Premio Aliviol. Arribó cuarto.
- 1937, 6 de agosto: Gran Premio de la República Argentina. Incurrió por primera vez. Denominado también Gran Premio de las Catorce Provincias. Remató en el puesto decimonoveno de los veinte que llegaron a la meta.
- 1937, 5 de septiembre: Se organizó una masiva manifestación en el Estadio Fiscal de Talca.
- 1937: Fue contemporáneo de grandes volantes argentinos, como Juan Manuel Fangio, Óscar Gálvez, Juan Gálvez y Domingo Marimón; y de los sobresalientes pilotos chilenos Bartolomé Ortiz, Óscar Kremer, Emmanuel Cugniet, "Tito" Fernández y Raúl "Papín" Jaras.
- 1947, noviembre: Gran Premio Internacional Buenos Aires-Santiago. Por ayudar al competidor argentino Raúl Riganti, que

- estaba con su vehículo empantanado en un recodo del camino, fundió el motor de su auto y no pudo terminar la carrera.
- 1948:** Antes de partir a Buenos Aires, asistió al matrimonio de sus dos hijos Lorenzo y Jorge.
- 1948:** Circuito Malargüe. Obtuvo tercer lugar.
- 1948:** Ganó la Prueba de Arica-Santiago o General Insa. El 10 de septiembre de 1948, Talca lo recibió triunfalmente por esa victoria.
- 1948, noviembre:** Gran Premio de la América del Sur. Abandonó cerca de Lima, por un probable sabotaje a su auto o fallas mecánicas reales, cuando iba en cuarto lugar.
- 1948, diciembre:** Periplo Lima-Santiago-Buenos Aires. Desafortunadamente debió abandonar la ruta frente a Tal-Tal, por problemas técnicos.
- 1949, 10 de abril:** Gran Premio Nos-Concepción. Llegó en primer lugar.
- 1949, 3 de julio:** Premio Asociación de Volantes. Primer lugar: Bartolomé Ortiz; segundo lugar: "Tito" Fernández; tercer lugar: Varoli.
- 1949, octubre:** Gran Premio de la República Argentina. Obtuvo el sexto lugar en la clasificación general.
- 1950:** Gran Premio General San Martín, corrido en el Circuito de Macul. Abandonó por problemas en su coche. Primeros síntomas de una fatiga cardíaca, que lo obligó a dejar las competencias para siempre.
- 1952:** Gran Premio Copec Arica-Santiago. Su última actuación en carreras.
- 1953:** Se va a residir en Constitución.
- 1960:** Su última morada.

EL PERSONAJE Y SU HISTORIA

Niñez y familia

Lorenzo Varoli nació en Talca el 8 de abril de 1901 en el barrio Edén, denominado también La Merced o El Arca de Noé. No es mucho lo que se conoce de su niñez. Nada se sabe sobre si formó parte de pandillas infantiles ni de su posterior vida escolar. Lo que sí quedó registrado en el Libro de Nacimientos del Obispado de Talca, fue:

En la iglesia parroquial de San Luis Gonzaga de Talca, a veinte y tres días del mes de junio de mil novecientos uno, yo el Cura, bauticé, puse óleo y crisma a Lorenzo Santiago de un mes quince días nacido, hijo lejítimo de Pablo Varoli y de Amalia Gheradi (sic), feligreses de esta parroquia. Fueron padrinos Bruno José Barlerir y Catalina Caballi, de que doy fé. Manuel Larraín [no tendría relación alguna con Monseñor Manuel Larraín Errázuriz; simple alcance de nombres], Cura y Vicario. Rubricado. (Obispado, 1901, p. 156)

Sobre su padre, se sabe que se llamó Pablo Varoli Guerra, un italiano avecindado en Talca que, junto a su esposa, fue feligrés de la parroquia San Luis Gonzaga, una de las obras del presbítero Fortunato Berríos Rojas (Valderrama, 2020), adalid del Seminario San Pelayo de Talca. Al respecto, un cronista de una revista nacional de aquellos años, destacaría que este era:

Natural de Ravena, Italia, bella ciudad donde se guardan los restos de Dante Aligeri (sic). Don Pablo era un artista decorador, y como tal llegó a Talca, para decorar el Teatro Municipal de esa ciudad. La madre de nuestro corredor es la señora Amalia Gherardi. Los hijos de este matrimonio fueron tres: un hombre, Lorenzo, y dos mujeres. De estas últimas solo está viva Pía, casada con don Enrique Durán, y que reside en San Felipe. (*Vea*, 1948b)

Igualmente, sobre el progenitor del niño Lorenzo, su amigo de la infancia, Benito Riquelme González, recordaría:

Hay tantas cosas y circunstancias en la vida que nos parecen insignificantes y sin sentido, como aquellas palabras de su padre, don Pablo, cuando al ofrecer un plato de tallarines en caprichosos espirales como un manojo de serpentinas perfumadas de especias, decía con orgullo: “Marco Polo nos trajo la masa de la China, pero los italianos le dimos un nombre y los hicimos universal”.

Si las golondrinas llenaban la calle con la alegría de sus vuelos y el canto de sus coloquios alados y las arboledas se entregaban a su éxtasis contemplativo del cielo y de las horas, don Pablo llenaba su casa de decoraciones, en que frisos, rosetas, esquineros y cornisas mostraban su buen gusto romano (de acuerdo a la época) y derramando flores y frutas sobre los techos pintados en colores indefinibles, que bien podía ser una atmósfera de primavera como un cielo napolitano en la esplendidez que los caracteriza.

La vida enlaza y aleja, y nos perdimos, pero, tanto en el extremo austral como en la pampa sabía que su apellido lentamente fue perdiendo su significado familiar para transformarse como elemento de patria, y el pronunciar “Varoli” era como un pulmón en funciones que vitalizaba la raza. (*La Mañana*, 1969, p. 4)

Como puede verse, Pablo Varoli Guerra fue un destacado artista ravenés, probablemente un hombre que amaba lo que hacía, tal cual lo rubrica la siguiente aseveración de Munita: “Era hijo de un artista decorador italiano, en el palacio de los salones de La Moneda hay murales que llevan la firma de Pablo Varoli” (*En viaje*, 1949, p. 62).

En aquella época, finales del siglo XIX e inicios del XX, Talca fue epicentro de una pléyade de destacados migrantes de la península itálica (Valderrama, 2011b, p. 144), tales como el constructor y pintor florentino Pietro Baldi Manella, el artista novarense Antonio Bertoni Sanguinetti, el pintor napolitano Eduardo Colucci Coppola, amén de Giovanni del Sante y Alberto Tartari (los dos últimos financiaron parte del costo de la Loba Capitolina de 11 Oriente 2 Sur), así como de muchos otros artistas y creadores. En ese contexto habría llegado don Pablo Varoli, a hermopear iglesias, capillas y edificaciones, y especialmente, el rutilante Teatro Municipal de Talca.

Por otro lado, no se sabe sobre la madre de Lorenzo. Era una época de acendrado machismo, caracterizado por una relegación de la mujer a labores domésticas, lo que se ratifica al comprobar que sobre su madre, Amalia Gheradi o Gherardi, no se encontraron antecedentes. Respecto a su hermana, Benito Riquelme, en un escrito inspirado en el fallecimiento del ídolo automovilístico, recordaba:

Lorenzo tenía una hermana pero en aquellos años no supimos de qué murió. Solo sé que en la capilla funeraria todo era blanco en tules y flores, los visitantes no la miraban como a un muerto, sino con una especie de mística adoración. También recuerdo que con él llegaba hasta el altar de la iglesia mercedaria y mirando a la virgen en el elevado altar le musitaba al oído:

—¡Ahí está tu hermana!

—¡Aída! —pero más bien adivinaba lo que sus labios apenas pronunciaban y salíamos en puntillas del Convento de los Monjes de hábitos blancos y en la pila de mármol untábamos los dedos con agua bendita y al santiguarnos, lo hacíamos con la vista fija en la Virgen del Altar. (*La Mañana*, 1969, p. 4)

Educación

Durante el transcurso de su niñez, nada hacía presagiar que aquel chico delgado, esmirriado y larguirucho, con el paso del tiempo se transformaría en un joven de un metro y ochenta y dos centímetros de estatura, corpulento y con claridad en sus ideales. Ni menos que sería un destacado deportista, especializado en competencias automovilísticas, llegando a ser uno de los pilotos más notables en la historia de Chile. En aquel entonces aún no comenzaba a escribir el guion deportivo que sería su eterna pasión y que daría sentido a su existencia.

De esos años no se sabe en qué establecimiento/s realizó sus primeras letras —o preparatorias— ni dónde estudió humanidades, aun cuando un periodista escribió una crónica en la que hizo la siguiente mención: “Hizo sus estudios en algunas escuelas locales y después los continuó en el Instituto Comercial” (*La Mañana*, 1960, p. 2). Al interpretarse la aseveración “después los continuó en el Instituto Comercial”, lo primero que se pensó fue en el actual Instituto Superior de Comercio de Talca. Para confrontar aquello se revisaron los libros de actas de ese establecimiento educacional, no

encontrándose registro alguno que lo identificara como uno de sus alumnos. La dirección del establecimiento, fundado el 8 de mayo de 1905, remitió un documento al autor de este trabajo, rubricado por su director, en el cual señaló que

se efectuó búsqueda en los libros de actas desde el año 1908 hasta el año 1952, en estas actas no se encontró registro alguno del Sr. Varoli Gherardi que hubiese estudiado en nuestro establecimiento educacional Instituto Superior de Comercio EMS. (Comunicación personal, 2022)

A partir de ese análisis infructuoso, se pensó que pudo haber estudiado en el Liceo Industrial de Talca, al que medios de comunicación escritos de las décadas del cuarenta y cincuenta mencionaban indistintamente como Liceo Industrial o Liceo Comercial. Dicha tesis se reforzaba por los conocimientos que tuvo sobre mecánica. Empero, consultados los registros escolares de ese liceo, desde los años 1908 hasta 1925, tampoco se encontró su nombre como uno de sus alumnos.

La familia Varoli-Quiroga remitió un escrito al autor de este trabajo especificando que “las preparatorias las hizo en el Comercial (sic). No realizó más estudios porque era un mecánico autodidacta” (Comunicación personal, 2022).

En síntesis, no se pudo determinar fehacientemente dónde efectuó sus estudios de preparatorias, ya que según familiares nunca efectuó los de humanidades.

Su entusiasmo por los “fierros”

Durante su adolescencia, Lorenzo pasaba horas enchulando su bicicleta, la que posteriormente cambió por una motocicleta, ya que desde siempre,

los deportes mecánicos fueron los de su predilección, el ciclismo primero, para seguir con el motociclismo y finalizar en automovilismo, en el que se inició el año 1925 para constituirse en su principal figura nacional [...] Se destacó siempre por su amor al trabajo y al deporte que supo abrazar con el calor de idealista. (*La Mañana*, 1960, p. 4)



Grupo de motociclistas en Plaza de Armas de Talca, década del cincuenta. Fuente: Olmedo, 2005.

Por esos años su pasión por los autos comenzó a cristalizar. A los diecisiete años tuvo su primer coche, un vehículo italiano marca Fiat, que por aquellos tiempos fue una verdadera sensación en su ciudad natal (*Vea*, 1948b, p. 14). Aquel coche marcaría sus inicios en el automovilismo.

Ese entusiasmo por los “fierros” fue una eclosión autodidacta. Hasta donde se sabe, la familia nada tenía que ver con motores y tuercas. Nadie había incursionado en un deporte tan “raro” como subirse a un coche y competir con otros. Además, eran tiempos en que los pilotos corrían en autos normales arreglados, por tanto, debía entregarse a modificar el suyo con vehemencia y hacerlo realmente bien, si quería sobresalir del resto, para lo cual aplicaría sus rudimentarios conocimientos de mecánica. En efecto, como recuerda su familia, a Varoli,

le gustaba inventar cosas. Como, por ejemplo, la vez en que comenzó a correr, todos se preguntaban por qué tomaba las curvas con tanta velocidad, a diferencia de los otros pilotos que no lo hacían. Y era porque él adaptó un sistema de frenos de un camión en su auto. Eso le daba una ventaja enorme ante cualquier corredor, ya que el sistema de frenos de los autos de entonces no era muy eficaz. Ese sistema que adaptó le dio la ventaja muchas veces, para tener tiempo de sobra en cada carrera. (Varoli-Quiroga, comunicación personal, 2022)



Derecha: El joven Varoli a los 25 años, cuando pasaba sus días hurgando en el corazón de las máquinas. Fuente: *Vea*, 1960. Izquierda: Varoli días antes de contraer matrimonio con Laura Chartier en 1926 en Santiago. Fuente: *Vea*, 1960.

Con el paso del tiempo se le reconocería como avezado mecánico (Muñoz, 2022, p. 9). En efecto, fue esa exhaustividad y preocupación por los detalles de su automóvil lo que posteriormente lo encumbraría a la cúspide de connotados y laureados pilotos nacionales y latinoamericanos, y lo que un día lo llevaría, peldaño a peldaño, a obtener el título de “grande” y a ser considerado como tal.

Matrimonio con Laura Chartier

No se conoce la fecha cuando conoció a Laura, nombre femenino que en los años sesenta hizo rodar una canción popular, con un pegajoso estribillo que rezaba: “Dile a Laura que la quiero, dile que yo la adoro”. Él tuvo a su Laura, a Laura Chartier, a quien conoció durante su estadía en Santiago y con quien habría contraído matrimonio en 1926, cuando tenía veinticinco años (*Vea*, 1960 p. 14). Sin embargo, no se encontró el acta de matrimonio en el Obispado de Talca, archivo católico que atesora documentos de la antigua Parroquia el Sagrario desde 1690, y de la Parroquia San Luis, desde el año 1900. Se buscaron antecedentes desde 1920 hasta 1945 y no se encontró nada. Al respecto, consultados dos integrantes de la familia Varoli-Quiroga, afirmaron que contrajo matrimonio en Santiago, lo que corrobora un artículo publicado en el diario *El*



Varoli preparando su coche Ford 47 en Mendoza, durante un alto del Gran Premio de la República Argentina de 1949. Fuente: Fondo Histórico y Patrimonial de Talca.

Centro (*El Centro*, 2019, pp. 12-13). Por tanto, es natural que no existan antecedentes en los libros de la iglesia local.

De aquella unión fecunda nacieron cuatro hijos, dos hombres: Jorge y Lorenzo; y dos mujeres: Amelia y Marta.

Su garaje de 8 Oriente

El tiempo transcurrió raudamente, y tras incursionar en Santiago –ciudad en que trabajó en una cervecería, aventura que fue de corta duración–, regresó a su ciudad natal, donde primero instaló un garaje en la casa de sus padres, en la calle 1 Oriente con 4 Sur. Ahí se ubicó su primer taller, donde trabajaba con un tornero que le fabricaba todas las piezas de su motor, de nombre Ramón Cansino.

La mitad de la propiedad era casa-habitación, y en la otra mitad funcionaba el garaje, que ya en la década del noventa estaba abandonado y lleno de tambores de aceite de doscientos litros, donde sus bisnietos y tataranietos –niños y jóvenes, entonces– iban a jugar (Varoli-Quiroga, comunicación personal, 2022). Su familia recuerda:

Él quería instalar una bencinera donde estaba la Copec, pero no lo autorizaron en ese tiempo porque era peligroso. De ahí entonces, se fue al cruce San

Miguel –camino hacia San Clemente– y al poco tiempo de haberse ido instalaron la Copec donde tenía su garaje con venta de repuestos.

El segundo taller estuvo en la esquina de 1 Oriente con 2 Sur, donde está una Copec hoy en día. Después se instaló con la bomba de bencina Esso en el Cruce Varoli.

Probablemente, en su primer taller debió haberse embelesado con el olor a bencina, el golpeteo de fierros recauchando neumáticos gastados, calibrando el aire de desvencijadas o rebosantes ruedas, desencajando tapabarros, revisando sistemas eléctricos, desengrasándose con guaipes las manos, etcétera, con su overol igualmente manchado de aceite y grasa, y su rostro cubierto de polvo. Estaba en su elemento.

Como mecánico de fuste que era, preparaba él mismo su coche para una competición. Sus vecinos acostumbraban verlo enfundado en su sencillo overol de maestro de motores, sumergido en el capó de su auto y conociendo el corazón de otras máquinas. Debido a ello,

el Garaje Varoli siempre tuvo nombradía, que él con su hijo salió a difundir por los caminos de Chile y Argentina. Se le estimaba además como un táctico que no salía a la prueba a romper coches, sino a cubrir las distancias en los promedios calculados. “Todo es cuestión de una buena máquina y un poco de suerte”, era su receta, y así anduvo siempre metido entre los primeros y, porque le gustaba rivalizar con los mejores, fue varias veces a Argentina. (*Estadio*, 1960, p. 20)

Miembro de la Gran Logia de Chile

Un aspecto inédito para revelar es su relación con la orden masónica, a la que perteneció, junto a sus hijos varones; a la Logia Voltaire N° 18, de la Gran Logia de Chile, alcanzando altos grados que le llevaron a ser designado como Venerable Maestro (presidente) en el año 1945. Los documentos de que consta su carpeta masónica –a la que tenemos acceso– ponen en evidencia una personalidad alejada de las luces que genera la fama, equilibrada, fraternal y caritativa, con intereses intelectuales profundos que, seguramente, matizaban



En un taller mecánico de Mendoza (Argentina), poniendo a punto su automóvil durante el Gran Premio de la República Argentina de 1949.
Fuente: Fondo Histórico y Patrimonial de Talca.

sus ansias de triunfos deportivos. Esto explica actitudes como la ayuda que prestó al corredor argentino Raúl Riganti, en el Gran Premio Internacional Buenos Aires-Santiago.

Masones que hicieron historia en Talca:

1. Enrique Jenkins Carter
2. Carlos Jungiohann Schleyer
3. Alejandro Venegas Carus (autor de *Sinceridad*)
4. Guillermo Sanders Clement (Primer Venerable 40)
5. Juan Saavedra Romero
6. Armando Zúñiga Ramírez
7. Juan Muñoz Olave
8. Raimundo Leschot de Castro
9. Jorge Cabello Pizarro
10. **Lorenzo Varoli Gherardi**
11. Jorge Venegas Venegas
12. Rómulo Ojeda Avaria
13. Samuel Jiménez Sepúlveda
14. Salustio Sánchez Carmona
15. Ricardo Burgos Guerra
16. Lautaro Mardones Bascuñán



Gráfica del Circuito Sur de Santiago (1929), donde protagonizó un fatal accidente que le significó ser suspendido por tres años. Fuente: Fondo Histórico y Patrimonial de Talca.

Ahora bien, hay muy poca información sobre él y solo un lápiz de su rostro. Los antecedentes dan cuenta de que se inició en la Respetable Logia Voltaire 18 el 13 de octubre de 1928, pero no debió ser muy devoto, ya que estuvo fuera algún tiempo, reincorporándose en 1935. Fue elegido como Venerable Maestro en noviembre de 1945. Sirvió el cargo por cinco meses, renunciando por problemas de salud, asunto que no todos comparten, porque argumentan que para él la masonería no era importante. Lo más probable es que no haya alcanzado a jurar en la Asamblea de la Gran Logia (Sánchez, 2022).

Se sabe de algunos aportes económicos para su carrera. En 1941, el hermano Barberis –de Reforma 40– propuso que se hiciera un aporte para una carrera internacional en la que participaría, y en 1950, el Venerable Maestro Benedicto Fernández agradece a la Gran Logia,

la suma de \$ 1.000 [...] con que contribuye a incrementar los fondos que se están reuniendo con el fin de adquirir un automóvil para el Q:.H.: Lorenzo Varoli Gherardi, como consecuencia de su destacada participación en carrera de las 14 provincias argentinas. (Archivo Masónico Respetable Logia Voltaire 18)

En octubre de 1946 se iniciaron sus hijos Lorenzo y Jorge, quienes no llegaron a maestros.

CONTEXTO E INICIOS DEPORTIVOS

Contexto deportivo

¿Fue Varoli producto de una época, de un período histórico que privilegió a corredores de su talla para que sirvieran como ejemplo a la sociedad a la que se debían? ¿Un país de pilotos de automóviles? No, claramente no. Fue un talquino, un chileno, que obtuvo logros deportivos –como lo han hecho otros– merced a su propio talento, esfuerzo y trabajo. No de un proyecto ni de un ambiente, ni de un plan. Simple excepción a la regla. En ese tenor, un interesante trabajo de Edgardo Marín sobre el deporte chileno da a conocer que,

el deporte aparece en escena para los chilenos, a fines del siglo XVIII, como la gran carta a jugar. No solo porque nos haría fuertes y sanos, manteniendo la tradición de consagrados guerreros de todas las guerras, particularmente la de 1879, sino porque mantendría las virtudes morales que el alcoholismo y la holganza amenazaban. Pistas y canchas aparecen como alternativa a las tabernas donde la raza se degenera. El Ejército y la Marina, que se surten del pueblo sano, propician el ejercicio físico en sus filas y entran pronto en el ambiente competitivo del deporte. (2007, p. 50)

Durante el siglo XX se aprecia una arrasadora popularidad de los deportes, quizás favoreciendo más el espectáculo que la práctica en sí, como motor de desarrollo e higiene mental. No obstante, “no se entiende al deporte como un componente del patrimonio cultural de la población” (Marín, 2007, p. 50). De hecho, “las leyes que aspiran a protegerlo y desarrollarlo demoran décadas en el parlamento y apenas, superficialmente, se comienza a aceptar que no es un enemigo de la inteligencia ni del conocimiento” (p. 50).

Imaginemos, entonces, cómo Varoli se fue construyendo en una ciudad que mutó de una inicial apatía hacia un apoteósico fervor. Poco después de su nacimiento, en la ciudad del trueno se irían



Caricaturas de época (1948) de Mario Brack, pseudónimo de Clodomiro Bravo Rodríguez, dibujante y grabador talquino. Fuente: Centro de Documentación Patrimonial de la Universidad de Talca.

gestando diversas instituciones deportivas, educacionales, sociales y otras. Entre las más destacadas merece mencionarse la del fútbol, que un lejano 24 de agosto de 1902 reunió a los primeros entusiastas peloteros: un grupo de alumnos del Liceo de Hombres. Estos, junto a sus profesores, se dieron cita en la Plazuela de los Baños Públicos (terrenos donde se situó la Feria Internacional de Talca) para entretenerse “en un juego animadísimo, vistiendo variados y muy pintorescos trajes que producían gran regocijo entre los desocupados espectadores” (Club de Deportes Rangers, 1952, p. 5).

De ese juego nació el Preparatoria F. C., precursor del balompié piducano; y pocos días después nacía el Tricolor F. C., formado por los estudiantes de la Escuela Superior de Niños Núm. 1. Además, el 13 de septiembre de 1902 fue creada por los profesores primarios la primera organización futbolística: Decano del Fútbol Talquino (Fernández & Nazar, 2002, pp. 12-13). Y el 2 de noviembre de 1902 nació Rangers de Talca. En ese entonces existían los clubes Almirante Barroso, Talca F. C., O’Higgins, Colón, Chile, Thunder y Victoria.

De igual forma, ya en 1909 existió en la urbe un equipo femenino de fútbol. Hubo campeonatos interliceos femeninos a nivel nacional, contexto en el que sobresalió el equipo del Liceo de Niñas de Talca en 1904; al igual que los equipos femeninos de la Escuela

Normal de Talca, en 1909, evidenciando que las mujeres también tuvieron protagonismo en la historia del balompié local y nacional.

Por otro lado, también hubo visionarios talquinos que imaginaron las ventajas de pilotar máquinas aéreas, como el general de división Arístides Pinto Concha (1859-1924) y Luis Alberto Acevedo (1885-1913); y otros audaces se atrevieron a escindir el aire en “veloces” aparatos aéreos, sentando de esa manera las bases de la aviación nacional, como el aventurero Luis Page Rivera (1889-1956).

A la sazón, poco o nada se comentaba sobre autos. Como se podrá apreciar, fue en ese desaparecido escenario que el chico del barrio Edén se fue desarrollando y acumulando experiencias.

Grandes volantes de antaño

El automovilismo que entusiasmaba en aquel entonces era el de Turismo Carretera; todavía el de circuito no se ponía en onda. Cuando largaba una competencia se juntaba gran gentío en los caminos a vitorear a sus favoritos. Hasta hoy, son muchos los que añoran esa época que alguien llamó la de Lorenzo Varoli.

Se debe considerar que entonces los pilotos arreglaban sus máquinas a punta de entusiasmo (no existían los adelantos técnicos posteriores), haciendo gala de mucho sacrificio y no poca inventiva. Además, la mayoría de los caminos eran terrosos en verano y pantanosos en invierno, difíciles de transitar.

1917 tuvo como líderes de las carreras de automóviles a Carlos Unzurrunzaga, Pila de Massa, Feliciano Echavarría, Genaro Rodríguez y Vicente Rodríguez. Entre 1920 y 1925 continuaron “reinando” esos mismos pilotos, alternándose los primeros lugares con otros que se iban incorporando, hasta que formaron en esa década una legión de personajes que le dieron sentido e identidad a las lides automovilísticas nacionales. Así surgieron los inicios del automovilismo deportivo en Chile. Ese que eclosionó una hornada de talentosos pilotos nacionales, tales como Federico Helfmann, Carlos Fache, Juan Lazarini, Rafael Sotomayor y Lorenzo Varoli. Ulteriormente se sumarían muchos más, como los hermanos Emmanuel y Luis Cugnet, Óscar Kremer, “Tito” Fernández, Juan Carlos Gac, Boris Garafulic, Luis Gimeno, Ramón Ibarra (padre), Eduardo

Kovacs, Carlos Niemayer, Germán Mayo Correa, José Dolores Moreno, Sergio Neder, Felipe Neder, Fernando Paredes, Manuel Podestá, Lino Pesce y Sergio Santander (padre) (Díaz & Díaz, 2006, p. 43). Pilotos que campearon en el deporte tuerca chileno, alternándose en los primeros lugares, pero sin consolidarse cada uno de ellos como un auténtico campeón, sino logrando triunfos ocasionales, ya que luego fueron desplazados por otros (*La Nación*, 1948, p. 6).

Fue en aquel escenario en el cual Varoli estampó un sello particular de “ñeque” y bravura criolla, lo que fue reconocido por la afición popular local y nacional. Generó una explosión de entusiasmo, a la vez que consolidó al automovilismo como deporte masivo, lo que nunca más se experimentaría.

Y si en la década anterior descollaron efímeros nombres de pilotos que, a la par de sus triunfos, desaparecieron en el anonimato de sus derrotas, a partir de 1930 en adelante surgieron nuevos valores, entre los que destacaron los siguientes:

Lorenzo Varoli, Aladino Azzari, el gran “loco Azzari” dedicado después a la aviación, Santiago Lazo, Antonio Mussa Méndez, Óscar Andrade, Mario Jiménez, el antofagastino Cortesse, Casale y otros. Surgen las competencias internacionales con los argentinos Caru, Blanco, Krusse, Riganti y otros son los grandes rivales de los volantes de nuestro país. Hay interés en las casas comerciales por cooperar al desarrollo del automovilismo deportivo y Chrysler y Studebaker se disputan el honor de ganar las principales carreras. Los promedios suben a 140 ó 150 kilómetros a la hora. (*La Nación*, 1948, p. 6)

A continuación, se recordará brevemente a algunos grandes deportistas cuyos nombres el tiempo aventó.

Juan Manuel Fangio

Corredor automovilístico argentino, nacido en Balcarce, en 1911 (Teren, 2019, p. 18). Hijo de emigrantes italianos y de humilde origen, empezó a competir en 1938. Se distinguió en carreras locales, conduciendo un Ford Special.

Gracias a que su población natal le subvencionó un Chevrolet de Turismo Carretera, en 1939 triunfó en los denominados mil de

Argentina y en el Gran Premio Internacional del Norte de 1940, victoria que lo lanzó al estrellato nacional. En 1946, el campeón italiano Achille Varzi lo tomó como discípulo, preparándole para disputar carreras internacionales. En 1948 se presentó en Francia al volante de un Simca-Gordini.

Durante su actividad deportiva, Fangio obtuvo cinco veces el título de campeón del mundo: 1951, en un Alfa Romeo; 1954, en un Maserati-Mercedes; 1955, en un Mercedes; 1956, en un Ferrari; 1957, con otro Maserati. Entre sus numerosísimos triunfos se pueden enumerar: el Gran Premio de Argentina, con un Maserati (1954) y con un Mercedes (1955); el Gran Premio de Bélgica, con un Maserati (1954) y con un Mercedes (1955); el Gran Premio de Buenos Aires, con un Mercedes (1955); el Gran Premio de Europa, con un Alfa Romeo, formando pareja con Luigi Fagioli (1951); y con un Mercedes (1954); y el Gran Premio de Italia, con un Maserati (1953) y con un Mercedes (1954-1955). En 1958 abandonó su actividad deportiva (*Monitor*, 1969, p. 940).

Al retirarse de las pistas, era el único piloto que había obtenido cinco títulos mundiales y el campeón del mundo que había ganado el título a edad más avanzada. En total disputó cincuenta y un grandes premios puntuables, de los que ganó veinticuatro, logro que superó los obtenidos por todos los rivales de su tiempo, incluso por pilotos de épocas posteriores. Está considerado uno de los corredores de automóviles más destacados del siglo XX, siendo aventajado solo por el siete veces campeón Michael Schumacher, en 2003 (Fernández & Tamaro, 2004, p. 25).

Raúl “Papín” Jaras

Nacido el 14 de mayo de 1931 en Santiago. Su apodo “Papín” lo recibió cuando era niño y lo acompañó siempre en su destacada carrera en el automovilismo, tanto en Chile como en el extranjero. Se inició precozmente a bordo de una motocicleta, y de ahí cambió al automóvil (*La Tercera*, 2013, p. 12).

Fue cinco veces campeón de Turismo Carretera entre 1964 y 1968, y en 1969 se radicó en Argentina, donde fue fichado por el equipo Torino de Industrias Káiser Argentina, con el cual fue

campeón argentino ese mismo año. Un grave accidente sufrido en Buenos Aires, en 1970, lo alejó definitivamente de las competencias, marcando el fin de su carrera como piloto.

Conoció a Varoli en la carrera de Arica a Santiago en 1948, cuando era muy jovencito; tenía apenas dieciocho años y admiraba profundamente al corredor talquino. Afirmaba que era muy precavido y acostumbraba a llegar con dos días de anticipación al lugar en que se desarrollaría la competencia, con el propósito de preparar bien su auto antes que se iniciara, considerando que las máquinas llegaban casi desarmadas. Recordaba, además,

siempre uno llevaba como copiloto a un mecánico. En el caso de Varoli lo acompañaba su hijo. Él lo ayudaba viendo la bomba de aceite, el agua y cómo se comportaba el auto durante la carrera, porque uno alcanzaba velocidades muy grandes. ¿Cuánto? Hasta los 180 kilómetros por hora [...] Nos hicimos amigos en la época de la carrera Arica a Santiago. (Díaz & Díaz, 2006, p. 18)

Estuvo en Talca en 1994 con motivo de la inauguración del monolito Cruce Varoli, ocasión en que recordó, emocionado, su amistad con el corredor talquino. En 2010 el Círculo de Periodistas Deportivos de Chile lo premió con la estatuilla Antiguo Deportista. Falleció en enero de 2013.

Dante Emiliozzi

Destacado automovilista nacido el 10 de enero de 1916 en Buenos Aires, Argentina. Se consagró campeón de Turismo Carretera en cuatro oportunidades entre 1962 y 1965. Fue el segundo hijo de don Torcuato Emiliozzi (mecánico) y doña Adalgasia Bormioli, ambos de origen italiano. Creció en el barrio porteño Floresta, hasta que poco después su familia se mudó a la ciudad de Olavarría.

Desarrolló –junto a su hermano Dante, cuatro años mayor que él– un preclaro talento mecánico de manera autodidacta, ya que creció entre motores en el taller mecánico que su padre tenía en Olavarría, así como su pasión por el automovilismo (Marín, 2007, p. 60). No obstante, no fue sino hasta principios de la década del treinta cuando ambos hermanos comenzaron a participar en carre-



El piloto curicano Bartolomé Ortiz. Fuente: Fotografía patrimonial tomada por René Veloso, Museo Histórico Nacional.

ras de Ford T y Ford A, ganando varias de ellas. Con el estallido de la Segunda Guerra Mundial se alejaron para siempre del deporte motor, para dedicarse exclusivamente y hasta el fin de sus días, a la mecánica. Falleció el 24 de enero de 1989, en Olavarría.

Bartolomé Ortiz Sanz

Nació el 24 de agosto de 1907 en Curicó. Tras practicar motociclismo se inició en las carreras de autos en 1939, disciplina en que llegó a ser uno de los volantes más populares de Chile, exitoso y con una extensa trayectoria deportiva (*El Mercurio*, 1994, p. 8). Desde sus inicios se hizo notar por su estilo agresivo, por el cual fue apodado “El Loco” Ortiz, aunque la leyenda lo registró como “Bartolo” (Marín, 2007, p. 60). Entre sus méritos deportivos está el haber sido campeón de Turismo Carretera en Chile desde 1961 a 1964; cuatro veces vencedor del Gran Premio Santiago-Arica; y en 1952 obtuvo el Gran Premio Nacional de Perú. Falleció en Santiago, en abril de 1994.

Óscar Alfredo Gálvez

Nació en Buenos Aires, Argentina, el 17 de agosto de 1913. Hijo de los inmigrantes españoles Marcelino Gálvez y Matilde, fue un connotado piloto de automovilismo argentino, uno de los más laureados junto a su hermano menor, Juan. Allende la Capital Federal, su

padre poseyó un taller mecánico en la esquina de Garro y Urquiza –barrio de Parque Patricios–, desde donde se mudarían posteriormente al barrio de Caballito.

El 15 de agosto de 1937 debutó, con su recordado Ford negro y blanco, en una competencia de Turismo Carretera, en la categoría *stock* más emblemática del país trasandino. Sin embargo, para ser “bueno” hay que ser constante, y pasarían diez años para que consiguiera su primer título, cuando la afición ya lo consideraba un ídolo, por su audacia como piloto y su personalidad carismática.

El 18 de enero de 1953 participó en el Primer Gran Premio de la República Argentina de Fórmula 1 a bordo de un Maserati, disputado en el flamante y recién inaugurado Autódromo 17 de octubre de la ciudad de Buenos Aires. Arribó en el quinto lugar de la carrera, que fue ganada por el italiano Alberto Ascari, con una Ferrari.

Denominado por la afición “El Aguilucho”, conquistó en Argentina noventa triunfos sobre trescientas nueve intervenciones. Finalmente, se despidió del automovilismo a los cincuenta y un años, en la vuelta de Junín en 1964, al comando de un Ford Falcon. Falleció el 16 de diciembre de 1989 (*El Gráfico*, 1949, p. 36).

Juan Gálvez

También nació en Buenos Aires (*La voz de Bragado*, 2019), el 14 de febrero de 1916. Destacado piloto del automovilismo trasandino conocido por haber sido el máximo campeón del Turismo Carretera, con nueve campeonatos ganados.

Comenzó a correr junto a su hermano Óscar en las primeras pruebas de Turismo Carretera de fines de la década del treinta, como acompañante de este último. No obstante, después compitieron en diferentes vehículos (*La voz de Bragado*, 2019). Juan Gálvez hizo su debut en las 1000 Millas del Automóvil Club de Avellaneda el 14 de diciembre de 1941, finalizando como escolta del vencedor Juan Manuel Fangio. La primera victoria llegó el 22 de febrero de 1949, en la Primera Vuelta de Santa Fe.

Falleció en la Prueba de Olavarría, Argentina, el 3 de marzo de 1963, a los cuarenta y siete años, en el que fue el único accidente de su carrera.



El corredor Aladino Azzari. Fuente: *Estadio*, 1949.

Aladino Azzari

Está considerado el primer gran corredor e ídolo popular de los albores del automovilismo nacional. Un piloto audaz, talentoso, de nervios de acero, con un físico de astro de boxeo de la categoría mayor, de un porte y fortaleza como pocos, y con nombre de campeón. Un verdadero coloso al que nadie le discute el derecho a figurar entre los grandes volantes chilenos de todos los tiempos.

A pesar de haber evidenciado su pasión por el automovilismo a inicios de la década del veinte, manejando en sus comienzos coches de varias marcas como Ford y Dodge (*Vea*, 1948b, p. 16), su nombre pasaría a la historia asociado a la marca de sus mayores éxitos deportivos: Studebaker.

Domingo Marimón

Fue un destacado piloto de automovilismo de velocidad argentino, de origen catalán, nacido el 8 de mayo de 1903 en Cataluña, España. En su época, cariñosamente lo apodaron “Toscanito”, debido a que corrió ese gran premio con un Coupé Chevrolet pintado de blanco el techo, rojo en la parte inferior y verdes las llantas de los neumáticos, llevando inscrito el número 12.

Compitió en categorías como en la Fórmula 1 Mecánica Argentina y el Turismo Carretera. Falleció el 30 de junio de 1981.

Emmanuel Cugniet Boulet

Nació en Santiago, en 1915. Desde muy joven Emmanuel se interesó por el deporte con ruedas (Orezzoli, 1958); la primera vez que compitió fue en una carrera de bicicletas, cuando apenas tenía trece años. Entonces, era septiembre del año 1928 y la referida carrera se efectuó entre la plaza Bogotá y avenida Matta. En esa oportunidad obtuvo el primer lugar, y en la clasificación general obtuvo un segundo lugar.

Participó en la carrera Arica-Santiago, la que tenía cinco etapas, pero no obtuvo el primer lugar en ninguna de ellas.

“Tito” Fernández

Está considerado como uno de los mejores pilotos chilenos de la época, junto a Luis y Pedro Campos, Bartolomé Ortiz, los hermanos Cugniet, René Astorga, Julio Alonso, Óscar y Francisco Kremer, y Jorge Soza.

Durante los años que duró la Segunda Guerra Mundial se produjo, por razones obvias, un obligado y largo receso en las carreras de automóviles. No obstante, participó en 1946 de la primera carrera de autos después de ese sangriento conflicto internacional.

Obviamente, hubo muchos otros pilotos que, por razones de espacio –así como por el objetivo del presente libro– no fue posible reseñar.

Como se puede advertir, fueron muchos los corredores que dieron vida y fama al entonces incipiente deporte del automovilismo, pero pocos concitaron tanto interés y pasión por el vértigo y la velocidad como Varoli. En cada carrera, cuando las ruedas de su coche palpaban el suelo, lo electrizaban de emoción y entusiasmo, recorriendo el país como una corriente magnética, y que en años muy posteriores tendría en Eliseo Salazar a su máximo exponente, piloto que llegó a competir con los mejores del mundo.

Sus inicios en el deporte tuerca

“El deporte gusta porque halaga la avaricia,
es decir, la esperanza de poseer más”.
Montesquieu

¡Y llegó el día para el bisoño talquino! Ese en que de la palabra debió pasar a la acción. Entonces tenía veintitrés años en el cuerpo y muchas imágenes y anhelos en su mente. Quizás era muy joven, quizás carecía de experiencia; el hecho es que en 1925 se inscribió para participar en una carrera regional. Nada menos que en el Circuito Talca-Panimávida, ruta por la que presumiblemente pudo haber pasado en alguna ocasión, pero como simple automovilista que disfrutaba el paisaje.

¡Dieron la partida! El novel corredor avanzó los primeros kilómetros de la competencia sin problemas, pilotando un Dodge de ese año. Se las ingenió como pudo para vadear esteros y ríos, subir cuestras, conduciendo por complejos caminos de piedras y tierra, llenos de sinuosidades. Sin embargo, pese a su empeño, no tuvo mayor suerte. Prácticamente a mitad de camino explotaron los neumáticos de su coche, y se vio obligado a abandonar por fallas mecánicas (Velasco, 2020). No obstante, aquella frustrada experiencia sería un faro que lo iluminaría en otras posteriores. Cierto, porque aquel fracaso, en lo que fue su primera carrera como profesional, no mermaría su espíritu deportivo. ¡Pronto retomaría con más ímpetu nuevos desafíos y metas automovilísticas!

Comentaristas de entonces especulaban que era un competidor serio y seguro, mencionando (con algo de confusión en las fechas) que “desde su debut a los 21 años se le pronosticó buen futuro, pese a que en los primeros intentos apareció con foyeques sin mucha cuerda” (*Estadio*, 1960, p. 20). A su habilidad se sumaba su carácter

bonachón y amable, como todos los gordos, poseía la serenidad y la fortaleza física y moral para ser un campeón en el riesgoso deporte del volante. Con la apariencia de chacarero de los grandes rutereros argentinos: Marimón, Zatuszek, Carú y Blanco. De joven había practicado tiro con fusil y ya mostraba vista certera, mano segura y aplomo singular.

Humilde hasta la exageración, parecía no dar importancia a sus actuaciones y fue común verle al término de las carreras, inmutable ante el júbilo desbordante de miles de espectadores. Se bajaba del coche y se dejaba abrazar sin poses y desbordes, como un ausente. Es probable que si hubiera salido último se habría bajado igual. (*Estadio*, 1960, p. 20)

Compitiendo en Santiago

Comenzó a correr a finales de la década del veinte en la capital, llevando como acompañante a Pedro Marticorena. Allá sus actuaciones fueron mejorando paulatinamente, llamando la atención de los periodistas y reporteros nacionales, lo que le valió ir labrándose poco a poco un nombre en la afición deportiva. Quizá el único corredor que pudo hacerle el peso en Chile fue el curicano Bartolomé Ortiz.

De esos años, su hija Marta rememoraría las manos de su padre, las que, en su opinión, no desmerecían en presencia, siendo hábiles tanto en la conducción como al momento de arreglar los infaltables desperfectos mecánicos que surgían en alguna competición. Igualmente, si le solicitaban definir a su padre, la señora Marta lo retrataba como un hombre bondadoso, comprensivo, cariñoso y preocupado de su familia. Siempre que regresaba de sus viajes, rememora, traía regalos (Verdugo, 2003, pp. 8-9).

Poco después, en 1929, emprendió su segunda carrera en el Circuito Sur de ese año, en Santiago, en un coche Chrysler que ostentaba el número 9. En dicha ocasión se estrelló con otro corredor, apellidado Cauri, quien quedó gravemente herido, razón por la cual



En el garaje de la casa de sus padres. Fuente: Fondo Histórico y Patrimonial de Talca.

fue suspendido por tres años (Muñoz, 2022, p. 9). Después de esa carrera no quiso correr más, “pero una conversación con Riganti, a su paso por Talca, en una de las carreras internacionales, le persuadió a luchar nuevamente en las carreteras” (Vea, 1960, pp. 20-21).

Su entusiasmo por el automovilismo jamás se contuvo y solo circunstancialmente pensó en abandonarlo, para luego volver a tomarlo con más convencimiento, el que no se detendría sino hasta que su cuerpo lo demandara.

Si se hace una sumatoria de los torneos deportivos en que intervino el corredor talquino, se tiene que en toda su vida participó en veintidós competencias automovilísticas –desde 1925 hasta 1953–, siendo contemporáneo de grandes volantes sudamericanos, al igual que de sobresalientes pilotos chilenos. Desde 1931 hasta 1945 se alzó como un verdadero “patrón de los caminos”. Lorenzo Varoli, el talquino, el “Tiburón”, el “piloto suicida”, el avezado mecánico autodidacta, el de corazón noble, quien aunó a multitudes e instituciones cada vez que competía.

Del total de carreras en las que participó, solamente llegó en primer lugar dos veces –ambas en 1948 y en Chile–, obtuvo el tercer puesto en tres oportunidades; en una el cuarto lugar, y en otra un meritorio sexto puesto... amén de abandonar en ocho oportunidades. Sin embargo, sería aquel logro del sexto lugar conseguido en el



Circuito Sur de Santiago (1929), su segunda carrera de Turismo Carretera. Fuente: Fondo Histórico y Patrimonial de Talca.

Gran Premio de la República Argentina (1949) el que catapultaría su nombre y fama a nivel latinoamericano (ya lo tenía en Chile), contribuyendo, a la vez, a la construcción de una auténtica “Variomanía chilensis”, de la que aún quedan resabios en Talca y otras ciudades del país.

LAS DURAS COMPETENCIAS I: AÑOS TREINTA

“Habría que inventar un juego
en el que nadie ganara”.

Jorge Luis Borges

Premio Internacional Virginio F. Greco

Tras su primer fracaso en 1925 tuvo que enfrentar el grave accidente en el Circuito Sur de 1929 que casi lo hace abandonar, pero finalmente decidió que lo suyo era y sería el automovilismo competitivo. Así pues, se inscribió para participar en su primera actuación en Argentina, que tendría lugar el 16 de febrero de 1936: el Premio Internacional Virginio F. Greco, llamado también Gran Premio de Argentina. Se trataba de una histórica competencia internacional que abarcaba territorio argentino-chileno, que comprendía nueve etapas: Buenos Aires-Córdoba, Córdoba-Mendoza, Mendoza-Santiago, Santiago-Temuco, Temuco-Neuquén, Neuquén-Bariloche, Bariloche-Comodoro Rivadavia, Comodoro Rivadavia-Bahía Blanca y Bahía Blanca-La Plata, con un total de 6.895 kilómetros recorridos (*La Mañana*, 17 de febrero de 1936, p. 4).

Primera etapa: Buenos Aires-Córdoba

La etapa fue bastante reñida. La clasificación la iba liderando Orsini, seguido por McCarthy y tercero Hipomenes (*La Mañana*, 17 de febrero de 1936, p. 4), en tanto que Bengolea ocupó el decimotercer puesto. Cuando solo faltaban cien kilómetros para finalizar el trayecto de la primera etapa, el chileno Freitas marchaba bastante rezagado, debido a que tuvo algunos desperfectos en el coche, similar a lo que le ocurrió a su connacional Hoffman.

La etapa fue ganada por Antonio Vásquez, pilotando un Ford V8, en tanto que Varoli arribó en la octava posición. Como dato anecdótico, se consignó que dos coches quedaron fuera de carrera: uno,



Ahora, señora, señor, joven, ¡póngase cómodo y dispóngase a disfrutar del vértigo y velocidad de los primeros años del Turismo Carretera nacional y sudamericano! Volatizado escenario de Varoli. Circuito Sur de Santiago (1929). Fuente: Fondo Histórico y Patrimonial de Talca.

por volcamiento en la zona de San Nicolás; otro, por abandono en la localidad de Barrancas.

Segunda etapa: Córdoba-Mendoza

El primero en llegar a Mendoza fue Daniel Musso (coche N.º 98), enseguida arribó Antonio Vásquez (coche N.º 55), después lo hicieron Carlos Arzani (coche N.º 65), Ricardo Rissati (coche N.º 110), Raúl Riganti (coche N.º 44), Suppicci Sedes (coche N.º 89), “Hipomenes” (coche N.º 587), Eduardo Pedrazzini (coche N.º 88), Eleuterio Donzino (coche N.º 91), Antonio Pereyra (coche N.º 84). Luego llegaron Tadeo Taddia (coche N.º 47), E. Kellemborg (coche N.º 4), más atrás el coche de Orsini y, siguiéndolo de cerca, Varoli (decimotercer lugar). En la clasificación general, el corredor talquino ocupó el noveno lugar.

Entre las vicisitudes acontecidas, se hizo mención a que “el corredor Pedro Orsi sufrió la salida de una rueda. Esto lo ha hecho perder mucho tiempo. No se sabe si continúa. Augusto McCarthy volcó, pero enderezó el coche y ha seguido corriendo” (*La Mañana*, 18 de febrero, 1936, p. 4). De igual forma, Varoli desafortunadamente perdió valiosos treinta y cinco segundos, debido a que “por cinco veces sufrió las roturas de las gomas” (*La Mañana*, 18 de febrero,

1936, p. 1), según telegrama que le envió desde Mendoza a su señora Laura Chartier.

Tercera etapa: Mendoza-Santiago

El diario *La Mañana* dio a conocer que el jueves 20 de febrero de ese año se dio inicio a la difícil competencia en la ciudad de Mendoza, en medio de un entusiasmo indescriptible. La hora de largada fue a las siete de la mañana, hora argentina, equivalente a las seis de la mañana, hora chilena, en una carrera contra el tiempo, ya que en cada partida se consideraba el tiempo obtenido en las pruebas anteriores.

La población entera de la ciudad allende los Andes se dio cita al lugar de la partida, con el fin de aplaudir e infundir ánimos a los competidores, que con un minuto de diferencia partían en demanda del camino, tras la victoria de la etapa más corta, pero la más accidentada de toda la competencia.

Cerca de 40.000 personas eran las que vitoreaban a cada uno de los pilotos que iniciaban la gran justa mecánica. Minuto a minuto, partían los coches, con sus motores rugientes, a gran velocidad, llevando los pilotos en sus caras la esperanza de la victoria, y sus acompañantes agradeciendo las ovaciones de la enorme concurrencia. (*La Mañana*, 19 de febrero, 1936, p. 6)

Después de trasponer el Cristo Redentor, las velocidades que los pilotos imprimieron a sus coches fueron mayores y el puntero marcó un promedio de 66 km/h en terreno abrupto, caracterizado por numerosas pendientes y pronunciadas curvas.

Varoli arribó a Santiago poco después de las 13:00 horas, en la octava posición, en su coche Plymouth que ostentaba el número 63, siendo el mejor ubicado de los pilotos chilenos.

En relación con las dificultades y adversidades en la etapa, expresó:

Sí, he tenido varios contratiempos que lamentar en el transcurso de la carrera, que han restado en mi contra más o menos en la misma diferencia de tiempo que me separa del puntero en la clasificación general. De Córdoba a Mendoza hube de lamentar la rotura de cinco gomas y en esta última etapa de Mendoza a Santiago algunos anillos. (*La Mañana*, 19 de febrero, 1936, pp. 5-6)

En esa fase de la competición participaron sesenta y cuatro de los ciento catorce corredores que iniciaron la prueba en Buenos Aires. De estos, según publicaba la prensa capitalina –considerada centralista por los talquinos–, Varoli era uno más de tantos. En sus páginas y comentarios no destacaba la brillante actuación de un provinciano en una competición internacional. *La Mañana*, por el contrario, destacaba con grandes titulares cada logro del corredor chileno, explicitando en sus crónicas que “todo Talca está pendiente de la gran carrera internacional de automóviles por el Premio Virginio F. Greco y de la cual hoy se corre la tercera etapa entre Mendoza y Santiago de Chile” (*La Mañana*, miércoles 19 de febrero, 1936, p. 5).

Asimismo, la expectación del público se justificaba porque en esa prueba automovilística, la más grande de Sudamérica, además de Varoli tomaban parte varios chilenos, como Andrade, Bengolea y Jenkins (cuyo hermano Enrique Jenkins Carter fue un destacado filántropo talquino y masón), pero los logros del primero eran prácticamente ignorados por los medios de comunicación escritos y radiales santiaguinos:

Después de su brillante actuación en la segunda etapa, llegando en el octavo lugar y a una hora y minutos escasos del puntero, no se ha destacado mayormente su performance, como si por ser talquino dejara de ser chileno.

Pero nosotros que desde un principio tuvimos fe ciega en Varoli, estamos seguros que si hoy con su pericia de gran piloto logra traspasar sin contratiempos la Cordillera de los Andes, estamos seguros que en la etapa Santiago-Temuco impondrá su gran clase y se clasificará ganador de esta etapa, ya que conociendo, palmo a palmo el trayecto, podrá exigir a su Plymouth su mayor rendimiento. (*La Mañana*, 19 de febrero, 1936, p. 5)

En la meta santiaguina, ubicada en la avenida Independencia, Varoli fue llevado en andas por el público hasta el puesto de control, siendo vitoreado como un héroe nacional. Luego, entrevistado –con dificultad, debido a las aclamaciones del público– por la prensa, señaló casi a gritos: “Estoy feliz de encontrarme nuevamente en Chile y del resultado que hasta el momento lleva la carrera. Considero que el camino es espléndido y que las circunstancias me han favorecido, de lo cual me plazco” (*La Mañana*, 19 de febrero, 1936, p. 6).

Sobre la competencia expresó:

La carrera en general ha sido sumamente ruda, pues a lo difícil del recorrido se ha unido la pericia de los pilotos argentinos y uruguayos y la calidad de sus máquinas, bastante superiores a las nuestras, ya que desarrollan una velocidad media de 150 kilómetros, mientras mi coche solo registra una velocidad máxima de 115 kilómetros [por hora].

Sin embargo, nuestro esfuerzo y la voluntad decidida de obtener una honrosa clasificación final frente a tan avezados y fogueados competidores, unida a la bondad del Plymouth que corro, han sido factores como ustedes ven, que han decidido que hasta la fecha haya obtenido la regular colocación de que disfruto hasta la tercera etapa.

Después de una accidentada carrera a través de la Cordillera de los Andes, la que tuve que atravesar “aserruchando” a 80 kilómetros para poder así descontar la ventaja que me traían los punteros desde Mendoza, llegué finalmente a Santiago en el octavo lugar, clasificándome según el tiempo empleado, en esa Tercera Etapa, en el cuarto puesto. Después de cumplidas las tres etapas, ocupó en general octava clasificación, que era precisamente lo que yo anhelaba, como tuve oportunidad de declarar a los periodistas de Mendoza. (*La Mañana*, 19 de febrero, 1936, pp. 5-6)

Ante la consulta de los periodistas, respecto a si podría obtener el primer puesto en la etapa Santiago-Temuco, en aquella oportunidad manifestó que aquello era imposible, pues

los argentinos, como ya dije anteriormente, poseen máquinas cortantes y veloces, que desarrollan un promedio de 150 kilómetros por hora. En esas circunstancias, es imposible luchar con ellos en lo que será la característica de esta cuarta etapa: la velocidad. Sin embargo, creo poder obtener una mejor colocación que la que actualmente llevo. (*La Mañana*, 19 de febrero, 1936, pp. 5-6).

Como dato anecdótico, el coche 27, que piloteaba José Lecoent, llevaba como copiloto a su señora, cuyo nombre no mencionó la prensa, pero “cuyo espíritu bien templado ha sido puesto a la prueba en la travesía de los Andes” (*La Mañana*, 19 de febrero, 1936, p. 2), según crónica de la época.

Número de coches con los que corrieron los chilenos:

Nombre	N.º coche
Lorenzo Varoli	63
Óscar Andrade (recordman en Velocidad Sudamericano)	32
Manuel Bengolea	52
Alfredo Jenkins	119

Cuarta etapa: Santiago-Temuco

Las crónicas de *La Mañana* informaban profusamente que la cuarta etapa Santiago-Temuco se difundiría por las señales de radio Atlántida cuando los corredores pasarán por Talca. De esa manera, las radios se ubicarían en el recorrido urbano que cubrirían los competidores para llevar a los hogares cualquier pormenor en el lugar de los hechos. En aquella histórica ocasión (que se inició desde las 7 horas), y para una adecuada transmisión, fue fundamental el apoyo y colaboración desinteresada de la Compañía de Teléfonos de Chile, la que instaló un teléfono portátil en Lircay, “desde donde se radio-difundirá la entrada de los corredores a la ciudad” (*La Mañana*, 19 de febrero, 1936, pp. 7-8).

Con un despliegue tecnológico poco usual para la época, los talquinos pudieron enterarse, detalle a detalle, de parte de la carrera, cómodamente instalados en sus casas.

El interés por el desarrollo de la carrera internacional automovilística por el premio Virginio Greco sube de tono en nuestra ciudad, a medida que se acerca la hora en que han de pasar los corredores en demanda de Temuco, ciudad en la que se pone término a la cuarta etapa de esta sensacional justa automotriz, la más brava del mundo por su distancia, como así mismo por la calidad de los caminos a recorrer, y la diferencia de climas que los pilotos deben soportar. (*La Mañana*, 19 de febrero, 1936, pp. 7-8)

Así, *La Mañana* informó, paso a paso, y con destacados titulares, cada una de las etapas en competencia, como la siguiente:

Mañana se corre la cuarta etapa. Por Talca pasarán los competidores entre 8 y 9 de la mañana.

La ciudad está viviendo instantes de intensa expectación, con motivo del Gran Premio Internacional Automovilístico que se está corriendo y en el cual forma parte con una excelente performance el volante talquino señor Lorenzo Varoli.

[...] Varoli, confirmando las declaraciones que efectuara en Mendoza, antes de iniciar la tercera etapa, en el sentido de que se encontraba confiadísimo en el resto de la prueba y que mejoraría paulatinamente su colocación para encontrarse entre los ocho primeros en la llegada a Santiago, se superó y haciendo un noble esfuerzo logró llegar ayer octavo, clasificándose cuarto entre Mendoza y Santiago y octavo en todo el recorrido hecho. (*La Mañana*, miércoles 19 de febrero, 1936, pp. 5-6)

Se debe mencionar que a las seis con un minuto, don Jorge Cruz (director del Automóvil Club de Chile) dio la largada desde Gran Avenida, en Santiago, a los participantes, quienes comenzaron a llegar a Talca, minutos antes de las 9:00 horas.

El primero en asomar fue el coche N.º 55 piloteado por el volante argentino A. Vásquez, tras lo cual lo harían los coches N.º 93, de Musso; 63 de Anzani; el 44 de Riganti; el 58 de Hipomene y el 9 de Krusse. En octavo lugar ingresó Varoli, en el coche N.º 63, quien fue recibido como un triunfador por los espectadores.

Detuvo su coche antes de llegar a 2 Sur para reparar su automóvil, rodeado de entusiastas “ayudantes”, que más que contribución, solo entorpecían su labor. (*La Mañana*, 21 de febrero de 1936, pp. 7-8).

El siguiente párrafo de una crónica del diario *La Mañana*, dio a conocer lo reñida de esa etapa:

Entre Santiago y Temuco hubo una lucha muy veloz y sin cuartel, la que produjo deserciones y cambios en la clasificación: ganó el argentino Ricardo Risatti en Ford V8, a un promedio de velocidad de 85,55 km/h, y con un tiempo de 9 horas 12 minutos, lo que constituyó un logro increíble. A estas alturas de la carrera, el mejor piloto chileno era siempre Lorenzo Varoli quien ocupaba el 8º lugar en la clasificación general, pero que lamentablemente abandonaría más adelante [en su caso, por rotura de la caja de cambios de su vehículo], al igual que los demás compatriotas. Al final, a la meta en la ciudad de La Plata,

llegaron solo unos pocos y agotados competidores, y la carrera fue ganada en definitiva por Raúl Riganti [argentino]. (*La Mañana*, 21 de febrero de 1936, pp. 5-6)

Asimismo, es digno de mencionar que cuatro kilómetros antes de entrar a Temuco sufrió la rotura del estanque de bencina, perdiendo dicho combustible, lo que lo obligó a detenerse, siendo sobrepasado por otros corredores.

Accidentes en la ruta

En plena carrera, y cuando los competidores se encontraban apenas a dieciséis kilómetros de la entrada norte a Talca,

el auto 64, conducido por Miguel Retta, debido a un desperfecto en la dirección se volcó dando dos vueltas y cayendo en un zanjón. Afortunadamente, Retta y su copiloto resultaron ilesos. El auto sufrió serios desperfectos, por lo que el corredor argentino hubo de abandonar la prueba. (*La Mañana*, 21 de febrero de 1936, pp. 5-6)

Al enterarse del accidente, voluntarios del Cuerpo de Bomberos de Talca acudieron en su auxilio. Gracias a su oportuna intervención, los pilotos fueron debidamente atendidos y no sufrieron mayores lesiones, excepto algunos magullones y hematomas en diversas partes del cuerpo. Ayuda que también permitió recuperar su coche.

Igualmente, el corredor nacional Bengolea protagonizó un accidente en la ciudad de Linares, que pudo haber sido de proporciones, si no hubiese frenado rápida y oportunamente, ya que sufrió el desprendimiento de una rueda de su coche, justo en calle Yumbel, esquina Rengo, quedando el eje de su vehículo enterrado en tierra, lo que lo hizo perder diez minutos.

Finalmente, el corredor Daniel Muso, de Argentina, al pasar por Rancagua atropelló con su coche a un descuidado peatón que atravesaba la ruta, el que quedó gravemente herido y hospitalizado en dicha ciudad. Además, cerca de San Javier, solo a cuatro kilómetros, atropelló a un niño de seis años, quien debido a la violencia del impactó falleció instantáneamente.



Al crack Lorenzo Varoli. Deportivo Fátima. 27-XI-1949; La Asociación Viña del Mar. Fuente: Fondo Histórico y Patrimonial de Talca.

Reconocimientos y felicitaciones

Su excelente desempeño motivó a que numerosas personas le enviaran telegramas de aliento, estímulo y felicitaciones, como el diario *La Mañana*, el que “interpretando el sentimiento de la ciudad lo felicita por su performance y hace fervientes votos porque un triunfo completo corone los esfuerzos del gran volante talquino” (*La Mañana*, 20 de febrero de 1936, pp. 5-6). De igual modo, don Carlos Corvalán, en ese entonces alcalde de la ciudad, le escribió un telegrama: “En nombre de la ciudad felicito cordialmente colocación obtenida. Confiamos su esfuerzo y pericia véanse coronados éxito final para mayor prestigio deporte chileno y talquino” (*La Mañana*, 20 de febrero de 1936, pp. 5-6).

Obviamente, los reconocimientos al deportista talquino no terminaron allí, ya que

la Colonia Italiana residente en su ciudad natal no se quedó atrás, y también le expidió un cablegrama a través de su agente consular, señor Galileo Colucci,

quien en encomiástica comunicación telegráfica lo felicitó cordialmente. A su vez, el comandante del Cuerpo de Bomberos de Talca, don Manuel Donoso Espejo, dispuso que las diversas compañías, con sus carros, material de emergencia y guardia de Bomberos, se apostaría en los puntos más peligrosos y estarán prontas a prestar los primeros auxilios en caso de accidentes. (*La Mañana*, 21 de febrero de 1936, pp. 5-6)

De esa manera, implementó un servicio de guardia permanente en tres puntos: el Cuartel de Bomba, en el Automóvil Club y en la curva de Unihue (cerca de Talca, lado sur). Sin embargo, no fue todo, porque además el comandante determinó que “se levante un magnífico arco de triunfo hecho con material de escalas, como un homenaje y saludo a su pasada por este del volante talquino” (*La Mañana*, 20 de febrero de 1936, pp. 5-6).

Por su parte, en una emotiva crónica editada en *La Mañana*, el periodista y analista deportivo local, Enrique Munita, ensalzó la actuación de Varoli hasta la cuarta etapa, en la que refiere que el destacado piloto es

alto, fornido, macizo de cuerpo y de espíritu, este muchacho [tenía entonces treinta y cuatro años] del cual no podría decirse con exactitud si lleva su corazón en el volante o un volante en el corazón, tiene el prestigio de ser en estos instantes de grandes sensaciones una bandera extendida orgullosamente sobre el frontispicio de todo un pueblo [...] Sabía que tenía que batirse, palmo a palmo, con los Riganti, Supplici, Mc Carthy, Krusse y otros pilotos ya curtidos en las jornadas triunfadoras del automovilismo continental, pero estas circunstancias que para muchos, para la mayoría, son factores determinantes de derrotas anticipadas, para él, para su indomable espíritu de lucha han constituido una fuente forjadora de energías y de triunfos. (*La Mañana*, 21 de febrero de 1936, pp. 5-6)

A renglón seguido, afirma que

no es que Lorenzo Varoli se haya agigantado, como algunos creen. No. No ha hecho otra cosa que desdoblar su corazón, plétórico de nobles ambiciones, para irlo volcando a través de pampas, cordilleras, arenales y serranías abruptas en homenaje a su patria y a su pueblo... en estos momentos, para los

talquinos, Varoli no solo es un hombre. Es mucho más que eso: un emblema, un símbolo, una bandera extendida orgullosamente sobre el frontispicio de todo un pueblo. (pp. 5-6)

En esa misma edición de *La Mañana* se destacaba que “Talca sacudió ayer su habitual apatía para presenciar el paso por esta ciudad de los pilotos que toman parte en la carrera internacional por el circuito Virginio F. Greco” (21 de febrero de 1936, pp. 7-8). El periódico talquino comentaba *in extenso* pormenores de la audiencia que fue a ver pasar a Varoli y a los demás corredores, acontecimiento importante para los vecinos y paisanos de entonces:

Desde las primeras horas de la mañana un gentío enorme que se desprendió de todos los puntos de la ciudad empezó a llenar las calles de los sectores por donde debían pasar los coches participantes en la carrera, en forma de que a las 8 horas los carabineros apostados en los diferentes puntos, se hicieron impotentes para sostener las avalanchas de público que trataba de ocupar los sitios estratégicos para ver mejor a sus favoritos. (*La Mañana*, 21 de febrero de 1936, pp. 7-8)

No obstante los homenajes, su legítimo optimismo y el entusiasmo ciudadano, Varoli no llegó a la meta, aunque siempre estuvo “metido entre los primeros mientras estuvo en carrera y puntero a la entrada a Chile por Lonquimay. Se quedó atrás de puro noblote, por ayudar al argentino Raúl Riganti, quien había caído a una quebrada” (*La Mañana*, 20 de febrero de 1936).

Gran Premio Viña del Mar-Concepción (1936)

En abril remató en el tercer puesto de la que fue su cuarta carrera: el Gran Premio Viña del Mar-Concepción (denominada *Hudson Terraplane*) en su automóvil Plymouth, tras el Hudson de Manuel Bengolea y el Ford de Roberto Moya. En esa oportunidad fue guiado en la carrera por su cuñado Adolfo Chartier, quien fue su copiloto por algunos años, antes de que su hijo Lorenzo tomase el puesto que le brindaría la antesala de compartir la pasión del automovilismo con su padre (Velasco, 2020).



Homenaje que la ciudad de Talca le brindó a Varoli en el Estadio Fiscal, en 1937. Fuente: Fondo Histórico y Patrimonial de Talca.

Circuito Curicó (1936)

Desarrollado en diciembre de 1936, el Circuito Curicó constituyó una oportunidad para reivindicarse consigo mismo y con quienes lo apoyaban incondicionalmente, pero el destino se opuso –una vez más– a sus sueños. En esa oportunidad, acompañado por Pedro Marticorena como copiloto, debió abandonar, debido a que una piedra quebró el parabrisas de su auto y le impactó en el rostro. Esta destrozó sus gafas y le provocó graves lesiones en su vista, por lo cual debió ser intervenido quirúrgicamente en Santiago, logrando recuperar plenamente su visión tras una convalecencia de varios meses.

Gran Premio Aliviol (1937)

Tras meses de permanecer marginado de las carreras, en tanto se recuperaba de su operación a la vista, en agosto de 1937 volvió a participar en el Gran Circuito Premio Aliviol, dura competencia que contemplaba el trayecto entre las ciudades de Coquimbo hasta Concepción. En aquella oportunidad, llegó en la cuarta posición junto a su copiloto y cuñado Adolfo Chartier, detrás de Óscar Andrade –afamado corredor de ese entonces–, Mario Bustamante y Manuel Bengolea (Velasco, 2020).

El corredor talquino, entre carrera y carrera, se dedicaba a su taller mecánico que tenía en casa de sus padres, en donde también realizaba las adecuaciones correspondientes a su auto para exigirle el máximo.



Talca expresando su gratitud por su desempeño deportivo de 1937.
Fuente: Fondo Histórico y Patrimonial de Talca.

Gran Premio de la República Argentina (1937)

El 6 agosto de 1937 Varoli incursionó por primera vez –en su Ford Coupé número 47 y acompañado por Pedro Marticorena– en el maratónico Gran Premio de la República Argentina, denominado también Gran Premio de las Catorce Provincias, por su extenso recorrido de casi cinco mil cuatrocientos kilómetros (*La Mañana*, 1937a, p. 2). Por esta hazaña sería recordado durante mucho tiempo, debido a que allende la cordillera enfrentó una competencia de jerarquía, con pilotos con una trayectoria de nivel internacional, como Juan Manuel Fangio, a quien admiraba y con quien compitió de igual a igual en aquella aguerrida contienda deportiva.

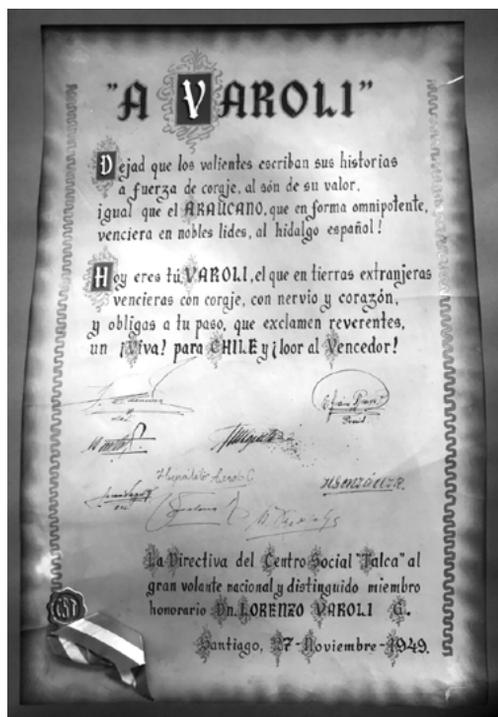
El periplo estaba dividido en seis etapas, y abarcaba las ciudades de Buenos Aires, Río Cuarto, San Luis, Mendoza, Santiago, Viña del Mar, La Serena, Copiapó, Tucumán, Resistencia, Santa Fe, situándose la meta en la Capital Federal.

Desgraciadamente, el piloto chileno no logró completar la agotadora competencia, debiendo abandonar por problemas mecánicos insalvables que lo situaron en el lugar diecinueve de un total de veinte que cruzaron la meta. La carrera fue ganada finalmente por el piloto argentino Ángel Lo Valvo.

Después de esa extenuante competición hubo un receso obligado, debido a la polarización ideológica que arrastraría a las grandes potencias –y al mundo– a la Segunda Guerra Mundial.



Distinción del Instituto Comercial de Talca, 1948. Fuente: Fondo Histórico y Patrimonial de Talca.



Pergamino en Homenaje a don Lorenzo Varoli, otorgado por el Centro Social Talca en 1949. Fuente: Fondo Histórico y Patrimonial de Talca.

Denominaciones que tuvo el Gran Premio de Argentina a través de los años (Piglia, 2008, p. 32):

Años	Denominación Oficial
1910-1934	Gran Premio Nacional
1935	Gran Premio Internacional
1936	Gran Premio Internacional Virgino F. Greco
1937-1939	Gran Premio Argentino
1940	Gran Premio Internacional del Norte
1947	Gran Premio Internacional
1948	Gran Premio de la América del Sur
1949	Gran Premio de la República
1950-1967	Gran Premio Argentino de Carretera
1970	Gran Premio de Turismo Carretera Fórmula A
1971-1978	Gran Premio de Turismo Carretera
1980	Gran Premio Unión de Cuatro Provincias

Homenajes

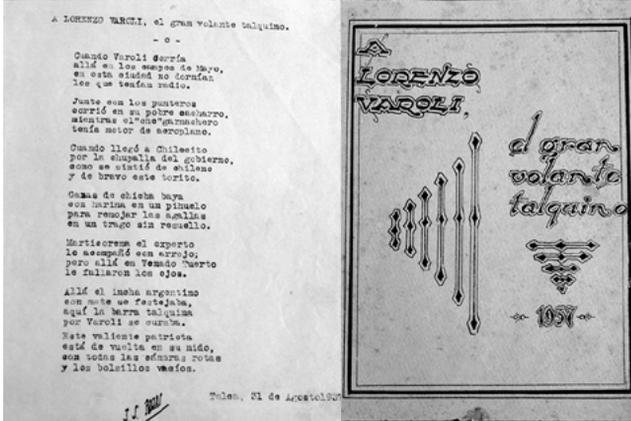
Sus grandes logros conseguidos ese productivo 1937 motivaron que el 5 de septiembre de dicho año fuese homenajeado como un héroe por el pueblo talquino en el Estadio Fiscal de la ciudad. El 31 de agosto de ese mismo año, J. J. Rojas le escribió un himno, el que a continuación se transcribe:

A Lorenzo Varoli, el gran volante talquino

Cuando Varoli corría
allá en los campos de Mayo,
en esta ciudad no dormían
los que tenían radio.

Junto con los punteros
corrió en su pobre cacharro,
mientras el “Che” garnachero
tenía motor de aeroplano.

Cuando llegó a Chilecito
por la chupalla del gobierno,
cómo se sintió de chileno
y de bravo este torito.



Cuadernillo de prosa en homenaje al piloto talquino, 1937. Fuente: Fondo Histórico y Patrimonial de Talca.

Ganas de chicha baya
con harina en un pihuelo
para remojar las agallas
en un trago sin resuello.

Marticorena el experto
lo acompañó con arroz;
pero allá en Venado Tuerto
le fallaron los ojos.

Allá el hincha argentino
con mate se festejaba,
aquí la barra talquina
por Varoli se curaba.

Este valiente patriota
está de vuelta en su nido,
con todas las cámaras rotas
y los bolsillos vacíos.

LAS DURAS COMPETENCIAS II: AÑOS CUARENTA

Gran Premio Internacional Buenos Aires-Santiago (1947)

En el mes de noviembre del año 1947 Varoli se inscribió para participar en el Gran Premio Internacional Buenos Aires-Santiago-Buenos Aires, carrera en la que lo acompañó su hijo Lorenzo Varoli Chartier como copiloto. El periplo de dicha competencia contemplaba las ciudades de Buenos Aires, Santiago, La Serena, Copiapó, Tucumán, y Resistencia.

En aquella ocasión vivenció una anécdota memorable. En plena carrera, llevando una muy buena ubicación y tiempo, se encontró con el competidor argentino Raúl Riganti, que estaba con su vehículo empantanado en un recodo del camino. Entonces, salió a relucir su proverbial generosidad, porque no dudó en detener su Ford Coupé de 1947 –con el número 2 estampado (aunque corrió también con los números 24 y 25) y con el logo “Ciudad de Talca” adherido– para ayudar al argentino, “pese a que sabía que perdería valiosos minutos. Lo sacó, pero el motor de su coche le pasó la cuenta al fundirse en las alturas del paso San Francisco” (Valderrama, 2011b, p. 144).

A la postre, Riganti fue el vencedor de la prueba y los chilenos debieron abandonar la disputa automovilística en su primera etapa (Díaz & Díaz, 2006, p. 36), debido a que su coche pagó el precio.

“Piloto suicida” (1948)

Durante décadas, fue muy recordado en Argentina, donde era conocido como el “piloto suicida” (Muñoz, 2022, p. 9), luego de que en una prueba internacional que se inició en Buenos Aires, realizó el descenso de la cordillera de los Andes en forma casi recta. De igual forma, la afición chilena lo llamaba “Tiburón”, como sinónimo de vértigo y velocidad.



Sesión solemne de premiación de la Prueba Arica-Santiago o Gran Premio General Insa en septiembre de 1948. Fuente: Fondo Histórico y Patrimonial de Talca.

Circuito Malargüe (1948)

Aquella derrota de 1947, por razones ajenas a sus condiciones y capacidad, no medró su espíritu deportivo, y al año siguiente viajó nuevamente a participar en otra prueba a Argentina, específicamente al denominado Circuito Malargüe. Este se efectuó el 6 de abril de 1948, al otro lado de la cordillera y relativamente cerca de Talca, donde logró un muy buen tercer lugar, detrás de los argentinos Pablo Gullé y Domingo Marimón (Velasco, 2020).

Obviamente, aquella, su novena carrera de Turismo Carretera, fue un bálsamo para su autoestima y un bono importante para su currículo deportivo. El piloto chileno ya comenzaba a descollar a nivel internacional.

En esa prueba, “Bartolomé Ortiz fue quinto y Chile descolló frente a una selección numerosa de volantes argentinos, en una época inolvidable del automovilismo rutero” (*Estadio*, 1960, p. 20).

La mejor carrera de su vida

Premio Arica-Santiago o General Insa 1948

El 2 de septiembre de 1948 se corrió por primera vez el Gran Premio Arica-Santiago, denominado Premio General INSA (Industria Nacional de Neumáticos, fundada en 1939), raid en el que



Derecha: Automóvil Club San Rafael. Primer Gran Minero Doble Malargüe. Corredor chileno mejor clasificado Sr. Lorenzo Varoli. San Rafael, 4 abril 1948. Fuente: Fondo Histórico y Patrimonial de Talca.
Izquierda: Premio Diario Los Andes. Primer Gran Premio Automovilístico Minero Doble Malargüe. Malargüe abril de 1948. Fuente: Fondo Histórico y Patrimonial de Talca.

compitieron treinta y un pilotos, de los que finalmente solo quedaron veintisiete. Su desempeño en años anteriores, y especialmente en aquel 1938, lo llevó a participar en dicha prueba, considerada por los expertos como muy dura y complicada, en una época en que no existían rutas diseñadas para dichas competencias.

Desde el inicio se dio un sensacional duelo entre Varoli y Bartolomé Ortiz, quien en aquella ocasión no sería su más empecinado rival, sino el conocido volante y también campeón de motociclismo, Emmanuel Cugniet. Allí Lorenzo Varoli, en su fiel Coupé Ford 47 amarillo y con la compañía de su hijo homónimo como copiloto, demostró toda su experiencia, habilidad y coraje. Así, el recorrido total de 2.428 kilómetros, con una sola huella y de tierra, se corrió en tres etapas: Arica-Antofagasta (844 kilómetros), Antofagasta-La Serena (924 kilómetros) y La Serena-Santiago (660,8 kilómetros).

En la primera etapa clasificarían aquellos pilotos que hicieran el recorrido en cinco horas treinta minutos. En la segunda etapa clasificaban los pilotos que hicieran un tiempo de ocho horas treinta minutos. Y, finalmente, en la tercera etapa no debía exceder las trece horas con veintidós minutos.

Respecto a la primera etapa, desde un avión de la Fuerza Aérea se observó el paso más peligroso entre Arica y Antofagasta:

De ningún otro lugar pudo apreciarse mejor el espectacular paso de la Quebrada de Tilibich, frente a Pisagua. Allí en la cuesta, libraron los 27 competidores en carrera el más dramático duelo. Semejaba más un “*sprint*” de cien metros planos que una prueba de 2.428 kilómetros.

En la huella que solo admite un coche, los volantes, ojo avizor, buscaban el primer claro para ganar terreno.

Una densa nube de humo cubría a los corredores. En cierto modo, se parecía aquello a esos avances de las columnas motorizadas durante la guerra. Allí, la menor vacilación significaba, lisa y llanamente, la muerte. Centímetros más allá de la huella, se despeñaba el camino trazando la erizada topografía de la quebrada. Varoli, el Tiburón Talquino, abría la marcha, trepando como una oruga metálica. A 500 metros, seguía, en pelotón, el resto. En la cumbre, tras los cambios de velocidad, Varoli inició el descenso lanzándose como a un abismo. Luego, se adelantaron el N.º 1 de Emmanuel Cugniet, el 12 de Jorge Verdugo, el 11 de Bartolomé Ortiz. Y en este orden rumbearon hacia Iquique donde habría una neutralización de una hora. (*La Mañana*, 4 de septiembre de 1948, p. 2)

La Mañana (sábado 4 de septiembre de 1948, pp. 3-4) reportó copiosamente el notable desempeño de Varoli durante las tres etapas de la competencia. La segunda etapa se inició el 3 de septiembre a las 5:30 horas:

22 coches partieron rumbo a La Serena [...] El primer paso se registró en Punta Negra, en el siguiente orden:

Lorenzo Varoli a las 9:05 con el coche número 2.

Bartolomé Ortiz a las 9:10 con el coche número 11.

Emmanuel Cugniet a las 9:27.

Asimismo, destacó el entusiasmo que se evidenció en Copiapó, donde

una enorme muchedumbre, calculada en cinco mil personas, se dio en la calle-ruta de Copiapó, a fin de presenciar la pasada de los competidores, los cuales fueron muy aplaudidos. El primer volante en cruzar la histórica ciudad atacameña fue Lorenzo Varoli, el magnífico piloto talquino [...] con su coche número 2. (pp. 3-4)

En la crónica, además, se consignó que,

sexto, entre el delirio de la multitud, pasó el copiapino Bondi, por medio de una masa humana emocionada que avivaba al gran volante copiapino. Se informa que personalidades de Copiapó erogarán una cantidad de cincuenta mil pesos para dejar la máquina de Bondi en perfectas condiciones, una vez que termine la carrera, ya que el piloto se gana la vida con ella. (pp. 3-4)

Finalmente, a quien los periodistas deportivos llamaban el “coloso talquino del volante”, se adjudicó la segunda etapa de la carrera Gran Premio General Insa 1948, a los cuarenta y siete años, empleando en cubrir los 924 kilómetros que unían Antofagasta y La Serena, nueve horas veinticuatro minutos y diez segundos.

Abandonó en aquella etapa, en la localidad El Salado, el piloto Exequiel Pinto, quien conducía el coche número 9, “debido a que temía fundir el motor” (*La Mañana*, 5 de septiembre de 1948, pp. 3-4). También lo hizo Francisco Kremer, debido a que se destrozó el radiador de su máquina, pero volvió a integrarse a la justa. Varoli cruzó la meta a las 15:54 horas. Diez minutos después lo hizo Bartolomé Ortiz, quien se había constituido en la sombra del volante talquino.

“Lorenzo Varoli ganó a lo crack” tituló el diario *La Mañana* el lunes 6 de septiembre de 1948, al referirse al triunfo que obtuvo en la segunda etapa del Gran Premio General Insa 1948. En aquella oportunidad, todo Talca se pegó a las radios para no perder detalle de la prueba. Entusiasmo popular que fue *in crescendo* con el paso de las horas, en la medida en que se iban conociendo detalles de aquella extenuante carrera, la de más largo aliento hasta entonces.

Emocionado, Varoli bajó del auto –que en su parte delantera llevaba la leyenda “Ciudad de Talca”– y dijo: “Dedico este triunfo a la ciudad de Talca” (*La Mañana*, 5 de septiembre de 1948, pp. 2-3), siendo arrebatado por una entusiasta multitud que lo llevó en andas hasta el escenario dispuesto para la ocasión. Una vez allí, y frente a sus familiares y amigos talquinos más cercanos, tomó el micrófono y expresó: “La carrera fue para nosotros bastante dura, temíamos a las grandes panas, pero para felicidad solo tuvimos pinchaduras de gomas. La ruta está buena y solo al

llegar a La Serena está pésima” (*La Mañana*, 5 de septiembre de 1948, pp. 2-3).

Esa misma tarde, el Rotary Club local lo recibió en sesión especial, en compañía del gerente del Automóvil Club de Chile, del alcalde, el intendente y otras autoridades.

El diario *La Mañana* destacó su participación:

Una enorme sensación de alegría experimentó nuestra ciudad al conocer los detalles de la primera etapa de la gran carrera automovilística Arica-Santiago, al saber que nuestro gran volante, Lorenzo Varoli y su hijo, se habían clasificado en el lugar de honor de la jornada Arica-Antofagasta, y ese entusiasmo creció enormemente ayer tarde al constatar por los anuncios de los medios que Lorenzo Varoli y su heroico copiloto se habían adjudicado la segunda etapa, Antofagasta-La Serena, aventajando aún más a su persistente perseguidor, Bartolomé Ortiz, que pilotea el coche N.º 11.

En esta segunda etapa el coche N.º 2 que corre Varoli, fue el primero en largar a las 5:30 de la madrugada, seguido después por el N.º 12 que conduce Verdugo y después siguió el N.º 1 que conduce Cugniet, y cuarto el N.º 11 de Bartolomé Ortiz. Una enorme muchedumbre presenció la partida de los coches que fueron largados de minuto en minuto, teniendo para todos los participantes palabras de estímulo y de felicidad.

Varoli, manteniendo una regularidad asombrosa en el recorrido. Ha sabido mantenerse en primer lugar en las dos etapas recorridas corriendo en partes a más de ciento cuarenta kilómetros para bajar a menos de cien en las partes malas y en las cuestas y vueltas del camino que son numerosas, y así ha podido mediante su pericia, su gran corazón y su arrojo, sacar más treinta minutos de ventaja a Ortiz, que se ha constituido en su sombra durante todo el recorrido. (*La Mañana*, 5 de septiembre de 1948, p. 2)

A renglón seguido (pp. 2-3), las nacientes noticias daban a conocer que,

desde las primeras horas de la mañana el público estaba pegado a las radios, las que comenzaron a lanzar las primeras noticias y fue así que destacamos en esta información las primeras pasadas:

Por Pueblo Hundido: Varoli, pasó a las 9:55, seguido por Ortiz, que partió 4º, a las 9:59.

Por Inca de Oro: pasó Varoli a las 10:24 y Ortiz a las 10:29.

Por Copiapó: Varoli a las 10:50 y Ortiz a las 10:56.

Por Vallenar: Varoli a las 11:38 y Ortiz a las 11:43.

Por Domeyko, a 147 kilómetros de La Serena: Varoli a las 12:50 y Ortiz a las 12:55.

La Serena; fin de la segunda etapa, Varoli llegó a las 14:54, con el coche que presentaba abolladuras en la parte delantera debido a una equivocación de ruta a la entrada de Antofagasta, fin de la primera etapa.

Ortiz Cruzó la raya en La Serena a las 15:04, es decir, diez minutos después del talquino Lorenzo Varoli.

Varoli, cuyo nombre repetían con cariño la mayoría de los habitantes de las provincias del norte, por la gran performance que estaba realizando, hizo las siguientes declaraciones por radio:

Estoy muy contento; he tragado muchísimo polvo; la máquina me viene respondiendo admirablemente y espero que el coche “vuele” en la última etapa para poder ofrecer a la ciudad de Talca, este triunfo en el que tanto me han alentado y que lo considero de ella. Infinitas gracias por todo los llamados telefónicos y telegramas que he recibido de los talquinos y que me servirán de estímulo para terminar este gran evento mecánico. (*La Mañana*, 5 de septiembre de 1948, pp. 3-4)

Sobre algunas inclemencias estacionales que tuvo que enfrentar en el camino, Varoli señaló:

La pampa nortina es brava, con el sol quemante y los vientos encontrados que soplan en giros caprichosos. Como corrimos en punta fue fácil acomodar nuestra velocidad a la que imponían los competidores. Las polvaredas que se divisaban a cinco o diez kilómetros indicaban cuando se acercaban los rivales. Un solo momento difícil, cerca de Illapel, en la Cuesta de Gavilolén, estuvimos a punto de irnos a un barranco. Arena suelta en el pavimento que nos engañó y quedamos justos en el borde para irnos abajo. (*Estadio*, 1960, p. 20)

De igual forma, declaró en La Serena:

Ha sido esta la etapa más difícil. Tuve que correr firme porque mis adversarios se pusieron crudos. Solo sé decir que cumplí mi palabra: dije que ganaría y



Reportaje gráfico de la desaparecida Revista *Vea*, 1948. Fuente: Gentileza Centro de Documentación Patrimonial de la Universidad de Talca.

gané. El coche ha respondido admirablemente bien; la suerte también me ha favorecido. En la tercera etapa nos jugaremos enteros para cumplir una de nuestras aspiraciones más sentidas, cual es la de ganar a los ases del automovilismo chileno, así que ganaré la tercera etapa. (*La Mañana*, 5 de septiembre 1948, p. 3)

Cracks chilenos en el Premio General Insa

- Enrique Bondi Garay: taxista de la Plaza de Armas de Copiapó, que tuvo destacada actuación, convirtiéndose en un “héroe” de esa nortina ciudad. “Corrió a puro corazón los 2.420 kilómetros y fue el único piloto a quien el público levantó en andas cuando cruzó la meta” (*Vea*, 1948b, pp. 20-21).
- Rafael Peralta: otra de las revelaciones del Premio Insa.
- Gerardo Hidalgo: en la última etapa rindió de acuerdo con sus antecedentes.
- Miguel Nacur: actuó conforme a lo que se esperaba de él.
- Ismael González: su capacidad quedó en claro al colocar el mejor tiempo entre Valparaíso y Santiago.
- Julio Sánchez: debido a múltiples inconvenientes, la suerte conspiró contra quien estaba considerado un serio competidor de Varoli.
- Mario López: debutante revelación en esa carrera, en la que evidenció que estaba destinado a ser un futuro *crack* (*Vea*, 1948b, pp. 20-21).

- Vicente Fernández: supo dejar muy en alto el nombre del deporte automotriz provinciano.
- Bartolomé Ortiz: despertó natural interés el duelo que mantuvo con Varoli, peleando kilómetro a kilómetro la punta, sin darse tregua.
- Emmanuel Cugniet: con su regularidad, mantuvo un alto nivel competitivo durante toda la prueba (*Vea* 1948b, p. 3).

Su promesa de ganar la tercera jornada

La madrugada del 5 de septiembre de 1948 –a las 6:30 horas– se efectuó la largada de la tercera etapa desde La Serena, donde había declarado que ganaría la tercera etapa, que comprendía 660,8 kilómetros. Por sus ventanillas, raudos pasaban desérticos paisajes, algunos estériles o salpicados de llareta y coirones. Vallenar, Domeyko, Ovalle, Combarbalá, Illapel, Los Vilos, Quilimarí, Ermitaño, Quinquimo, Rayado, Cuesta El Melón, Calera, Limache, Quilpué, Viña del Mar, Valparaíso y Maipú fueron testigos de la lucha entre Ortiz, Varoli y Verdugo, quienes no se daban tregua y exigían al máximo sus máquinas.

A 170 km/h pasó en su coche el talquino por Calera y El Salto, siguiendo raudamente hasta Casablanca y a la meta: Santiago. Fue el único que unió Arica y Santiago en veinticinco horas y cincuenta y un minutos.

Varoli acumulaba una ventaja de cuarenta y un minutos sobre su perseguidor más próximo, Bartolomé Ortiz, “que ha sido la sombra del talquino y quien con su arrojo acostumbrado tratará de rebalsar la línea de carrera de Varoli en esta última etapa” (*La Mañana*, 6 de septiembre de 1948, pp. 2-3).

La llegada a la meta fue emocionante y un grito unísono salió de todos los pechos: ¡Varoli! ¡¡¡Varoliiii!!! Numerosos aviones volaban a escasísima altura, tomando parte en el regocijo general y poniendo una nota de intenso nerviosismo con el rugido de los motores que pasaban por sobre las cabezas de los miles de espectadores ubicados en Maipú para ver la llegada de la sensacional carrera (*La Mañana*, 6 de septiembre de 1948, pp. 2-3).

Finalmente, supo imponerse de punta a cabo y ganar absolutamente todas las etapas de la larga competencia. Ese gran premio,



Varoli llegando a la meta en Maipú, en la que se considera la mejor carrera de su vida: Prueba Arica-Santiago o General Insa, 1948. Fuente: Fondo Histórico y Patrimonial de Talca.



Triunfal llegada de Varoli a Talca, 1948. Fuente: Fondo Histórico y Patrimonial de Talca.

2. 137 Kms.; Quinquilmo (2.182 Kms.); Rayado (2.188 Kms.); Cuesta Melón-Calera (2.195,7 Kms.); Quillota (2.229 Kms.); Limache (2.243 Kms.); Quilpué (2.258 Kms.); Vía del Mar (2.278 Kms.); Valparaíso (2.282 Kms.); y Melipú (428 Kms.).	4. o 3— Francisco Lyon 20 hs. 05'14"/10
La Tercera y última etapa del Gran Premio General INSA 1948 (La Serena - Melipú) se iniciará a las 6 horas 30 minutos, debiendo los corredores ubicarse para luego de acuerdo con la clasificación general de las etapas anteriores. En esta última etapa solo se clasificarán los corredores que cubran la distancia (450 Kms.) en NO MÁS DE 13 HORAS Y 22 MINUTOS.	5. o 12— Jorge Verdugo 20 hs. 07'33"/10
La última etapa a correrse hoy, es una de las más difíciles por las innumerables cuevas que tendrán que pasar los competidores, destacándose entre ellas Las Cardas; El Espino; Cavilón; Pailos Quemados; Barriga y Zapata. Las más empinadas y largas son: El Espino; Cavilón y Barriga, donde se pondrá a prueba los nervios y la pericia de los pilotos que harán rociar sus motores superándose para ganar esta etapa que es decisiva en la clasificación final.	6. o 10— Miguel Nacur 20 hs. 08'03"/10
CUARENTA Y UN MINUTOS	7. o 18— Rafael Peralta 20 hs. 10'41"/10
Lorenzo Varoli lleva una ventaja de 41 minutos sobre su contendor más cercano, el gran piloto Bartolomé Ortiz, que ha sido la sombra del talquino y que con su arrojo acostumbrado tratarán de rebasar la línea de carrera de Varoli en esta última etapa.	8. o 13— Ismael González 20 hs. 10'19"/10
COMO PARTIRÁN	9. o 14— Luis Cugniel 20 hs. 11'17"/10
Lugar. No coche. PILOTO Tiempo total	10. o 20— Gerardo Hidalgo 20 hs. 23'19"/10
1. o 2— Lorenzo Varoli 17 hs. 10'14"/8/10	11. o 8— Tito Fernández 22 hs. 03'40"/2/10
2. o 11— Bartolomé Ortiz 17 hs. 51'55"/4/10	12. o 17— Enrique Biondi 22 hs. 04'59"/2/10
3. o 1— Emmanuel Cugniel 18 hs. 39'18"/6/10	13. o 32— José Raposo 22 hs. 20'41"
	14. o 15— Julio Sánchez 22 hs. 22'38"/10
	15. o 23— Raúl Britos 23 hs. 13'33"
	16. o 21— Mario López 23 hs. 10'11"
	17. o 24— Vicente Fernández 25 hs. 59'14"
	LA LLEGADA
	Calculando que los coches en parte desarrollarán una velocidad de más de 130 kilómetros, el primer coche debe llegar a Santiago alrededor de las 13 horas, y todos esperamos que el primero en cruzar la raya que indica el final de la magna prueba sea nuestro conterraneo Lorenzo Varoli.
	SE QUEDARA EN SANTIAGO
	Lorenzo Varoli, se quedará hoy en Santiago para recibir el homenaje de todos los chilenos y también aprovechará para inscribirse en el Gran Premio América del Sur que comprende el recorrido Caracas-Buenos Aires.
	NUESTRAS INFORMACIONES
	Como de costumbre, nuestro diario estará informando desde las ocho de la mañana por intermedio de sus pirras del paso de los corredores por los diferentes controles hasta su llegada a Maipú (Santiago).

Extracto de *La Mañana* del 4 de septiembre de 1948, en que se dan a conocer las partidas de los pilotos.

y su magistral actuación victoriosa de principio a fin, marcaron sin duda la definitiva consagración de Varoli como el primer campeón nacional de automovilismo de la postguerra. Fue el evento deportivo del año, tal como lo destacó una portada de la revista *Estadio* y un periódico de la época. “Su triunfo en el Gran Premio General Insa es el fruto de 30 años de experiencia” (Valderrama, 2017, pp. 10-11).

Como dato anecdótico, se comentó que en una oportunidad, durante la disputa de la prueba Arica-Santiago, a la altura de San Felipe y cuando punteaba la carrera, se le rompió la caja de cambios. Un taxista fue en su auxilio, facilitándole la suya. Entonces, con sus propias manos hizo el cambio de piezas, lo que le permitió seguir en competencia y cruzar primero la meta (Verdugo, 2003, pp. 8-9).

Varolimanía: Recibimiento en Talca tras triunfar en el Premio Arica-Santiago

Su regreso a Talca fue triunfal y estuvo planificado hasta el más mínimo detalle. Se anunció que,

se organizará una gran columna de automóviles que estarán esperando la llegada del señor Varoli en Panguilemo, encabezada por una máquina del Cuerpo de Bomberos de Talca, siguiendo a continuación una brigada de motocicletas,



Muchedumbre esperando su llegada en Panguilemo, tras su triunfo en la Prueba Arica-Santiago, 1948. Fuente: Fondo Histórico y Patrimonial de Talca.

el auto N.º 2 del volante talquino, los tres automóviles en que viajarán las autoridades y seguirán todos los vehículos que deseen asociarse a la recepción.

La columna entrará lentamente por calle 9 Norte, siguiendo por la 5 Oriente hasta la 2 Sur. Desde esta calle se continuará por ella hasta la 1 Oriente, en dirección a la Intendencia de la Provincia. (*La Mañana*, 10 de septiembre de 1948, pp. 3-4)

El Cuerpo de Bomberos de Talca envió una representación a Panguilemo, presidida por el superintendente doctor Athos Robinson, para recibir a Varoli:¹

Al llegar a la cancha de aterrizaje de Panguilemo habrá un toque de sirena del Cuerpo de Bomberos, anunciando la llegada de nuestro gran automovilista a

1 Sobre la pertenencia de Varoli al Cuerpo de Bomberos de Talca no hay registros, aunque el 21 de septiembre de 2022 la Superintendencia del Cuerpo de Bomberos de Talca —representada por don Pablo Cáceres Pereira, superintendente; y Mario Horta Vásquez, secretario general— ofició al autor de este libro. En su mensaje expresaron que “existe conocimiento institucional respecto a su participación en el Cuerpo de Bomberos de Talca”, no obstante, “dado el tiempo transcurrido, lamentamos señalar que resultó imposible encontrar documentación y libros de registros que nos permitan acreditar oficialmente” (comunicación personal, 2022).



Paseo triunfal por las calles de Talca, 1948. Fuente: Fondo Histórico y Patrimonial de Talca.

su ciudad natal [...] a su paso frente al Cuerpo de Bomberos recibirá el homenaje de la institución... frente al cuartel se levantará un arco de triunfo. (*La Mañana*, 10 de septiembre de 1948, p. 1)

Varoli llegó al aeródromo de Panguilemo a las 4 de la tarde y fue recibido por las autoridades locales, el Comité de Recepción y automovilistas. Venía acompañado de los corredores Bartolomé Ortiz, “Tito” Fernández, los hermanos Cugniet y el doctor López, de Antofagasta.

A su encuentro se envió, además, “una delegación de más de sesenta niños y niñas de las escuelas primarias” para hacerle “entrega de un artístico ramo de flores, como un homenaje de los escolares locales” (*La Mañana*, 10 de septiembre de 1948, pp. 3-4).

Al retornar a Talca el jueves 9 de septiembre de 1948, acompañado de dirigentes del Automóvil Club de Chile y de la Asociación de Volantes de Santiago, el Cuerpo de Carabineros procedió a suspender el tránsito en las calles del trayecto y el comercio de la urbe cerró sus puertas exclusivamente para recibirlo (*La Mañana*, 10 de septiembre de 1948, p. 3).

Así, tal cual se tenía planificado, Talca se vistió de fiesta para recibir, engalanada, a un triunfador Varoli acompañado por su hijo Lorenzo junior y por una caravana: pilotos, parte de su familia y dirigentes deportivos de la rama automovilística. Aproximadamente en Camarico, aviones de los clubes aéreos de Talca, San Fernando, Curicó, Linares, Parral y Chillán escoltaron hasta su ciudad natal el auto N.º 2 en el que viajaba, trayecto que estaba colmado de público y entusiastas talquinos/as que le vitoreaban a cada instante.

El trayecto desde Panguilemo a la ciudad fue acompañado por las principales autoridades de la época: el intendente Eduardo Correa, el alcalde Carlos Espíndola, el comandante de la guarnición militar Marcos López, el prefecto de Carabineros Manuel Bordes, los regidores, miembros del comité de recepción, etcétera.

En su ingreso por calle 5 Oriente, “el primer homenaje que recibieron [...] fue la del Sindicato de Dueños de Camiones, que se encontraba estacionado a la entrada de la ciudad” (*La Mañana*, 10 de septiembre de 1948, p. 2), tributándole una emotiva ovación junto al sonido de sus bocinas. De igual manera, los vecinos del barrio norte Juan Gregorio Las Heras lo esperaban con un significativo arco de triunfo en 5 Oriente con 8 Norte, mediante el cual reconocían los logros deportivos de un paisano que regresaba victorioso a su ciudad natal. Los dirigentes del Cuerpo de Bomberos, a su vez, “hicieron entrega a Varoli de un hermoso ramo de flores” (*La Mañana*, 10 de septiembre de 1948, p. 1). En aquel sector también lo esperaban, disciplinadamente formados, los alumnos del Liceo de Hombres, presididos por su director, don Carlos Soto Ayala.

Llegado a la Intendencia,

subirán al despacho del intendente señor Eduardo Correa, para aparecer más tarde en los balcones del edificio, y recibir los aplausos de la enorme concurrencia que se estacionará en los contornos de la Plaza de Armas de nuestra ciudad. Al aparecer Varoli y su comitiva en los balcones de la Intendencia, la banda del regimiento Chorrillos entonará una diana y otras partituras. Enseguida, el volante talquino y su hijo recibirán el homenaje del Club Aéreo de Talca, que consistirá en los saludos de los dirigentes de esa institución y en la entrega de un gallardete con una leyenda. También el club levantará frente al aeródromo un arco de triunfo.

Mientras se realiza este acto y durante todo el trayecto, una escuadrilla de diez aviones de los diversos clubs aéreos de la zona evolucionará sobre la comitiva oficial. (*La Mañana*, 10 de septiembre de 1948, p. 1)

Asimismo, “el coche N.º 2 de Varoli quedará estacionado frente a la Intendencia, rodeado de cordones de carabineros, a objeto que el público tenga ocasión de conocer la máquina en que nuestro as del volante ganó la prueba de Arica a Santiago” (*La Mañana*, 10 de septiembre de 1948, pp. 4-5). Tras un champañazo ofrecido por el intendente, se dirigiría a la Municipalidad, donde “serán recibidos por el alcalde de la comuna, señor Carlos Espíndola, acompañados de los miembros de esa I Corporación” (pp. 4-5).

Por su parte, el Cuerpo de Bomberos de Talca, representado por su vicesuperintendente don Andrés Vaccaro –quien fue alcalde desde 1921 hasta 1931–, se formó en tenida de parada frente al edificio del Cuartel, donde se levantó un arco de triunfo para darle la bienvenida en nombre de la organización. Y en la Plaza de Armas ondeaba un verdadero bosque de banderas vitoreándolo.

El viernes 10, el Rotary Club de Talca celebró una sesión solemne a las 9:30 de la noche en el Hotel Plaza, “destinada a recibir como huésped de honor de la institución rotaria al señor Varoli y a su hijo” (*La Mañana*, 10 de septiembre de 1948, pp. 3-4). Acto al que concurrieron especialmente invitadas las autoridades locales, al igual que distinguidas personalidades

Además, el “domingo 12 de septiembre a la 1 de la tarde se efectuó un banquete en su honor”, en tanto la Sociedad de Empleados determinó postergar los festejos de su aniversario. Los profesores, encabezados por el inspector provincial de educación don Óscar Fisher, ofrecieron un banquete en homenaje a Varoli, en las escuelas concentradas.

Finalmente, la ciudad encargó a dirigentes de instituciones como la Colonia Italiana residente, Colonia Árabe e industriales (Cámara de Comercio, Asociación Agrícola Central), otorgar un obsequio en nombre de la ciudad.

A todos estos homenajes se sumaron más. Carlos Espíndola, alcalde de la urbe, le hizo entrega a Varoli de la llave simbólica de la ciudad. Era “una llave de oro, harto poco para un hombre



Varoli recibiendo parabienes de Carabineros de Chile. Fuente: Fondo Histórico y Patrimonial de Talca.

que en sus automóviles de carreras tanto en los caminos nuestros como en los extraños, llevaba impresa la frase: ‘Ciudad de Talca’’. (*La Mañana*, 1969, p. 4). Igualmente, le dio “una tarjeta firmada por la primera autoridad comunal y por el coronel de Carabineros”, por la cual se lo autorizaba,

para quedar exento del cumplimiento de las disposiciones que sobre el tránsito se encuentra en vigencia en la ciudad, según un acuerdo adoptado ayer por el Comité de Recepción. (*La Mañana*, 10 de septiembre de 1948, p. 1)

Gran Premio de la América del Sur (1948)

Ese año de 1948, la fama adquirida por Varoli traspasaba fronteras. Así pues, en el mes de noviembre, volvió a viajar a la Capital Federal argentina, decidido a emprender un gran desafío en su fiel Ford Coupé del 47: participar en la mayor gesta del automovilismo sudamericano, el Gran Premio de la América del Sur (que, como se vio anteriormente, recibió diferentes denominaciones a lo largo del tiempo). Era considerada como la más exigente de todas las pruebas que se corrían en esa región del mundo, con un recorrido de 14.412 kilómetros. Constaba de catorce extenuantes etapas, entre las que se encontraban los circuitos internacionales de Buenos Aires-Caracas y el de Lima-Santiago-Buenos Aires, que se cubriría en cuatro etapas.

Por todo lo anterior, el Gran Premio de la América del Sur estaba considerado como “una verdadera epopeya de aventuras, y sin dudas la prueba más famosa del deporte automovilístico americano” (*La Mañana*, 1960, p. 2). En efecto, “se caracterizaba por la velocidad que imprimían a sus máquinas los pilotos, la temeridad en las maniobras, los esfuerzos para superar escollos y un espíritu deportivo a toda prueba” (*La Mañana*, 1960, p. 2).

Participar fue una verdadera epopeya, ya que el periplo pasaba por las rutas más famosas del deporte tuerca americano. En esta prueba se entrelazaban las localidades de Las Vueltas Hughes, Santa Fe, Tres Arroyos, Mar y Sierras, Necochea, Olavarría y varias otras que quedaron impresas en la memoria colectiva.

Tal como se esperaba, tuvo todos los ingredientes que el peligro auguraba: muertes, heridos, penurias, fatiga y, especialmente, la exteriorización del espíritu deportivo de quienes participaron, como pocas veces se había visto.

El regreso se realizó por Lima, Viña del Mar, Santiago y de ahí vuelta a Buenos Aires. El volante talquino, llevando a su hijo como copiloto, realizó una gran carrera y en varias etapas su Ford –que lucía el N.º 24– se ubicó entre los cinco primeros. De hecho, si bien ocupó el primer lugar desde el inicio de la carrera, según diarios de entonces, su coche habría sido saboteado en un tramo de Perú –después de Lima–, debiendo abandonar la competencia cuando marchaba en un expectante cuarto lugar. No obstante, se dijo que su retiro se debió a fallas mecánicas. Sea lo que fuere que aconteció, el triunfador fue el corredor argentino Domingo Marimón, llegando en segundo lugar su compatriota Pablo Gullé y él en tercer lugar.

Una revista chilena especializada tituló “Con el coche en mal estado, Varoli llegó guapeando en la última etapa del Gran Premio” (*En viaje*, 1949, p. 14), refiriéndose a la última fase entre Paso de Los Libres y Buenos Aires. Y prosiguió:

El sólido corredor de Talca, exigió a su cabalgadura mucho más de lo que él sabía que era capaz de dar [...] entre todos, era quizás el que demostró mayor cordura y más inteligente plan de acción, a pesar de los difíciles momentos que debió superar, manejando su coche incluso amparado solamente en la fiel compañía de la luna que alumbraba su camino a la meta y a su hogar. (p. 14)

Destacaba, asimismo, sus esfuerzos: al ir “aventajando a Juan Gálvez y a Juan Manuel Fangio, entre otros, ocupó la quinta clasificación, a pesar de entrar cuarto a la meta” (p. 14). En efecto, Varoli se hizo famoso porque cinco veces le disputó, palmo a palmo, kilómetro a kilómetro, el liderazgo al cinco veces campeón mundial Juan Manuel Fangio.

Fue meritorio que en ese Gran Premio de la América del Sur—cuando las marcas de automóviles que competían eran dieciocho Ford y tres Chevrolet—, sobresaliera de entre los demás corredores, lo que diferentes medios escritos de ese entonces resaltaron en crónicas y portadas.

Lima-Santiago-Buenos Aires (1948)

En diciembre de 1948 estaba, una vez más, tras el volante, presto a correr su duodécima carrera en el periplo Lima-Santiago-Buenos Aires. Desafortunadamente debió abandonar la ruta frente a Tal-Tal, por problemas técnicos.

Gran Premio Nos-Concepción (1949)

Posteriormente, el 10 de abril de 1949 triunfó en la carrera Nos-Concepción, la que lideró desde el comienzo, batiendo el récord de velocidad de la época: cuatro horas, dieciséis minutos y veintisiete segundos. Derrotó al eximio astro argentino invitado, Rosendo Hernández, y a los chilenos Francisco Lyon y Bartolomé Ortiz, quienes fueron sus escoltas. Aquel fue, sin duda, uno de los triunfos más importantes que obtuvo, especialmente por las marcas que estableció para la época.

Este nuevo triunfo (y su decimotercera carrera) vino pilotando su fiel coche Ford Coupé de 1947, a un promedio de velocidad de 119,017 km/h. Como anécdota, General Insa fabricó los primeros neumáticos de banda blanca en Chile especialmente para Varoli.

Premio Asociación de Volantes (1949)

El 3 de julio de 1949 largaba velozmente en pos de la meta, la que finalmente fue alcanzada en primer lugar por Bartolomé Ortiz, luego llegó Héctor “Tito” Fernández y él en tercer lugar.

Gran Premio de la República Argentina (1949)

En 1949 la prensa capitalina señalaba que Varoli, junto al capitán Larraguibel (quien en su caballo Huaso batió récord del mundo de salto en altura, aún vigente) y a José Iglesias, había pasado a constituirse en la figura máxima de aquel año deportivo.

Paulatina, pero constantemente, se iba cimentando su prestigio, fama y pericia en caminos polvorientos, llenos de piedrecillas y cuestas. Y lo más importante: su nombre se consolidaba entre los grandes del deporte tuerca de esa época, y ahora no solo en el plano local, nacional, sino a nivel internacional. Poco a poco se iba abriendo paso y ocupando un sitio de honor entre la pléyade de corredores, adquiriendo cada vez más experiencia en lides complejas, a la vez que se ganaba el respeto de sus competidores. A raíz de todo eso,

en las décadas del cuarenta y cincuenta logró relevantes triunfos en difíciles escenarios, como el raid de las Provincias Argentinas y el recorrido de Lima a Venezuela. Su habilidad, destreza y enorme coraje, le convirtieron en la gran figura de este deporte. Su pasión por el automovilismo creció junto con él. (Valderrama, 2011b, p. 144)

En aquel promisorio escenario, en octubre de ese año determinó incursionar otra vez en un certamen de alto nivel: el Gran Premio de la República Argentina, conocido también como Gran Premio de las Catorce Provincias Argentinas. Para entonces su fama ya había traspasado fronteras y sus progresos en la conducción eran evidentes, por tanto, se impuso nuevamente el desafío de competir con los mejores de América del Sur.

Al otro lado de la cordillera se encontró con una competencia de mayor jerarquía y pilotos de nivel mundial, como el mencionado y mítico Juan Manuel Fangio, a quien admiraba y tuvo la fortuna de conocer; y los hermanos Oscar y Juan Gálvez. No obstante, no serían

los únicos. También participarían otros reputados pilotos, entre ellos Jorge Descotte, Guido Maineri, Manuel Cobas, Juan Marchini, Mercurio Guillano, Víctor García y Manuel Cubillos (argentinos); y Bartolomé Ortiz, Óscar Kremer, Juan Royo, Ramírez-Servetti, Emilio Karstulovic y Alberto Fouilloux Salas (chilenos). Con algunos emergentes y otros claramente consagrados, aquella sería una prueba que le permitiría calibrar su temple y nivel profesional. Así sabría, en su interior, ¿de qué laya estaba hecho! Aquel 1949 había sido uno de sus mejores años, lo que le otorgaba un justificado optimismo y confianza en hacer una buena presentación. Especialmente si le daba la oportunidad de sacudirse el fantasma del fracaso de 1937.

Para esta ocasión nuevamente conduciría su mítico Ford Coupé de 1947, aún con el logo Ciudad de Talca, como una forma, quizás, de simbolizar el cariño hacia su ciudad natal, y/o simbolizar a aquellos entusiastas coterráneos que siempre lo acompañaban moralmente, haciéndole sentir tranquilo y orgulloso; o simplemente como cábala.

El Gran Premio de la República Argentina, que duró veintiún días, se disputó desde el 4 al 27 de noviembre de 1949, y tuvo una amplia cobertura de los medios escritos y radiales de la época. Constaba de doce etapas y una distancia total de 11.035 kilómetros, y a ella se inscribieron ciento diecinueve corredores, de los que terminaron solo veintiún. Es decir, noventa y nueve corredores quedaron en el camino. Del total de ellos, ciento diez eran argentinos, uno era italiano y ocho eran chilenos: Emilio Karstulovic, Bartolomé Ortiz, “Tito” Fernández, Alberto Fouilloux, Óscar Kremer, Juan Royo (talquino), Mario Ramírez y Lorenzo Varoli (*La Mañana*, 1960a, p. 2).

Etapas a etapas

En total se realizaron doce etapas, siendo la primera el tramo Buenos Aires-Comodoro Rivadavia, que tuvo un recorrido de 1.835 km. Neutralización en Bahía Blanca (*Estadio*, 1949, p. 48). El primer lugar lo obtuvo Juan Gálvez, con 13 horas, 34 minutos y 8 segundos; el segundo fue para Eusebio Mansilla, con 14 horas, 2 minutos y 28 segundos; y en el tercero llegó Juan Manuel Fangio, con 14 horas, 3 minutos y 35 segundos.

De los chilenos en competencia, Lorenzo Varoli se clasificó en el vigesimoquinto lugar, con 15 horas, 24 minutos y 4 segundos. A continuación clasificaron Bartolomé Ortiz, en el quincuagésimo séptimo lugar; Óscar Kremer en el sexagésimo primero; Juan Royo en el sexagésimo tercero; Ramírez-Servetti, en el septuagésimo segundo; Emilio Karstulovic en el octogésimo y Alberto Fouilloux Salas, en el octogésimo segundo.

La segunda etapa fue ganada por el as argentino, Juan Manuel Fangio, en 7 horas, 17 minutos y 40 segundos. En segundo lugar llegó otro trasandino, Juan Gálvez, con un tiempo de 7 horas, 28 minutos y 16 segundos y tercero, el argentino Daniel Musso, quien contabilizó 8 horas, 3 minutos y 7 segundos.

Los chilenos fueron encabezados por Lorenzo Varoli, quien logró el puesto decimoséptimo con su promedio de 8 horas, 55 minutos y 22 segundos; en tanto que Óscar Kremer arribó en el puesto número cuadragésimo tercero, con un tiempo de 10 horas, 19 minutos y 16 segundos. Juan Royo tardó 11 horas, 45 minutos y 37 segundos, obteniendo el quincuagésimo séptimo puesto; y Ramírez-Servetti arribó en el puesto quincuagésimo octavo, con 11 horas, 53 minutos y 11 segundos.

En la tercera etapa clasificaron en el primer lugar Juan Gálvez (Argentina), con 8 horas y 33 minutos; en el segundo lugar arribó Juan Manuel Fangio (Argentina), con 8 horas, 38 minutos y 48 segundos; y el tercer puesto fue para Eusebio Mansilla (Argentina), con un tiempo de 8 horas, 45 minutos y 24 segundos.

Lorenzo Varoli tardó 9 horas, 39 minutos y 12 segundos; en tanto su compatriota Óscar Kremer lo recorrió en 10 horas, 59 minutos y 57 segundos; y Juan Royo demoró 11 horas, 7 minutos y 3 segundos. A Ramírez-Servetti no se le cronometró el tiempo, porque llegó a la meta tardíamente, debido a problemas mecánicos.

Durante la cuarta etapa, que se corrió entre Río Mayo y San Carlos de Bariloche, con un total de 729 kilómetros, continuó la supremacía de los corredores argentinos por sobre los nacionales, alcanzado Juan Gálvez el primer lugar, con un tiempo de 7 horas, 26 minutos y 30 segundos; Juan Manuel Fangio el segundo, con 7 horas, 30 minutos y 27 segundos; y Eusebio Mansilla el tercero, con 7 horas, 46 minutos y 48 segundos.

Lorenzo Varoli tuvo un tiempo de 8 horas, 16 minutos y 35 segundos, que lo llevó a obtener el undécimo puesto; en tanto Juan Royo obtuvo el trigésimo séptimo lugar, con un tiempo de 9 horas, 32 minutos y 55 segundos. Óscar Kremer llegó en el cuadragésimo octavo lugar, sin tiempo cronometrado; y Ramírez-Servetti, con sus 11 horas, 24 minutos y 12 segundos, arribó en el quincuagésimo puesto.

La clasificación de la quinta etapa la continuaron liderando los ases argentinos Juan Gálvez, su hermano Óscar Gálvez y Juan Manuel Fangio, desplazando a los chilenos Lorenzo Varoli (séptimo lugar), Juan Royo (vigésimo octavo lugar), Óscar Kremer (trigésimo tercer lugar) y Ramírez-Servetti (sin tiempo). Como se observa, Varoli promisoriamente iba acortando distancias.

Ya en la sexta etapa cruzó la meta en quinto lugar, siendo superado por los trasandinos Juan Gálvez (con un promedio de 109 km/h), Óscar Gálvez, Eusebio Mansilla y Juan Manuel Fangio, considerados los corredores más connotados de entonces. La actuación del talquino –quien por primera vez “le pisaba los talones” a Juan Manuel Fangio– llenaba de entusiasmo a los aficionados de todo el país.

En la séptima etapa, no obstante, llegó en decimotercero lugar, fase que fue ganada por Juan Manuel Fangio, con 10 horas, 8 minutos y 5 segundos; seguido por Juan Gálvez y Eusebio Mansilla. En el decimoséptimo lugar se ubicó el chileno Juan Royo, en tanto Óscar Kremer logró el vigésimo octavo puesto y Ramírez-Servetti, el cuadragésimo séptimo.

No se tiene registro de la octava etapa, presumiblemente por algún lapsus del periodista o reportero que efectuó la nota en ese tiempo.

La novena etapa, disputada entre Jujuy y Resistencia, con 861 kilómetros de recorrido en total, fue liderada por Juan Manuel Fangio, en el segundo lugar estuvo Juan Gálvez y en el tercero, Juan Marchini (argentino). Varoli arribó en el decimotercer puesto y su coterráneo Óscar Kremer, en el decimonoveno. También clasificaron los automovilistas Juan Royo y Ramírez-Servetti (*La Mañana*, 22 de noviembre de 1949, p. 1).

En la décima etapa debieron abandonar los corredores chilenos Juan Royo y Ramírez-Servetti. Varoli logró el sexto puesto, en una competencia en que Óscar Gálvez –apodado “El Aguilucho”– cruzó en el primer lugar, su hermano Juan Gálvez en el segundo y Manuel

Cubillos (argentino) en el tercero (*Estadio*, 1949, p. 48). El persistente Óscar Kremer pasó la bandera a cuadros en el decimooctavo puesto.

La undécima etapa entre Cataratas del Iguazú y Paso Los Libres tenía un trayecto de 855 kilómetros en total. En ella se impuso –casi sorprendentemente– Manuel Cubillos (con un promedio de 86 km/h), seguido por Juan Gálvez (segundo) y Juan Manuel Fangio (tercero). Varoli pasó en su bólido con un tiempo de 10 horas, 54 minutos y 15 segundos, que lo situaron en el duodécimo puesto. Óscar Kremer llegó vigésimo.

Clasificación de la undécima etapa

1. Manuel Cubillos	9 horas	53 minutos	10 segundos
2. Juan Gálvez	9 horas	54 minutos	30 segundos
3. Juan Manuel Fangio	9 horas	55 minutos	35 segundos
4. Óscar Alfredo Gálvez	9 horas	56 minutos	14 segundos
5. Jorge Descotte	10 horas	17 minutos	34 segundos
6. Manuel Arrouge	10 horas	29 minutos	10 segundos
7. Miguel Molinero	10 horas	36 minutos	26 segundos
8. Ernesto Baronio	10 horas	37 minutos	17 segundos
9. Guido Maineri	10 horas	41 minutos	34 segundos
10. Carlos Grandbarg	10 horas	45 minutos	34 segundos
Otros chilenos			
12. Lorenzo Varoli	10 horas	54 minutos	15 segundos
20. Óscar Kremer	Sin tiempo		

Y llegó el instante decisivo, el recorrido final: la duodécima etapa entre Paso Los Libres y Buenos Aires, con 855 kilómetros en total. En esta oportunidad los primeros tres lugares fueron para Óscar Alfredo Gálvez, con 6 horas, 34 minutos y 39 segundos $\frac{4}{5}$; Víctor García, con 6 horas, 39 minutos y 14 segundos $\frac{3}{5}$; y Manuel Cobas, con 6 horas, 55 minutos y 36 segundos $\frac{4}{5}$. Varoli llegó en quinto lugar, con un tiempo de 7 horas, 3 minutos y 17 segundos, superando por escasos minutos al líder argentino, de categoría internacional, Juan Manuel Fangio, que llegó en sexto lugar.

A la meta en Buenos Aires, se controló la llegada de solamente veintiún competidores, entre ellos los chilenos Óscar Kremer y Lorenzo Varoli.

Clasificación de la última etapa (*Rutas*, 1949, p. 15)

1. Óscar Alfredo Gálvez	6 horas	34 minutos	39 segundos
2. Víctor García	6 horas	39 minutos	14 segundos
3. Manuel Cobas	6 horas	55 minutos	36 segundos
4. Manuel Cubillos	6 horas	56 minutos	42 segundos
5. Lorenzo Varoli	7 horas	3 minutos	17 segundos
6. Juan Manuel Fangio	7 horas	7 minutos	49 segundos
7. Guido Maineri	7 horas	9 minutos	5 segundos
8. Manuel Arrouge	7 horas	9 minutos	45 segundos
9. Juan Marchini	7 horas	10 minutos	24 segundos
10. Juan Gálvez	7 horas	13 minutos	34 segundos
11. Mercurio Guillano	7 horas	15 minutos	26 segundos
12. Cecilio Escobar	7 horas	28 minutos	24 segundos
13. Miguel Molinero	7 horas	39 minutos	48 segundos
14. Carlos Stefani "Tully"	7 horas	40 minutos	39 segundos
15. Osvaldo Bamiggiani	7 horas	55 minutos	42 segundos
16. Óscar Kremer	7 horas	58 minutos	17 segundos
17. Jorge Descotte	7 horas	58 minutos	53 segundos
18. Ernesto Baronio	8 horas	9 minutos	25 segundos
19. Germán Rivera	8 horas	14 minutos	10 segundos
20. José Muñiz	8 horas	47 minutos	10 segundos
21. Manuel Merino	9 horas	38 minutos	31 segundos

Clasificación general

Sumando los tiempos de los corredores en recorrer los 11.035 kilómetros del Gran Premio de la República de Argentina, se estableció la siguiente clasificación general (*La Nación*, 1942, p. 12):

1. Juan Gálvez, Ford, en 104 horas 35 minutos 58 segundos.
2. Juan Manuel Fangio, Chevrolet, en 106 horas 20 minutos 4 segundos.
3. Óscar Gálvez, Ford, en 111 horas 2 minutos 29 segundos.
4. Guido Maineri, Ford, en 114 horas 7 minutos 42 segundos.
5. Jorge Descotte, Chevrolet, en 114 horas 32 minutos 34 segundos.
6. **Lorenzo Varoli**, Ford, en 115 horas 23 minutos 48 segundos.
7. Víctor García, Ford, en 115 horas 25 minutos 15 segundos.
8. Manuel Cubillos, Ford, en 115 horas 23 minutos 48 segundos.

9. Juan Marchini, Ford, en 118 horas 1 minuto 13 segundos.
10. Manuel Cobas, Ford, en 119 horas 40 minutos 33 segundos.
11. Manuel Arrouge, Ford, en 119 horas 51 minutos 56 segundos.
12. Osvaldo Parmiggiani, Chevrolet, en 122 horas 26 minutos 56 segundos.
13. Ernesto Baronio, Ford, en 122 horas 47 minutos 32 segundos.
14. Germán Rivera, Ford, en 123 horas 58 minutos 49 segundos.
15. Mercurio Guillano, Ford, en 124 horas 58 minutos 19 segundos.
16. Carlos Stefani (“Tully”), Ford, en 127 horas 10 minutos 30 segundos.
17. José Muñiz, Ford, en 128 horas 35 minutos 47 segundos.
18. Óscar Kremer, Ford, en 128 horas 45 minutos 39 segundos.
19. Miguel Molinero, Ford, en 135 horas 23 minutos 11 segundos.
20. Cecilio Escobar, Ford, en 135 horas 11 minutos 2 segundos.
21. Manuel Merino, Ford, en 137 horas 30 minutos 38 segundos.

El esforzado y perseverante piloto talquino fue nuevamente el mejor de los volantes chilenos, corriendo entreverado permanentemente en el grupo de avanzada con los máximos créditos argentinos, hasta la meta final en Buenos Aires. En definitiva, obtuvo un espectacular sexto lugar en la clasificación general, tras extenuantes once mil kilómetros de recorrido. El nombre de Varoli quedó así estampado para el bronce entre los diez mejores de esa maratónica competencia, que fue ganada por Juan Gálvez, y en la que Fangio y Óscar Gálvez ocuparon el segundo y tercer lugar.

Se consignó en periódicos locales que,

a su llegada, después de recorrer más de 11 mil kilómetros, poniendo a prueba el temple y la pericia, la voluntad y el coraje, no hubo fuerza capaz de contener la emoción de quienes esperaban el regreso de los grandes corredores y verdaderos ídolos, capaces de luchar contra el clima y la adversidad de la selva, la montaña y el desierto, de continuar el camino en su hidalga lucha por llegar a la meta. Los gritos de la multitud –según las narraciones de la época– fueron ensordecedores: ¡Juancito!, ¡Gálvez!, ¡Varoli!, ¡Varoli!, ¡Varoli!... Por primera vez el nombre de un chileno estaba junto al de los ases, codo a codo, tratándose de tú en un plano de igualdad. (Díaz & Díaz, 2006, p. 20)

Aquella épica maratón mecánica fue probablemente la más importante que correría en su vida.



Su llegada al control de Ingeniero Maschwitz, al término de la carrera de las Catorce Provincias Argentinas, cuyo sexto lugar fue destacado generosamente por el corredor argentino Óscar Gálvez, quien lo catalogó de extraordinaria performance. Fuente: *Vea*, 1949.

Regreso triunfal

Una vez de regreso en Talca, la gente lo recibió con honores, con arcos de triunfo, grandes aplausos y entregándole las llaves de la ciudad. En esa oportunidad, el corredor expresó sus agradecimientos, sentimientos y emociones vividas, tanto a las autoridades y vecinos de la urbe, como a los de todo el país, manifestando que,

más que mío, este es un triunfo de Chile, del automovilismo nuestro. Si va a servir para levantar su calidad, para hacerlo grande, en buena hora ha llegado. La providencia ha querido que sea yo quien demuestre que los volan-



Homenaje del Ejército de Chile, en la ciudad de Los Andes, 1949. Prueba de la República Argentina o Catorce Provincias Argentinas. Fuente: Fondo Histórico y Patrimonial de Talca.

tes chilenos no merecemos el abandono en que siempre se nos ha tenido. El automovilismo criollo merece mejor suerte, tiene derecho a ella. No puede seguir entregado eternamente a su propia suerte. Precisa el impulso, la ayuda mecánica. (Díaz & Díaz, 2006, p. 22)

Cronistas y comentaristas deportivos, periodistas y testigos, comentaron que,

a su regreso, su rostro revelaba un natural cansancio tras el notable esfuerzo. Sin embargo, su mirada era brillante, vivaz, expresando la satisfacción del triunfo. Pese a que no se dejaba llevar por la sensación de fama ni por lo que los medios de prensa publicaran, nunca perdió su humildad ni la sencillez de su corazón de niño escondido en su coloso corporal. (*La Mañana*, 22 de noviembre de 1949, pp. 2-3)

Quienes tenían la misión de informar y llevar los pormenores del raid, expresaban con respeto que “para todos tenía una sonrisa cordial, una respuesta amable, firmaba autógrafos, posando una y otra vez para los fotógrafos, accediendo gustoso a hablar junto a un micrófono” (*La Mañana*, 22 de noviembre de 1949, p. 3).

También en su paso a Talca, la ciudad de Molina le rindió honores. Alrededor de las 16:00 horas, el pueblo lo recibió con un arco

de triunfo en el cruce de San Pedro. Luego la caravana encabezada por Carabineros montados en motocicletas marca Indian, dotadas de *side car*, ingresó hasta la plaza en donde los niños de las escuelas formaron filas con banderitas en las manos para lanzar vivas a Varoli, quien saludaba desde la ventanilla de su V8. El pueblo de Molina estaba emocionado con la llegada del campeón y las motocicletas de Carabineros estacionadas enfrente de la librería del señor Figueroa, en plaza sur. De Varoli aún algunos molinenses recuerdan su estatura, sus pantalones anchos sujetos con suspensores y su sonrisa (*La Mañana*, 25 de noviembre de 1949, pp. 2-3).

Por haber obtenido la sexta posición y haber terminado cada etapa de la exigente prueba, “se trajo varios premios: la Copa Diario los Andes Mendoza y el premio Automóvil Club de San Rafael” (*Estadio*, 1960, p. 20). Además, le valió su consagración como un deportista de élite de carrera de automóviles por el resto de su vida.

Precarias condiciones. Diferencia con pilotos argentinos

Con modestia y haciendo gala de su voluntad, Varoli expresó:

Soy el primero en reconocer la calidad estupenda de un Gálvez o un Fangio, son magistrales. Pero yo quisiera verlos corriendo en la forma precaria que lo hacemos los chilenos, que muchas veces carecemos de lo indispensable, que para obtener un repuesto perdemos horas y horas, y muchas veces tenemos que resignarnos a abandonar a causa de no haberlo conseguido, o lo conseguimos luego de vivir una odisea.

Este drama, que los chilenos vivimos en el camino, para ellos es ignorado, porque en cualquier lugar de la ruta disponen de los equipos necesarios, auténticos talleres ambulantes. (Díaz & Díaz, 2006, p. 22)

Intentando describir en un lenguaje simple los resultados de sus esfuerzos, el eximio piloto continuó con sus disquisiciones técnicas:

Yo no pretendo disculparme por no haber obtenido una colocación mejor, tampoco trato de hacerlo respecto a los chilenos que abandonaron. Mucho menos aún voy a poner en duda sus extraordinarias dotes de pilotos y mecánicos, como el caso de Juan y Óscar Gálvez. Tan solo me guía el propósito de

obtener para el automovilismo chileno y para sus representantes en pruebas de esta índole, recursos similares, que puedan disponer de una chance parecida. Comparto ampliamente la opinión del General Perón en el sentido de que no deben existir estas desventajas tan fundamentales, de influencia poderosa en el resultado de una prueba. (Díaz & Díaz, 2006, p. 22)

Con ello, siempre desechó el factor azar como componente de los resultados que obtenía. De esa manera,

en la carrera de noviembre de 1949, donde participaron 119 competidores y solo llegaron 21, él fue capaz de sortear las dificultades de la ruta y situarse entre aquellos que cumplieron con la proeza completa durante 12 días continuos.

Con su rostro sucio de tierra y sudor, pero con una alegría retratada en él, Don Lorenzo Varoli G. llegó a firmar la papeleta de control en la llegada definitiva. Entró ubicado quinto a Buenos Aires y su clasificación en el sexto lugar lo situó junto a los mejores del continente, lo que constituyó un gran triunfo para el deporte chileno en el marco de esta gran prueba. (Díaz & Díaz, 2006, p. 20)

La leyenda

“Es un Varoli” o “duro como el ‘Tani’ y rápido como Varoli” –en referencia a la dureza física del boxeador Estanislao Loayza– fueron frases metafóricas que se acuñaron con el tiempo, debido a la velocidad, vértigo y demás cualidades conductivas del talquino. Lorenzo Varoli debe ser lo más cercano a un ídolo deportivo que tuvo Talca, aunque el tiempo y las nuevas generaciones han ido relegando su figura a lugares más bien secundarios. “Duro como el ‘Tani’ y rápido como Varoli” se hizo popular a lo largo de Chile.

Por otro lado, fue un ejemplo para sus colegas. Lorenzo Varoli siempre estaba dando consejos, si se los pedían (*La Tercera*, 1960): antes de las pruebas, en los descansos y también después de ellas. Era reconocido como un hombre superior, capaz, estudioso y que siempre podía ayudar a sus rivales. Por eso muchas veces estos se acercaban a él. Se recuerda, por ejemplo, lo sucedido al corredor Luis Hernán Videla en una carrera entre Puerto Montt y Santiago:



Pilotando su Coupé de 1947, entrando a Santiago, 1949. Fuente: Fondo Histórico y Patrimonial de Talca.

Videla era un muchacho. Había llegado con su coche en malas condiciones a Talca, donde Lorenzo Varoli tenía sentado sus reales.

“Traigo la máquina en malas condiciones. No sé qué hacer, a lo mejor tengo que retirarme”, se quejó el muchacho.

—Vaya hombre, yo te veré la máquina. Anda a conversar con Luchito (el dirigente Luis Campos Camus), dijo Varoli.

Videla obedeció. Confió ciegamente en Varoli. Y no se equivocó. Después siguió en carrera sin dificultad.

¿Qué pasó?

El mismo Hernán Videla lo contó.

“Traía el soporte del dínamo quebrado y no se habría podido seguir. Varoli le sacó el repuesto a Luis Campos y lo puso en mi coche. Al de Campos le colocó el mío. Total... él era dirigente y podía demorarse más”.

Hizo lo que otro no habría podido hacer. Pero él sabía que contaba con la confianza y el cariño de todos y simplemente le solucionó el problema a un rival, a un valor que se levantaba. (*La Tercera*, 1960, p. 12)

Por supuesto, además de su gran calidad humana, tenía grandes conocimientos técnicos. Como se ha visto, durante esa época, las competencias en ruta eran complejas, llenas de obstáculos e inconvenientes por superar. Por ende, el piloto debía reunir ciertas condiciones para obtener rendimientos positivos, las que iban más allá de conducir correctamente o enfrentar con coraje alguna

prueba. Se requería, especialmente, conocer el auto, el coche que se guiaba. Esto se refleja en un artículo que publicó *La Mañana*, en 1960:

Es indispensable conocer la máquina que se pilotea, conocer la mecánica en forma, que sin mayores dudas o demoras, se descubra enseguida la causa de una “panne” y se solucione con igual presteza.

Hay que ser sensato y exigir al coche cuando pueda este ser exigido. Dofificar la velocidad dentro de las posibilidades de resistencia de la máquina. Y tener, además, fortaleza física para resistir largas horas pegado al volante; durmiendo poco y con preocupaciones.

Muchas veces se habla que Fulano “tuvo suerte”, porque su máquina no sufrió “pannes” ni él tuvo accidentes. Y eso no es suerte, es previsión; comprensión de lo que se está haciendo. Buena preparación del motor.

Lorenzo Varoli tuvo todas estas condiciones que requiere un buen volante. En “Don Lorenzo”, como se le llamaba cariñosamente, se aunaron en gran medida estos requisitos que son escasos encontrar en la gran mayoría.

[...] Sus profundos conocimientos de mecánica, equilibrio mental sin alocadas improvisaciones juveniles, absoluta frialdad para realizar una faena ya estudiada, cuidando el detalle. Pocas veces pudo encontrarse un conjunto en un competidor y jamás hubo en Chile un volante de las condiciones del talquino. En esto todos se encuentran plenamente de acuerdo.

[...] No creo que exista un ciudadano, de los cinco millones que pueblan la larga y angosta faja de tierra, que dentro de los últimos veinte años no haya pronunciado el nombre de Lorenzo Varoli [...] muchas de sus actuaciones se encuentran incorporadas al historial mismo de nuestro deporte mecánico, porque ellas contribuyeron en forma directa a su engrandecimiento. La popularidad de Lorenzo Varoli traspuso los límites de nuestra patria. En el exterior supieron y palparon su pericia de piloto y de avezado mecánico. (1960b, pp. 2-3)

De igual manera, un periodista de la revista *Estadio* escribió sobre Varoli que era natural,

que un hombre como él haya tenido confianza en sus medios y, lógico también, que haya creído solamente en lo que podía ver y palpar, en aquello que estaba al alcance de sus manos y listo para ser moldeado por su trabajo, tal cual

las piezas de un motor de combustión. El sano materialismo de don Lorenzo Varoli G., lo llevó necesariamente hacia la mecánica [...] Encontró su mejor encanto en las combinaciones mecánicas de acero y madera, de fuerza y resistencia, que eran la base del maquinismo de la época. Varoli estaba predestinado al automovilismo. (*Estadio*, 1949, p. 48)

Por otro lado, tras su excelente participación en la carrera de 1949, el siguiente artículo se publicó en una revista “tuerca”:

¡Viejo lindo! No otra cosa puede decirse de Lorenzo Varoli. Por cierto, no necesitaba de su gran actuación en esta prueba para consagrarse, pero, eso sí, correspondió con creces a la confianza que en él había depositado la afición chilena en mérito a sus indiscutidos antecedentes.

Lorenzo Varoli es como el buen vino. Mientras más años, mejor. Porque vino a madurar plenamente cuando muchos de los que se iniciaron con él, siguen sus actuaciones entre tubos de aspirina y pomaditas para el reumatismo. En plena carrera, mientras muchos de los competidores que podían ser sus hijos se desmayaban de cansados, él, con la sonrisa en los labios rebosaba del vigor que a ellos les faltaba.

Bien, Don Lorenzo. Usted que pronto será abuelo, ha dado una lección impagable. Vean jóvenes de hoy lo que puede una vida dedicada al trabajo.

Y los cachorros, con seguridad han de seguir dando lustre al apellido. Ayer Lorenzo segundo, hoy Jorge, se han demostrado sus dignos sucesores al ir, codo a codo con el padre, formándose como futuros grandes valores del automovilismo nacional. (*Rugen los Motores*, 1949, p. 24)

En el mismo espíritu, en septiembre de 1949, el periodista Enrique Munita escribió el artículo “Lorenzo Varoli, auténtico campeón”, el que a continuación se transcribe textualmente:

El recibimiento que Santiago hizo al gran volante talquino Lorenzo Varoli, el sábado 10 del pasado mes de diciembre, los actos que por varios días se realizaron en su homenaje y posteriormente la recepción realmente triunfal que le brindó Talca, su tierra natal, han venido a rubricar el sentimiento de admiración que produjo ante los chilenos la honrosa actuación que tuvo el sereno y corajudo piloto del ‘canario’ en la carrera de más de once mil kilómetros, llamada Gran Premio de la República Argentina.



A su llegada a Talca, besa a su esposa Laura Chartier. Fuente: Fondo Histórico y Patrimonial de Talca.

Algunos dirán, sin embargo, que el sexto lugar conseguido por Varoli no da para tanto derroche de entusiasmos y se preguntan: si hubiera llegado primero, ¿qué habríamos hecho?

Sencillamente habríamos hecho lo mismo, porque ese sexto lugar, conquistado a costa de tanto sacrificio, en lucha titánica contra auténticos ases del automovilismo sudamericano y mundial, contra máquinas de magnífica calidad y renovada en cada etapa por un completo de mecánicos y repuestos, constituye, no cabe duda, la consagración definitiva de un valor nuestro en esta clase de lides deportivas.

Jamás antes un volante chileno había logrado luchar, palmo a palmo, con los universalmente consagrados del lado del Atlántico. Ese es el mérito de Varoli: haber demostrado que es posible para un chileno ocupar lugares de privilegio en la lucha del deporte mecanizado. Y ha dejado abierta una interrogante: si es posible hacer esto con una máquina absolutamente inapropiada, hasta el extremo de haber llegado con sus piezas vitales destrozadas a la meta final, ¿qué ocurriría si se entrega a los buenos pilotos nuestras máquinas que sean la última palabra para carreras de alto aliento?

No disminuimos la actuación de Lorenzo Varoli. Santiago y Talca hacen bien en destacarla como un reconocimiento a mérito efectivo y como ejemplo y estímulo a los muchachos que mañana habrán de empuñar el volante en loca carrera hacia las dos únicas metas posibles para todo buen deportista: la muerte o la gloria.



Retrato a lápiz de Lorenzo Varoli. Gentileza Logia Voltaire 18 del Valle de Talca.

En Chile somos muy dados a la crítica y a ensombrecer los méritos de los que triunfan: pero en el caso de Varoli, los eternos inconformistas, esos que todo lo critican, precisamente porque son incapaces de hacer algo constructivo y noble, han sido arrastrados por la corriente incontenible de un pueblo que sabe valorizar los méritos de sus conciudadanos, por modestos que ellos sean.

No cabe duda de que Lorenzo Varoli, su hijo Jorge y el “canario” se hicieron acreedores al consagradorio homenaje que Chile les tributó. Se jugaron enteros en una lucha titánica y desproporcionada a sus medios y ocuparon en todas las etapas corridas a través de cordilleras, pampas, pantanos y selvas, lugares honrosos y esto había que premiarlo. (*En viaje*, 1949, p. 73)

De esa forma, el corredor de Talca dejó abierta una ancha puerta hacia la ruta del triunfo a los futuros campeones que llegarían.

OCASO DE UNA FIGURA

Gran Premio General San Martín: Corrido en el Circuito de Macul (1950)

Durante un breve tiempo más, continuó preparándose para competir, siguiendo un itinerario deportivo autoimpuesto. De esa manera participó en las que serían las postreras carreras de su existencia, comenzando con un Gran Premio.

En el Circuito de Macul de la capital –Santiago de Chile– se realizaría en 1950 una importante carrera internacional: el Gran Premio General San Martín, con pilotos consagrados de Turismo Carretera de Argentina, Chile y Perú. Varoli estuvo presente y realizó una espectacular carrera entre el grupo de los *cracks* que se disputaban el liderato. No obstante, lamentablemente concluyó su brillante actuación al volcar en una cerrada curva, quedando su Ford adentro de un zanjón, por lo cual se vio obligado a abandonar la competencia. La disputada prueba fue ganada finalmente por Bartolomé Ortiz –“El Loco”, como cariñosamente lo llamaba la afición popular–, quien logró derrotar al campeón argentino Óscar Gálvez.

En esta competencia Varoli sufriría los primeros síntomas de agotamiento por problemas cardíacos, enfermedad que, luego de ser diagnosticada, apresuraría su retiro de las pistas y lo obligaría a guardar reposo. “El gigante del deporte mecánico veía así resentida su salud que parecía de hierro hasta ese entonces” (*En viaje*, 1949, p. 14). No obstante, “se extinguió rápidamente aquella sensación de pérdida, cuando descubrió que desde ahí en adelante sería él precisamente quien podría ahora acompañar a sus hijos durante la ruta” (Díaz & Díaz, 2006, p. 38).

Ahora bien, si era tan bueno, ¿por qué no se fue a Europa a correr en la Fórmula 1, categoría donde Fangio fue genio y figura? Primero, explicaba Marta Varoli (Verdugo, 2003, pp. 8-9), porque su padre fue un hombre muy apegado a su familia, y para irse a correr fuera



Varoli junto a su hijo Jorge, quien fue su copiloto desde octubre de 1949. Fuente: *Estadio*, 1952.

hubiese tenido que dejarla, cosa que no estuvo dispuesto a hacer. Y segundo, advierte, por un asunto técnico: su envergadura física no se adecuaba a los autos de Fórmula 1. Sobre aquello, nadie pondría en duda los méritos del gran deportista talquino; están más que claros.

Gran Premio de Gran Bretaña (1951)

Si bien él no participó en aquella competencia mundial, manifestó a sus más cercanos el anhelo de haber podido hacerlo. Por ello, la siguió a la distancia. Se debe mencionar que el Gran Premio de Gran Bretaña de 1951 fue rico en emociones para Enzo Ferrari y sus tropas: fue el escenario de la primera *pole position* y la primera victoria en Fórmula 1 para Ferrari como escudería y fabricante de motores, así como el primer éxito en la categoría para uno de sus pilotos, el argentino José Froilán González.

Ese año, las Alfa Romeo 159 habían mostrado una clara ventaja desde el inicio de la temporada, pero las Ferrari 375 estaban al acecho. Dos semanas después del Gran Premio de Francia, el Gran Circo de la Fórmula 1 plantó su carpa en el rápido Silverstone, antiguo aeródromo militar transformado en circuito de carreras.



Gran Premio Copec. Puerto Montt-Santiago 1952. Fuente: Fondo Histórico y Patrimonial de Talca.

Fue “Pepe” Froilán González quien, al volante de su Ferrari, marcó el mejor tiempo en la clasificación, con una marca de 1:43,4, a una velocidad media de 161,861 km/h. Superó a dos pilotos de Alfa Romeo, Juan Manuel Fangio y Giuseppe Fariña, por más de un segundo. Varoli quedó con un sabor amargo al no poder ser parte de los competidores, por sus problemas cardíacos.

Su última actuación en carreras:

Gran Premio Copec Arica-Santiago (1952)

Lo anterior no impidió una última sobresaliente carrera por las rutas chilenas del gran piloto talquino, lo que ocurriría en el Gran Premio Copec de 1953 Arica-Santiago. Fue esa una nueva carrera con el extenuante recorrido desde la nortina ciudad de Arica hasta la capital, tal como la prueba anterior en que Varoli había logrado la victoria en 1948, lo que claramente lo motivaba a participar, especialmente en vista de que competirían pilotos argentinos y peruanos, dándole a la carrera un carácter internacional.

Una vez más, el experimentado volante de Talca fue el mejor representante chileno en la carrera, presentándole dura lucha al campeón

mendocino Salvador Atagüile, quien a la larga resultaría ganador. Varoli lo escoltó hasta el final, superando a los otros ases nacionales Raúl “Papín” Jaras, Eduardo Kovacs² y Luis Hernán Videla.

El resultado final del Gran Premio Copec Arica-Santiago sería, en definitiva (*Estadio*, 1960, p. 32):

- 1.º Salvador Atagüile, N.º 1 con 19 horas 20 minutos 19 segundos.
- 2.º Lorenzo Varoli, N.º 3 con 20 horas 3 minutos 17 segundos.
- 3.º Raúl Jaras, N.º 2 con 20 horas 15 minutos 6 segundos.
- 4.º Eduardo Kovacs, N.º 7 con 20 horas 21 minutos 31 segundos.
- 5.º Hernán Videla, N.º 6 con 22 horas 44 minutos 21 segundos.

Esa gran actuación de Varoli sería su despedida definitiva de las carreras y como no podía haber sido de otra manera, fue una vez más el mejor piloto chileno en un gran premio internacional. Fueron muchas sus actuaciones destacadas e históricas, de las que solamente hemos seleccionado aquellas que consideramos más relevantes.

Los Varoli de Talca: Siguiendo las huellas de su padre

En *Varoli: Una historia para no olvidar* (Díaz & Díaz, 2006) se menciona la participación que les cupo a los hijos varones del matrimonio Varoli-Chartier ya en edad adulta:

El león y sus cachorros, en las carreras como en la vida, supieron luchar con alegría, con nobleza y coraje. Cuando su hijo mayor, Lorenzo Varoli Chartier, descubrió que compartía con su padre la pasión por las tuercas, por ese mundo de la mecánica capaz de llevarlos tan lejos y, del mismo modo, hacerles regresar a casa con una alegría a cuestas, se convirtió sin más, en el compañero perfecto para cada ruta que lo llevaba a la victoria. (p. 43)

Con indisimulada satisfacción y vanagloria, el gran corredor se expresaba en los siguientes términos sobre sus hijos: “Si estos cabros

- 2 Durante su historia como piloto, Eduardo Kovacs Amengual (1945-2005) obtuvo alrededor de diez campeonatos de Chile, en distintas categorías: con el NSU en la serie hasta 850 cc, con el Mini Cooper en Grupo Dos Anexo J, con el Cooper “S” en la categoría GTA y con la Liebre Chevrolet en Turismo Carretera.



Familia Varoli Chartier, en su casa de la calle 1 Oriente con 4 Sur, Talca. Década del cuarenta. Fuente: Fondo Histórico y Patrimonial.

nacieron entre fierros, vivieron metidos en el garaje, entre aceites, motores y pernos. A los doce años ya manejaban, haciéndoles el quite a los carabineros” (Díaz & Díaz, 2006, p. 43). Aún más, se señala que “sus hijos Lorenzo y Jorge Varoli se criaron en un clima apropiado, son mecánicos y corredores de alma, de nacimiento, heredando de su padre el cariño por el arriesgado deporte” (p. 43). En efecto, para este se trataba de su mayor felicidad:

Yo nunca estoy más feliz que manejando. En las grandes pruebas de ruta olvidé mis preocupaciones y gozo plenamente del placer de vivir. Nada hay en la vida más hermoso que eso: ir hilvanando ciudades y caminos, con el pie metido hasta el fondo en el acelerador. Ganar es una gran satisfacción, pero ninguna como esa de correr, de vivir pegado al volante. ¡Y siempre quedan tan lindos recuerdos de cada carrera! (Díaz & Díaz, 2006, p. 44)

Según comentarios de la época, su hijo Lorenzo Varoli Chartier –o Varoli junior– fue su gran apoyo en el plano competitivo y emocional. Algo más que su hijo, algo más que el “cachorro” –como lo bautizaron reporteros y periodistas de entonces– y algo más que el acompañante de su padre. Fue su mejor compañero de ruta y el mejor copiloto que el corredor talquino tuvo jamás. Inigualable –en palabras de su progenitor–, supo complementar adecuadamente sus conocimientos y la experiencia ganada para colaborar a sus triunfos.



El corredor argentino Juan Manuel Fangio (cuarto sentado, de izquierda a derecha) y Lorenzo Varoli (sexto sentado) junto a su esposa Laura Chartier y familiares. Mendoza, Argentina, 1949. Fuente: Fondo Histórico y Patrimonial de Talca.

Victorias que su padre supo compartir y reconocer, características propias de quien aquilata el mérito de sus colaboradores, tal cual lo expresó en la siguiente declaración: “Los elogios se los lleva siempre el corredor, y es injusto. El copiloto es el verdadero gestor de la victoria, el director de la prueba. El corredor maneja y nada más, y manejar es lo más fácil” (Díaz & Díaz, 2006, p. 44). Igualmente, en otra oportunidad declaró al respecto:

¿Sabe? En Chile no se le da la verdadera importancia al copiloto. No se puede ganar una prueba sin un ayudante competente. A mi juicio, es el corazón y el cerebro de la carrera. Es quien va a cargo de todo: vigila el aceite, la bencina, los instrumentos de velocidad y calcula el promedio. Es el que mira atrás, ordena frenar si el volante se entusiasma, o al revés, exige meter más fierro. Un piloto no puede ganar sin un colaborador capaz. (*Estadio*, 1960, p. 12)

El corredor supo acrisolar la misión de su hijo, la de copilotar junto a él, convirtiéndose en su verdadero “técnico espiritual”. Además, siempre se les veía juntos, formando una dupla que daría aún más satisfacciones a una afición enfervorizada acostumbrada a sus triunfos. Aquello quedó en evidencia cuando Lorenzo junior



Reportaje gráfico de Revista *Vea*, sección "Rutas", noviembre de 1949.

compitió en el circuito Cerro Condell de Curicó en 1954, obteniendo un gran triunfo al ganar la prueba y, de paso, demostrar a los amantes de las carreras que no era simplemente un apéndice del gran veterano de Talca. Ya se había transformado en un piloto conspicuo, que sabía dominar su máquina y cuánto podía exigirle a esa. Y los periodistas le reconocieron, en especial cuando verificaron que había aprendido a tomar las curvas firmemente, con soltura y seguridad, accionando con el coraje suficiente en cada tramo que enfrentaba para poder continuar.



Instantánea tomada en el Premio Internacional Virginio F. Greco, Argentina 1936. Fuente: Diario *La Mañana*.

Con el ineluctable paso del tiempo sus hijos alcanzaron un alto grado de notoriedad, triunfos y logros en las carreras de automóviles, continuando la senda de triunfos y coronando de laureles a los Varoli de Talca, como se les llamó afectuosamente. De esa manera, dejaron claro que la pasión por el deporte tuerca era un mecanismo heredado. Por lo cual, su otro hijo, Jorge Varoli Chartier, señalaba con alegría y convicción que “siempre tendría que haber un Varoli en la ruta y en los circuitos. Es la ley de la familia y tenemos que respetarla” (Díaz & Díaz, 2006, p. 46).

El tiempo siguió su curso, y tras décadas de pasión y triunfos que logró Varoli padre, en junio de 1955 nació su tataranieto Jorge Alfredo Varoli Quiroga, tres meses antes de que falleciera Jorge Varoli Chartier, cubriendo de desazón a toda la familia.

HOMENAJES Y RECONOCIMIENTOS

Cuando participaba en alguna carrera, su ciudad natal vibraba con cada triunfo o fracaso, con su calidad humana legendaria, que lo llevó en más de una ocasión a abandonar una carrera para auxiliar a un compañero de competencia. Un caballero en las pistas, un suicida temerario a la hora de tomar decisiones. Talca se suspendía en el tiempo, en una dimensión soporífera y sus calles lucían como un cuadro de Giorgio de Chirinos: silenciosas, presagiando un gran acontecimiento a punto de desarrollarse.

Desde niños hasta ancianos, pasando por mujeres y jóvenes, se extasiaban a través de los diarios y la radio con sus arriesgadas proezas automovilísticas, que poco a poco lo encumbraban en los ranking del deporte tuerca. Con cada metro, kilómetro y etapa, le entregaba a su ciudad un poco más de jactancia y alegría. En la memoria colectiva se generó un eco que se repitió por generaciones: cinco veces le disputó, palmo a palmo, kilómetro a kilómetro, el liderazgo al cinco veces campeón mundial Juan Manuel Fangio. ¡Algo extraordinario!

Fue un grupo pequeño al cual tuvo el orgullo de pertenecer. Un grupo de esforzados ases de las rutas, un piloto suicida. Su nombre se alzó a lo más alto de los deportistas de élite nacionales, haciendo latir los corazones de todo un pueblo que lo vitoreaba y que pronunciaba su nombre con respeto y júbilo.

Para Marta Eliana Varoli Chartier, hija menor del gran corredor, su padre:

Obtuvo muchos triunfos, lo que significó reunir innumerables trofeos. Algunos permanecieron en poder de los descendientes de mis hermanos y otros en casa de mi madre, Laura Chartier González (1903-1993). Al fallecer esta, nació mi inquietud de entregar a la Ilustre Municipalidad de Talca el material que confirma su trayectoria, para que estuviera al alcance público y retribuir, en cierta forma, el recuerdo cariñoso y constante de gente que lo conoció o



Varoli en uno de los balcones de la Intendencia de Talca -hacia 1 Norte-, septiembre de 1948. Fuente: Fondo Histórico y Patrimonial de Talca.

escuchó hablar de él, que vibró con sus hazañas, las cuales han sido transmitidas a nuevas generaciones [...] Soy una convencida que “los pueblos escriben su historia por lo que hace su gente”. (Díaz & Díaz, 2006, p. 8)

La ciudad de Talca, y en general los habitantes de la actual Región del Maule, de alguna manera han reconocido y valorado las proezas deportivas de Varoli. Así, en la capital maulina hay tres remembranzas y añoranzas sobre el gran corredor chileno, que perpetúan su nombre. He aquí cada una de ellas:

Sus méritos deportivos lo hicieron acreedor a numerosos reconocimientos (en vida y póstumos). En 1948, la Municipalidad de Talca le otorga la calidad de “Ciudadano Distinguido y Deportista Predilecto”; en la ocasión se estrenó la “Marcha a Varoli”, obra del compositor Pedro Ariel Olea. Desde 1984 el Terminal de Buses lleva su nombre, al igual que la Escuela Municipal E-168 (desde 1990). En 1994 al cruce de la entrada y acceso sur a Talca, se le denomina oficialmente “Cruce Varoli”, levantándose además un monolito en su honor. Se institucionalizó de esta manera la denominación popular arraigada desde hacía años, derivada –según la información oral recabada– que en ese sector estaba el Servicentro propiedad del corredor y una hostería que también le habría pertenecido. (Muñoz, 2022, p. 9)



Diploma de Honor de 1948. Fuente: Fondo Histórico y Patrimonial de Talca.

Ciudadano Distinguido de Talca

En reconocimiento a su dilatada y brillante trayectoria deportiva, y por su elevado espíritu público, “la Ilustre Municipalidad de Talca en su sesión N.º123 del 06 de septiembre de 1948, le otorgó el título de Ciudadano Distinguido y deportista predilecto de la ciudad de Talca” (*La Mañana*, 1960, p. 4).

Además, don Ricardo Burgos, en forma pública, solicitó:

Que se erija un monumento al gran deportista desaparecido y su ubicación fuera del Estadio Fiscal de nuestra ciudad que sirva de fuente de inspiración y ejemplo a la actual y futuras generaciones que habitualmente concurren a nuestro primer campo de deportes. Dejo entregada esta iniciativa a las autoridades correspondientes para que, si lo tienen a bien, procedan al perfeccionamiento de esta idea y a la designación de la comisión que se encargaría de darle cumplimiento. (*La Mañana*, 1960a, pp. 2-3)

Canciones y poemas dedicados a Varoli

El piloto talquino fue homenajeado con diversas creaciones artísticas:

Existen varios poemas inspirados en la figura de Lorenzo Varoli, como la Marcha a Varoli, composición para piano del músico Pedro Ariel Olea, y el corrido



Composición “Marcha a Varoli”. Autor: Pedro Ariel Olea, Imprenta López y Vera. Fuente: Fondo Histórico y Patrimonial de Talca.

¡Viva Varoli! Interpretado por Raúl Ledesma, Carmen Palmiño y coro. (Valde-
rama, 2017, pp. 10-11)

En su honor, la “Marcha a Varoli” se interpretó tanto en la Plaza de Armas de Talca como en todo el territorio nacional, con orfeones y bandas (*La Mañana*, 1969, p. 4), “y en la carrera de las catorce provincias argentinas, en la que luchó con los mejores volantes de América, un acróstico suyo corrió de boca en boca” (*La Mañana*, 1969, p. 4). Dicho acróstico reza:

La aurora azul de los caminos
Orillaba tu nombre y el de Chile
Rugía tu motor prócer talquino
En los primeros puestos del desfile.
No te abatió la sed ni la fatiga
Zonas de luz y sombras te bañaron,
Oración fraternal en tierra amiga.

A lo que una crónica de *La Mañana* (1948a, p. 4) anexaba:

Volcada en los caminos te besaba,
Ahora que en la patria y sus temblores



Con trabajadores y amigos “tuercas” de General Insa, en Talca. Septiembre de 1948. Fuente: Fondo Histórico y Patrimonial de Talca.

Rompen en jubilosa entonación,
Oíd Varoli, como los clamores
Lanzan al aire el nombre de tu tierra
Izando por tu hazaña el pabellón.

Marcha a Varoli

Por Pedro Ariel Olea

Talca, tierra de Varoli,
Siembra de sol y de alegría;
hoy tus hijos rememoran
la tradición de Araucanía
para tejer la leyenda
de esta hermosa tierra mía.
Luchando como grande en la jornada
Varoli es triunfador, siendo vencido,
por eso es que la patria emocionada
le grita con el alma ¡Bienvenido!
... Por eso es que la patria emocionada
le grita con el alma ¡Bienvenido!
El alma del chileno está templada



Deportistas de San Fernando a Lorenzo Varoli, 15 de diciembre de 1949. Fuente: Fondo Histórico y Patrimonial de Talca.

en páginas brillantes de la historia;
por eso lleva siempre subyugada
la palma que le brinda la victoria.
... Por eso lleva siempre subyugada
la palma que le brinda la victoria.

¡Viva Varoli! Corrido

Autores: Carlos Ulloa D. y J. Moraga H.

Intérpretes: Porfirio Díaz y orquesta

Cantante: Raúl Ledesma, Carmen Palmiño y coro

Locutor deportivo: Raimundo Loezar Moreno

Relato locutor:

Estamos a la espera de otro coche,
coche a la vista..., coche a la vista,
se acerca a gran velocidad, es un coche blanco,
a 300 metros, es el 25 de Lorenzo Varoli,



La Asociación de Basketball de Talca a Lorenzo Varoli por su brillante triunfo en la Prueba de Automovilismo Arica-Santiago 1949. Fuente: Fondo Histórico y Patrimonial de Talca.

el chileno Lorenzo Varoli, a 100 metros...
va a llegar... llegó...
El chileno Lorenzo Varoli, llegó Varoli.
Varoli ha cruzado la meta en gran forma.
¡Viva Varoli...! ¡¡¡Viva!!!

Música

Es Varoli maestro del volante,
bravo chileno de gran corazón,
por las rutas dejando atrás rivales,
a todos supo brindarnos emoción.
Manejando serena y diestramente,
con gran coraje siempre luchó,
y cuando altivo cruzó la meta,
con entusiasmo Chile vibró.

Coro

Viva Varoli el *crack* talquino,
por los caminos supo triunfar,
y la bandera de nuestra patria,
en otras tierras hizo flamear.
Viva Varoli, as del volante,



Uno de los tantos trofeos que recibió en vida. Réplica de su primer coche de carrera. Fuente: Gentileza familia Varoli Quiroga.

siempre adelante, como campeón
no se dio nunca por vencido,
él ha cumplido con su nación.

Al gran Varoli

Con su constancia y valor
y hombre de corazón
el gran Varoli posee
dentro de nuestra nación
con su querido hijo al lado
el título de campeón.
Honra y orgullo tú eres
para ese Talca querido
que te espere impaciente
adornando la ciudad
al gran talquino valiente.
Hombre noble a su terruño
agotando tu energía
y en caballerosa lid
dibujando con tu pibe
coronaste con tus porfías.

Adelante Varoli; adelante
no desmayes en tu gran misión
que luchar por tu Talca querido
es dar gloria a nuestra nación.

Lorenzo Varoli

Por Óscar Zerené Muñoz (Santiago, 10 de diciembre de 1949)

Roble corpulento del suelo chileno
erguiste tu tronco sobre la frontera
para demostrar tu coraje y bravura
para que el mundo asombrado midiera
tu gigantesca y arrogante altura.
Mientras luchabas en tierra extranjera
el pueblo chileno de pie te alentaba
la estrella solitaria siempre fue tu guía
desde la altura el cóndor te escoltaba
y el puma contento en la selva rugía.
Carnaval eterno por tu inmensa hazaña
te brinda la patria porque eres valiente;
los ríos entonan su himno salvaje
flotan en sus aguas copihues muy rojos.
Pasaste a la historia “Lorenzo Varoli”
ganaste la meta heroico volante
le diste a Chile una inmensa gloria
por eso la patria te premia orgullosa
inmortalizando tu grata memoria.

Grado vocacional N.º 15

Escrito en Chimbarongo, en 1949. Archivo de la familia.

Los amplios horizontes de nuestra amada patria
parece que se ensanchan de orgullo y de placer
al ver tan airoso, el campeón chileno,
el héroe que peligrosos sin fin tuvo que vencer.



Imagen eterna. Varoli al interior de su Ford Coupé, con el número 33 al costado. Fuente: Fondo Histórico y Patrimonial de Talca.

El tricolor chileno flameó con su victoria
al ver la magna hazaña del bravo campeón
que intrépido, avanzando llegó al país hermano
mostrando en su carrera, coraje de Titán.

Los pueblos asombrados, cantaban y reían
la obra de Varoli; grandiosa al definir;
y las brisas alegres, volaban hasta Chile,
para hacer al chileno, el triunfo repetir.

Enviaron a Varoli; las flores su perfume,
arrullos las palomas le dieron al pasar.
La atmósfera azulada flotando en el espacio,
lo rodeó de auroras y esencias de azahar.

El campeón chileno, del mar a la montaña
su nombre engrandecido por siempre sentirá.
Los hijos de la patria, recordarán su empresa,
su serena frente el laudo ceñirá.

Monolito Cruce Varoli

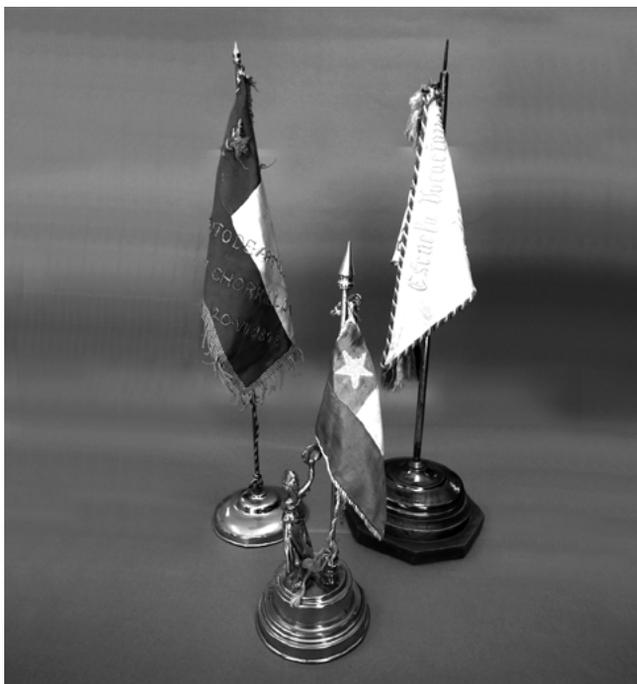
En 1994, la Municipalidad de Talca bautizó el cruce de la entrada y acceso sur a la ciudad como “Cruce Varoli”. Asimismo, en el lado sur oriente existe un monolito, erigido por el Ministerio de Obras Públicas, cuya leyenda reza:



Monolito a Varoli en el cruce homónimo de Talca. Fuente: Valderrama, 2011a, p. 58.

Cruce Varoli
El Ministerio de Obras Públicas
en homenaje a don
Lorenzo Varoli Gherardi
1901 – 1960
Ciudadano distinguido y deportista
predilecto de la ciudad de Talca
Quien prestigió a nuestro país
en la década de los años 40
obteniendo triunfos en las
carreteras de Chile y América
Febrero de 1994

En la ceremonia de inauguración hicieron uso de la palabra el ministro de Obras Públicas, Carlos Hurtado; el presidente de la Federación de Automovilismo Deportivo de Chile, Germán Mayo Correa; y la hija del recordado deportista, Marta Varoli. En aquella ocasión, “el Ministro, en su intervención, recordó los tiempos en



Banderines del regimiento de artillería N.º 3 Chorrillos (20 de julio de 1895) de la Escuela Vocacional Talca. Homenaje a Lorenzo Varoli. Fuente: Fondo Histórico y Patrimonial de Talca.

que él, siendo niño, aquí en Talca, admiraba las hazañas automovilísticas de Varoli, corriendo en Chile y el extranjero, por caminos que a veces no eran más que huellas” (*La Mañana*, 1994, p. 4). Por su parte, entre palabras entrecortadas por la emoción, que le impidieron continuar, Marta Varoli agradeció el gesto del Ministerio de Obras Públicas, “diciendo que así como Parral era la tierra de Pablo Neruda, Talca es la tierra de Varoli” (p. 4).

Terminal de Buses Lorenzo Varoli

Años más tarde, en un intento por rescatar su nombre y rendirle algún homenaje, en 1984 el Terminal de Buses Rodoviario de Talca, fue bautizado con su nombre.



Varoli con su traje de corredor por las calles de Talca. Fuente: Fondo Histórico y Patrimonial de Talca.

Escuela Lorenzo Varoli

En la década del sesenta, en pleno corazón de la Población Talca (Población José Manso de Velasco, 5 Sur entre 18 y 19 Oriente) de ese entonces, se irguió la Escuela Martina Barros de Munita, dependiente de la Congregación Religiosa Santa Marta, construida como anexo a la Escuela Josefina Garcés Grez, hoy Liceo Santa Marta, de propiedad de esa institución. Pasó a control estatal en 1967 como Escuela E-118. Cuando en 1968 el establecimiento educacional fue traspasado al Ministerio de Educación Pública, el Decreto Supremo N.º 3.628, de 3 de mayo de 1968, creó la Escuela N.º 118, cuyo primer director fue don Luis Bernardo González.

Con el paso de los años (ya municipalizado el sistema educacional chileno, el 1 de mayo de 1981), en 1990, bajo la dirección de la profesora Rosalinda Contardo Valenzuela, el Consejo de



Portada del comic book N.º 27 *Ruta 44*, de 1968. Fuente: Colección del autor.

Profesores en pleno tomó la determinación de cambiar el nombre de la escuela, rebautizándola como Lorenzo Varoli Gherardi, en honor al destacado deportista del automovilismo originario de Talca e hijo ilustre de esa ciudad, que tantos triunfos y satisfacciones dio al país. Desde su creación, su atención preferencial han sido las niñas y niños más humildes del sector periférico de la ciudad de Talca, egresando de sus aulas generaciones de adolescentes, algunos de los cuales se han convertido en promisorios profesionales, hombres y mujeres de bien que desempeñan diversas actividades del quehacer del país.

Orden al Mérito Docente

Varoli no solo tuvo una activa participación social en instituciones locales, sino que también fue condecorado en grado de caballero de la Orden al Mérito Docente y Cultural Gabriela Mistral (Valderrama, 2017, p. 9).

Revista *Ruta 44*

En 1967 se publicó la única revista –formato historieta– en Chile que se dedicó “a un tema tan específico como las carreras de autos [...] *Ruta 44* comienza utilizando material extranjero, especialmente de origen francés” (Hasson, 2014, pp. 67-68). De esa manera, con una única historia completa en prácticamente todas las ediciones de treinta y dos páginas, en 1968 el dibujante y guionista nacional Germán Gabler³ publicó en el número 27 una historia titulada: “*Lorenzo Varoli, un perfil de campeón*” en la cual desarrolló la prueba Arica-Santiago, ganada por el corredor talquino. Esta publicación internacional dedicada al automovilismo solo concedió un número a un deportista chileno y sudamericano, siendo Lorenzo Varoli el

3 Don Germán Gabler, graduado en la Universidad Católica de Chile, comenzó a trabajar en la Editorial Zig-Zag como colaborador de su hermano Guillermo. Desarrolló su labor de guionista para los títulos de *Rocket* y *Robot*. A medida que colaboraba con la editorial fueron aumentando sus colaboraciones tanto como guionista como dibujante (Piernas, 2018). En 1968 fue guionista y dibujante de una historieta sobre Varoli, única en la historia de la historieta que retrató a un deportista chileno.



Original de la página 32 dibujada por don Germán Gabler para revista *Ruta 44*. Fuente: Colección del autor.

elegido, de modo que fue el único deportista nacional que se editó en dicha historieta.

Por último, como anécdota, hace años –década del noventa del siglo XX–, existió una Pizzería Varoli en 1 Sur con 3 Oriente N.º 1189 en Talca, actualmente cerrada.

Instalación de busto en Alameda

El deportista predilecto de Talca fue justipreciado con una intención que, como otras, quedó solamente en eso, ya que nunca se lle-



Varoli siendo entrevistado por una radio peruana durante su paso por Lima. Fuente: Fondo Histórico y Patrimonial de Talca.

vó a efecto. “En la Alameda quedaría ubicado busto de don Lorenzo Varoli G.” tituló *La Mañana* tras el fallecimiento del connotado hijo ilustre de Talca. La crónica periodística resaltaba:

En la última sesión de la Ilustre Municipalidad de Talca fue aprobado el proyecto del regidor, don Luis Díaz Iturriaga, por el cual se insinúa la erección de un busto a la memoria del gran volante chileno, recién desaparecido, don Lorenzo Varoli Gherardi [...] Al darle vida en el bronce, este busto podría presentarse sobre una base de piedra, en el Centro de la Alameda, mirando hacia la entrada principal del Estadio Fiscal; para que así cumple su última finalidad



Varoli izando el pabellón patrio en las cercanías del paso fronterizo.
Fuente: Fondo Histórico y Patrimonial de Talca.

y sirva de centro a una plazuela, en este sector en que es necesario continuar el ornato de la ciudad. (*La Mañana*, 25 de noviembre de 1960 p. 3)

Para aquel malogrado proyecto se propuso la creación de tres comités que tendrían a su cargo cristalizar dicho proyecto, en uno de los cuales participó el destacado vecino y dueño del diario local *La Mañana*, don Juan C. Bravo.



Compiendo en el Circuito Malargüe (1948). Fuente: Fondo Histórico y Patrimonial de Talca.

Competencia deportiva en su honor

La grandeza deportiva de Varoli había sido ya reconocida por los estudiantes de Talca. En ese tenor, se debe recordar que, en 1948, y aprovechando su estadía en la ciudad, tanto la Asociación Deportiva Escolar Primaria como la Banda del Regimiento Chorrillos organizaron una justa deportiva a la que denominaron Varoli. Así,

gracias a la colaboración de las empresas talquinas: Suelería La Estrella, Tienda El Trece, Librería Mejías, Casa Sport Garrocha Sánchez, Tienda la Santiaguina, se pudieron entregar premios a los alumnos/as de algunas escuelas de Talca (como la Escuela de Hombres N.º 2 que compitió con la Escuela de Hombres N.º 10; Escuela N.º 5 versus N.º 15 de niñas; Escuela N.º 3 versus Escuela Hogar de Hombres, y otras) que participaron en una competencia deportiva en homenaje a Varoli, la que se efectuó en la cancha de básquetbol del Estadio Fiscal. Además, participó la totalidad de las escuelas de la ciudad, las cuales han organizado sus respectivas barras con especial entusiasmo. (*La Mañana*, 10 de septiembre de 1948, p. 3)



Cientos de personas esperan su arribo en Panguilemo, tras su triunfo en la Prueba Arica-Santiago (1948). Desde ahí fue escoltado por la policía y Bomberos hasta Talca. Fuente: Fondo Histórico y Patrimonial de Talca.

LA ÚLTIMA LARGADA

El último tramo

Cuando aún no se silenciaba el motor de su “carreteado” Ford del 47, la prensa continuaba recordando sus ya pasadas hazañas automovilísticas. Estaba claro, y así lo hacían ver en sus escritos algunos periodistas de la época, que su última y definitiva carrera fue la de 1952, con la cual se despidió de las pistas al serle diagnosticado síntomas de una fatiga cardíaca crónica. Gracias a aquel acertado diagnóstico médico, apresuró su retiro de los circuitos para guardar reposo de la enfermedad que lo aquejaba. Por recomendación médica se radicó en la apacible Constitución, ciudad balneario cercana a Talca y a la que contribuyó con la realización de algunas obras. En efecto, fue miembro del Centro del Progreso del Puerto de Constitución, y se le atribuyen la instalación del muelle pesquero, iniciativa que en 1960 estaba próxima a concretarse (*La Nación*, 1960, p. 6). De igual manera, “la Plaza de Armas del tradicional balneario de la zona, supo del buen gusto y espíritu de trabajo de don Lorenzo Varoli. La remozó totalmente, pintó y construyó sus nuevos bancos y en general, o más bien dicho, en una sola palabra, la hizo más hermosa y acogedora” (*La Mañana*, 22 de septiembre de 1960, pp. 2-3).

Su familia cuenta que:

En Constitución hizo un estudio para instalar la primera planta impregnadora y mandó a hacer los estanques de impregnación, la primera de la región en esos años (1958). Arregló la Plaza de Armas de Conti, contribuyendo a remodelarla; construyó la pileta y le instaló luces de colores. Había, no sé si aún existe, un monolito chiquito, con una placa en la misma plaza. (Varoli-Quiroga, comunicación personal, 2022)

En esa ciudad falleció de un ataque cardíaco, la madrugada del martes 5 de septiembre de 1960, a los cincuenta y nueve años de



Tumba de Lorenzo Varoli Gherardi en el Cementerio Municipal de Talca, en 1960. Fuente: Fondo Histórico y Patrimonial de Talca.

edad. Acontecimiento aciago sobre el cual diarios y medios de comunicación dieron a conocer el detalle de punta a cabo. Al día siguiente de su deceso, el diario *La Mañana* dedicó generosas páginas, titulares, epígrafes y bajadas al gran ídolo deportivo de la ciudad, publicando crónicas referidas al “Tiburón” talquino, en las que resaltaban reseñas de parte de su vida.

Apenas se acallaban las manifestaciones de júbilo de la ciudadanía celebrando con alborozo los 150 años de vida independiente, una noticia fría, escalofriante, nos hizo congelar la sangre [...] ¡Murió Lorenzo Varoli!... corrió de boca en boca, más ligera que el viento, y que a todos estremeció grandemente [...] Varoli fue un autodidacta en la parte mecánica, destacando desde muy joven en el automovilismo deportivo, por lo cual permanentemente fue invitado a diversos circuitos carreteros en Chile y el extranjero. La gente lo quería en demasía porque además tenía mucho temple y deseos de superar los imprevistos, ya sea bajo la lluvia torrencial o en medio de un lodo infernal. Pero ni el cuerpo más inhiesto puede resistir el paso del tiempo y un día debió dejar su gran pasión. Buscó remediar una afección al corazón radicándose en la apacible Constitución. (*La Mañana*, 21 de septiembre de 1960, p. 1)

Se coincidía en que inesperada, sino tempranamente, se marchó al infinito el ídolo de multitudes: aquel que ganó la Prueba de Ari-

ca-Santiago en 1948 y 1950, vencedor en la Prueba Nos-Concepción en 1949 y que dejó a todo un país notables actuaciones, como la de Buenos Aires-Caracas o la Vuelta de Argentina, por citar solo dos. Se mandó a cambiar el hombre a quien la ciudad de Talca le había organizado una masiva manifestación en el Estadio Fiscal de Talca (*La Mañana*, 21 de septiembre de 1960, p. 1), un ya lejano 5 de septiembre de 1937. Partió el “Patrón de los caminos” de Chile por más de veinticinco años. Fallecía el hombre, comenzaba la leyenda.

La Mañana comentó en sus páginas –como se ha dicho precedentemente– la atmósfera de duelo y conmoción que se percibía en Talca:

Hacia las 16:00 horas, momento en que debía efectuarse el sepelio de don Lorenzo Varoli, se advertía duelo y gran conmoción en la ciudad. Parecía que todos los talquinos sentían vivamente la partida del as, hacia el infinito en su última carrera.

Como el cortejo hizo la marcha desde la casa del extinto hasta el campo santo utilizándose exclusivamente movilización motorizada, no menos de cuatro mil personas llegaron anticipadamente a la necrópolis para esperar allí su llegada, en tanto que otros centenares utilizaban micros y camiones, para concentrarse también en la ciudad del silencio, y rendir un silencioso homenaje al querido talquino que partía a la eternidad.

El pueblo talquino se paralizó cuando supo de su deceso aquella madrugada del 5 de septiembre de 1960 (5 horas), a la edad de 59 años, a consecuencia de un malogrado infarto al corazón. El duelo se extendió al deporte nacional en general.

Sus funerales fueron multitudinarios. Un mar humano caminó por las calles talquinas con destino a la que sería su última morada en su tierra natal. Esa tarde en el campo santo, el intrépido Lorenzo Varoli hizo rugir su máquina con destino a la eternidad. (*La Prensa*, 1992, p. 6)

Remembranzas de un grande

Los homenajes y reminiscencia continuaron. Y como se señaló, al conocerse la noticia de su deceso, diarios de todas partes comenzaron a publicar crónicas, reseñas y monografías sobre Varoli. En ellas destacaban sus logros:



Lorenzo Varoli acompañado por el mendocino Salvador Atagüile y Raúl "Papín" Jaras. Fuente: Fondo Histórico y Patrimonial de Talca.

El fogueado volante sureño corrió últimamente con coches Ford, el gran rival y por el momento vencedor de la Chevrolet. Se retiró Lorenzo Varoli hace seis años más o menos, cuando ya tenía más de 50 años, la época en que otros hace tiempo que se han alejado a sus cuarteles de invierno. Él no. Firme, jovial, lleno de energías, fue así hasta el último. Un ejemplo por donde se le mira. Estudioso hasta el final pudo hacer mucho más por su deporte favorito. Pero el destino es traicionero. El corazón le falló y debió retirarse a Constitución desde donde el martes pasado dejó este mundo. Se fue, después de haber logrado la admiración, el cariño y respeto de todos. Por su hombría de bien. Por su gran espíritu deportivo. Cientos de personas lo fueron a dejar a su última morada, testimoniando así el afecto que Lorenzo Varoli Gherardi había sabido ganarse. (*La Tercera*, 1960, p. 12)

A su vez, don Salomón Kripper, presidente de la Asociación de Volantes y a la sazón integrante de la Comisión Deportiva del Automóvil Club de Chile, expresó con profunda emoción, tras la partida del deportista, que "será difícil que olvidemos sus actuaciones dentro y fuera de la ruta" (*La Tercera*, 1960, p. 12).

Igualmente, el círculo italiano de Talca, expresaba: "Con motivo del fallecimiento del señor Lorenzo Varoli Gherardi, distinguido

miembro de la colectividad italiana de esta ciudad, se reunió extraordinariamente el directorio para expresar su dolor por su partida” (*La Mañana*, 22 de septiembre de 1960, p. 3).

Despedida multitudinaria

Todo Talca, desde las altas esferas hasta la humilde población “callampa”, estuvo en los funerales del hijo ilustre. El sepelio se realizó a las 16:00 horas, inmerso en un ambiente de pena al ir a dejar a su última morada a un as del volante, a un deportista que paseó su nombre y el de su ciudad natal por muchos países, a uno que partió hacia el infinito. En cuanto a la cantidad de personas que acudieron a despedirlo al cementerio Municipal, no siempre coincidieron los números: “No menos de seis mil personas se encontraban presentes en el cementerio en el momento de la sepultura de los restos del vencedor de tantas jornadas automovilísticas” (*La Mañana*, 21 de septiembre de 1960, p. 2). No obstante, en la misma edición, en otra crónica, se señalaba: “No menos de cuatro mil personas llegaron anticipadamente a la necrópolis para esperar allí su llegada” (p. 1).

En la Municipalidad y otros edificios públicos la bandera flameó a media asta como homenaje póstumo, y en el campo santo destacó la presencia de personalidades públicas y privadas, además del pueblo:

En todos los edificios y recintos municipales el pabellón nacional flameó a media asta, expresando el homenaje póstumo que rendía la I. Municipalidad de Talca, al hijo ilustre de la ciudad, que en aquellos momentos bajaba a la tumba.

Destacados personeros de la sociedad, de la banca; de la Administración Pública, del comercio; de la industria y de todas las actividades talquinas, así como también el pueblo genuino, rendían su homenaje al extinto.

Despidieron los restos de don Lorenzo Varoli, don Hernán Videla Pacheco en representación de la rama deportiva del Automóvil Club y de la Asociación de Volantes de Chile y gran as. (*La Mañana*, 21 de septiembre de 1960, p. 1)

Hernán Videla Pacheco, en su intervención, señaló:

Muchos de nosotros siendo aún niños o muchachos, sentimos despertar las inquietudes del volante por el solo hecho de emular a Lorenzo Varoli. ¿Cómo llegar hasta donde él fue capaz de ascender? Cómo lograr ese temple, ese tino; esa fibra de campeón, ese don de deportista innato.

(...) Parece imposible. Todos los que sabemos de las aventuras de una carrera, de los riesgos que ella encierra, de las emociones que depara, vemos con dolor inmenso que hemos perdido a nuestro padre deportivo.

¿Quién no recibió el consejo sano, leal; puro y bonachón de don Lorenzo? A los más jóvenes nos brindó siempre un cariño paternal, nos ayudaba en cuanto podía y hasta en muchas ocasiones nos cuidaba.

¿Cómo podríamos agradecerle esas bondades? Creo que la única forma sería tratando de seguir sus pasos. Llegado a la edad del reposo y la tranquilidad, fue un ejemplo vivo para los que se incorporan a las rutas. Porque eso fue y es, señores, don Lorenzo Varoli. Don Lorenzo se nos va adelante.

[...] Don Lorenzo. Mil gracias por todas sus enseñanzas, mil gracias por todo... (*La Mañana*, 21 de septiembre de 1960, p. 1)

Intervinieron, además, el juez de Constitución don Félix Piñeiro, en nombre del Rotary Club de la ciudad balneario; y don Samuel Jiménez, en nombre de las logias masónicas de Talca.

Por su parte, Ricardo Burgos se refirió a él en los siguientes términos:

Realizó una vida llena de méritos. Entre sus amistades queda la huella de la bondadosa cordialidad de sus sentimientos; en sus actividades diarias, la figura de su espíritu ágil y vigoroso; en el automovilismo deportivo, la muestra de su pericia, valentía y tecnicismo, junto a su ponderada inteligencia, a la serenidad de su juicio y su permanente afán de servir a la patria y a Talca, su ciudad natal.

[...] Importante labor que le cupo desempeñar en sus actividades comerciales, industriales y agrícolas, en las que se destacó siempre por su extraordinaria capacidad de trabajo y acrisolada honradez, revelando su talento y las sólidas virtudes de su elevado espíritu público. (*La Mañana*, 1960, pp. 1-2)

Finalizaban los discursos, las evocaciones, los homenajes, y con ellos se iban sellando recuerdos que se legarían a la posteridad. *La Mañana* continuó, por algunos días más, aferrada con sus escritos y



Varoli en la ciudad de Los Andes, 1949. Prueba de la República Argentina o Catorce Provincias Argentinas. Fuente Fondo Histórico y Patrimonial de Talca.

cumplidos al hombre que acompañó durante casi todas sus competencias automovilísticas.

Sobre su partida, su amigo de la infancia Benito Riquelme, publicó en *La Mañana* un emotivo artículo, parte del cual se transcribe a continuación.

Se lanza a los caminos en 1922 en el tramo Talca-Panimávida, y desde entonces no suelta el volante hasta 1950 en el circuito Macul, prueba de los consagrados del automovilismo de nuestros vecinos: Perú y Argentina, y aquí siente por primera vez el golpe cardíaco que lo obliga a abandonar en forma definitiva sus ansias de rutas.

Al disputarse hoy el Grand Prix que actualiza las grandes disputas automovilísticas, Hernán Freitas, titán de los caminos, dice: “Yo entiendo que para ganar se necesita coraje, pero, lo más importante para competir, es contar con un buen coche y poseer profundos conocimientos de mecánica”.

A Varoli le sobraba coraje como también su virtuosidad en la mecánica. Tenía que enfrentarse con estrellas del volante como Antonio Caliri, Aladino Azzari, Óscar Andrade, Luis Rodríguez, Rodolfo Gallo, Hernán Freitas y otros



Caricatura para la columna *Lorenzo Varoli. Ausente en el Grand Prix de Benito Riquelme.*

que eran tan campeones en circuitos como en carreteras pero él, devorando caminos, como devoraban las distancias las golondrinas, al sentir a su lado a sus hijos que le servían de copilotos en muchas de sus pruebas, escucharía como la música sus palabras era como aquellas que producían sus labios al jugar con un hueso de cereza en los tiempos de niños allá en la calle 1 Oriente.

Es un caso curioso esto de Varoli. No abandonó nunca su barrio y menos su calle, y cuando Chile entero estaba “envarolizado”, él llegaba hasta su hogar o hasta su garaje con una transformación física, pero tengo la certeza que en él se mantenía el espíritu del mismo muchacho con que presentamos esta crónica.

Ante nosotros tenemos un álbum en una gentileza de su nieto Lorenzo Varoli Díaz, con titulares que a cualquier otro lo habría enloquecido. Lo llaman “El gran Varoli”, “El gran corredor talquino”, Valparaíso lo bautiza en el

desfile en su honor en la Avenida Pedro Montt: “El gran volante chileno”; la emisora Nuevo Mundo en la prueba de las “14 Provincias” en Argentina lanza al espacio esa frase que enloquece de Arica a Magallanes: “Varoli guapeando en cuarto lugar”.

Como todo hombre que se destaca tuvo incomprendiones y olvidos imperdonables, en las carreras internacionales, Varoli, en calidad de extranjero y ante sus grandes posibilidades de éxito “lo tramitaron” para darle el triunfo a sus nacionales, pero si del exterior tenía esta desafortunada situación, sus connacionales le dieron sus más grandes satisfacciones. Debemos destacar el homenaje del Cuerpo de Carabineros que mereció un apunte de Romera en el decano del diarismo nacional, el que insertamos en esta crónica.

Su persona se populariza y hay una especie de *slogan* mudo en los sentimientos de los chilenos: “Verlo es quererlo”, porque no representa el “ñeque” que lo impone fuerza bruta, sino la fe que lo alienta, en una empresa en donde, además de coraje necesita inteligencia y visión, todo esto unido a la sencillez espiritual que caracteriza a los grandes hombres que se saben lo que valen en sí mismos, y jamás hacen alarde de una prepotencia, la cual por regla general es una manera de ocultar la pequeñez e insignificancia humana, muchas veces unida a la incultura o mediocridad ambiente.

[...] Un buen día me encontré con este “inmortal” con hijos y con nietos. Estábamos en el patio de su garaje de la 1 Oriente con 4 Sur. Los árboles habían sido reemplazados por una maraña de fierros de maestranza, y el aroma vegetal se perdía con el olor de aceites y bencina, allá, hacia el norte, en la limpidez del cielo se recortaba la torre truncada del Convento Mercedario, cuya cúpula fue volada por el terremoto.

Un mismo pensamiento nos embargaba: el pasado. Nuestra calle estaba pavimentada, no había alegría de golondrinas sino una locura motorizada. Ya hablamos del convento del “tío Juan”, sacerdote que nos permitía adueñarnos de todo aquello que embruja la niñez: los vericuetos de la escala de la torre, el lugar de donde salió elevado por un viento norte un sacerdote que tenía fama de santo y sus hábitos se abrieron como un paracaídas cayendo suavemente sobre el césped de la plazoleta ante la admiración de todos los que vieron este milagro, la fuente interior del patio en donde jugueteaban peces rojos, el bazar de madera que les construyó su padre, “don Pablo” y que por este hecho le permitían sacar dos boletos con una sola ficha, los cuadros de Eduardo Rebolledo Salas que adornaban las hornacinas del convento, especialmente aquél que nos dejaba maravillados, quizás por efecto de tener mayor luz y que representaba la

“Oración del Huerto” colocado sobre la entrada a la sacristía, pero, parece que intencionalmente no tocamos la Virgen para evitar el mencionar el nombre de Aída. Hubo un momento de silencio, que lo rompió para proponerme una campaña pública para habilitar el reloj del convento que estaba tantos años mudo, y que para nosotros era un verdadero pulmón aéreo y sonoro de todo un barrio.

–No miremos la parte religiosa –me dijo–, sino el significado que tiene para un pueblo que progresa ese relojito que al dar las horas nos trae tantos recuerdos.

El estado precario de su salud lo llevó a Constitución. Un día que tomaba el fresco bajo los árboles de la plaza en pleno mes de junio, en una atmósfera brillante de sal y saturada de azul, parece que lo llevó de nuevo a esa calle de la 1 Oriente con 4 Sur, y me dice pleno de optimismo:

–Apenas regrese a Talca haremos una realidad que nuestro viejo barrio tenga de nuevo su reloj mercedario.

Pocos meses más tarde, el 20 de septiembre de 1960, partía por la ruta inmensa buscando una luz por el oriente [haciendo alusión a su dimensión de Maestro Masón de la Logia Voltaire 18 del Valle de Talca], similar a aquella que traían las golondrinas en sus alas de errantes aventureras, colgadas de las horas de ese reloj que marcaba el tiempo en la eclosión de las flores de la primavera y en el juego alado de los volantines. (*La Mañana* 1969, p. 4)

¿Catalepsia?

En torno a su muerte se tejió un mito, que como buen mito, fue creciendo y tomando forma. Que lo habrían enterrado vivo, que la noche en que lo sepultaron se escucharon arañazos y gritos en su féretro. Macabro. Y, ¡cosa curiosa! Tras su partida física de este mundo, muchos y muchas insistieron –y aún lo hacen– en señalar que yacía con vida al interior del féretro; que lo arañó, que tenía el cuerpo con hematomas y heridas, volcado boca abajo; que un sepulcrero fue el único que, al sentir ruidos al interior mientras lo sepulcaban, no huyó y, armándose de valor, tomó una pala y destrozó el cajón, pero fue tarde: había muerto por asfixia. ¿Cómo nadie usó su sentido común para refutar eso, ya que fue colocado en un nicho?

Manido relato de un hecho que nunca ocurrió. Tampoco se sabe cómo y por qué se inició, y desde que ha pervivido –hace ya más de sesenta años– continúa vigente. Es probable que el *ethos* popular,

en su deseo de hacer de Varoli un corredor inmortal, se haya negado a aceptar su partida física así, como cualquier mortal, e inició un relato infausto en una época en que diferentes medios radiales transmitían programas de terror, como *La tercera oreja*. Los kioscos lucían portadas de historietas del mismo género, como *Cuentos de brujas* o personajes fantásticos, como Brick Bradford o Flash Gordon (en Revista *Okey*). En Europa el espiritismo estaba de moda, continuando la senda de personajes como la médium italiana Eusapia Palladino y hasta del escritor inglés Sir Arthur Conan Doyle, sin excluir el pensamiento animista bastante popular en aquel período, todo lo cual replicaban las salas de cine. ¿Se encuentra allí el origen de tan macabra invención? Probablemente jamás se sepa.

Esta siniestra leyenda molestó especialmente a su familia. A la señora Marta le costaba hablar del tema, pero lo hace. Dice que “quizás por haber fallecido de un ataque al corazón, o tal vez porque las dimensiones del ataúd (dada su envergadura física) complicaron en un primer momento su entierro, la gente comenzó a imaginarse o ‘pasarse’ películas” (Verdugo, 2003, pp. 8-9). Pero la señora Marta no se quejó; más bien aseguró que la comunidad valora lo que hizo su padre. Que incluso fuera de la región, en más de una oportunidad se acercaron para contarle que habían visto correr al gran Varoli. Ahora está preocupada de que se habilite una sala que resguarde los trofeos del campeón, iniciativa que fue bien recibida por el municipio.

La ficción, en este caso, superó la realidad (Verdugo, 2003, pp. 8-9). Los héroes, los que alimentan la devoción popular, a cien kilómetros por hora, se enfrentan a veces a su propio mito. Eso le sucedió al gran Varoli, el último ídolo.

Homenaje póstumo de la Asociación de Volantes de Chile

Después de que don Lorenzo Varoli Gherardi falleció en Constitución, la Asociación de Volantes de Chile organizó ese mismo año una carrera en su honor, con la que culminó esa temporada: el Gran Premio Lorenzo Varoli Santiago-Los Ángeles (*La Mañana*, 22 de septiembre de 1960, p. 1). La competencia tuvo una única versión para pasar así a la historia del automovilismo deportivo nacional. Se



Homenaje a Lorenzo Varoli en el cementerio. Fuente: *Vea*, 1960.

corrió desde Santiago hasta Talca, la ciudad natal de Varoli, donde se le rindió un homenaje en su tumba, y luego los corredores continuaron rumbo al sur hasta la ciudad de Los Ángeles. Concluida la primera etapa, todos los pilotos se dirigieron en grupo hacia el cementerio de Talca a rendir tributo al excampeón recientemente fallecido, quien había sido un maestro para varios de ellos.

Allí se llevó a cabo una sencilla, pero solemne ceremonia. Eugenio Velasco fue el encargado, como presidente de la Asociación de Volantes de Chile, de recordar las virtudes de Lorenzo Varoli y hacer recuerdos de sus éxitos deportivos. Luego, en un momento de silencio y congoja, los pilotos pusieron una ofrenda floral en el lugar donde descansaban los restos del ídolo talquino, rindiéndole así un merecido homenaje al famoso campeón nacional.

Los ganadores de aquella competencia fueron:

1° Eugenio Velasco (Chevrolet) 2 horas 50 minutos 45 segundos (récord).

2° Raúl "Papín" Jaras (Chevrolet) 3 horas 15 segundos.

3° Orlando Medina (Ford), 3 horas 40 minutos 52 segundos.

Quedó para el bronce el récord de Eugenio Velasco, quien triunfó con una ventaja cercana a los diez minutos sobre sus más cercanos perseguidores. No solamente se estableció un nuevo récord entre

Santiago y su cuna, la ciudad de Talca, de 1 hora, 18 minutos y 45 segundos, sino que además se logró otro récord para la distancia entre Nos y Los Ángeles, de 2 horas, 50 minutos y 45 segundos, a una velocidad media de 174,780 km/h.



Una de las tantas metas que cruzó el *tiburón talquino*, como cariñosamente lo llamaron muchas radioemisoras de la época.

A MODO DE CONCLUSIONES

“El deporte tomado en serio
es como la guerra, pero sin tiros”.

George Orwell

Articulando los contenidos de este trabajo se tiene que las hazañas de Varoli se remontan al entonces incipiente deporte del automovilismo (1922-1925), que ya comenzaba a atraer adherentes y admiradores, quizás como nunca había acontecido en la historia de Chile. A partir de entonces, Talca no solo fue conocida por su manido eslogan “Talca, París y Londres”, ni como la ciudad del completo, del pan francés o los arrollados de huaso, sino como “la ciudad de Varoli”, tal cual se la reconoce hasta la actualidad.

Carreteras de polvo y piedras, sinuosas y llenas de baches, puentes en precario estado, con abastecimientos de combustibles prácticamente artesanales y equipos de mecánicos que la mayoría de las veces debían autofinanciarse su logística, conformaban los principales desafíos de los intrépidos pilotos de entonces. En aquel desaparecido escenario no existía el GPS para orientarlos ni redes comunicacionales que permitieran conocer qué pasaba durante los trayectos trazados, puesto que la ingeniería mecánica estaba en desarrollo y, bueno, todo era diferente.

Fue quizás la regularidad y, por sobre ella, la perseverancia, las que hicieron de Varoli un ídolo nacional. Fue inspirador de una generación de pilotos nacionales, entre los que se mencionan a Sergio Santander, Raúl “Papín” Jaras, Eliseo Salazar y otros.

Se podría afirmar que su *leitmotiv*, su sentido de vida, su fundamento existencial, ¡fue correr! Lo hizo desde que tenía veintiún años hasta que las prescripciones médicas le impidieron continuar haciéndolo, cuando tenía cincuenta y dos. No le importaron los infortunios de más de dieciocho carreras en las que no logró llegar puntero; tampoco le importó llegar segundo, tercero o cuarto.

¡Amaba correr! Sentir el rugir de motores, efluvios a combustible, grasa, sonidos metálicos y todo lo que una competencia conllevaba. Quizás aquello lo catapultó como campeón talquino, otorgándole el reconocimiento de una multitud entusiasta de seguidores que vieron en él un modelo resiliente con el cual identificarse, a un ídolo que se la jugaba, incesantemente, para ganarle a la adversidad, sin nunca rendirse cuando otros que habían alcanzado mejores logros desaparecían sin pena ni gloria. Varoli se autoconstruyó como el gran piloto que fue. Quizás no le importó tanto ser el primero en cruzar la meta, sino recorrer ignotos caminos y disfrutar sus paisajes.

Durante veintiocho años de competencias, participó en veintiún carreras, ganando en dos de ellas, y a sesenta y dos años de haber partido físicamente de este universo, su presencia pervive en la memoria de su familia, algunos vecinos y amantes del deporte tuerca de Talca, al igual que en una cripta al interior del Cementerio Municipal de Talca.

Motivado por sus acciones, el 5 de marzo de 2003, el Concejo Municipal talquino sugirió formar un Museo de Deportistas de Talca al recibir una donación de la familia Varoli, hecha por una de sus hijas, la menor: Marta Eliana Varoli Chartier, consistente en trofeos, banderines, diplomas y álbumes. Por este motivo, como se mencionó al inicio, el autor de este trabajo solicitó al director de la Biblioteca Municipal hacerse cargo de los mismos para custodiarlos y posteriormente ponerlos en valor, para que los apreciara la ciudadanía.

Parte del valioso material que la familia confió a la Municipalidad de Talca (un álbum con fotografías y parte de sus trofeos), hoy forma parte del Fondo Histórico y Patrimonial creado por el profesor Jorge Valderrama en 2013. Esto hizo posible su recuperación, protección, mantención y difusión en el tiempo, para que puedan ser conocidos por un público más amplio, especialmente estudiantes de la región, y que así su memoria perdure en el tiempo y en sus compatriotas. Como dijo un cronista anónimo en 1960, “habrá muchos grandes deportistas en Chile y en Talca, pero nadie conseguirá la popularidad de nuestro destacado volante, que hoy pasa a la galería de los espíritus selectos” (*La Mañana*, miércoles 21 de septiembre de 1960, p. 3).

REFERENCIAS

Diarios y revistas

- Diario Austral* (2022, 6 de marzo), Muñoz, M., «¡Este se cree Varoli!».
- El Centro* (2019, 29 de septiembre), Sánchez, R., «Las ilustres figuras detrás de cuatro colegios y liceos de Talca».
- . (2017, 26 de noviembre), Valderrama, J., «Varoli: Vértigo y velocidad».
- . (2017, 26 de noviembre), «Varoli: Vértigo y velocidad».
- El Gráfico*, 1.463 (1949, 11 de marzo), «Cuando Óscar Gálvez le ganó a los europeos en Palermo».
- El Mercurio* (1994, 16 de abril), «El automovilismo llora a su primer gran ídolo».
- En viaje* (1949), Munita, M., «Lorenzo Varoli, auténtico campeón», página 14.
- . (1949, mes de noviembre), 127, «Con el coche en mal estado, Varoli llegó guapeando en la última etapa del Gran Premio, página 12».
- Estadio* (1949, mes de septiembre), «Varoli entre los Ases mundiales».
- . (1960, septiembre), Guerrero, C., «Lorenzo Varoli dejó huella», páginas 14-15.
- La Mañana* (1960, 21 de septiembre), Burgos, R., «Artículo sin título».
- . (1969, 30 de marzo), Riquelme, B., «Lorenzo Varoli. Ausente en el “Grand Prix”».
- . (2003), 3 (25), Verdugo, M., «El último ídolo», página 26-27.
- . (1994, febrero), «Recordando a Lorenzo Varoli».

- (1960b, 22 de septiembre), «Varoli la mejor carrera de su vida fue en el Gran Premio República Argentina».
- (1949, 4 de noviembre), «Sin título».
- (1948, 6 de noviembre), «Sensacional duelo libra Varoli».
- (1937, 6 de agosto), «Comenzó la Gran Prueba Aliviol».
- (1960a, 21 de septiembre), «Varoli, coloso talquino del volante».
- La Nación* (1948, 6 de septiembre), «Varoli lidera Premio General Insa».
- (1948, 6 de septiembre), «Formidable es el triunfo de Varoli».
- (1960, 21 de septiembre) «De un ataque al corazón falleció Lorenzo Varoli», página 7.
- La Prensa* (1992, abril), «Legado de Lorenzo Varoli».
- La Tercera* (1960, 27 de septiembre), «Ha muerto Lorenzo Varoli», página 12.
- (2013, 18 de enero), «Muere Raúl “Papín” Jaras, una leyenda del automovilismo chileno».
- Rutas* (1949, 22 de noviembre), «Clasificaciones etapa Los Libres-Buenos Aires».
- Ruta 44* (1968), 27, «Lorenzo Varoli, un perfil de campeón», páginas 18-30.
- Vea* (1948, septiembre), 114, «Varoli ganó de punta a punta».
- (1948, septiembre), 114, «Varoli gran campeón».
- (1960, septiembre), «Falleció Lorenzo Varoli», páginas 10-11.

Otros

- Archivo Masónico Respetable Logia Voltaire 18.
- Club de Deportes Rangers (1952, noviembre de 1952). *Revista Conmemorativa de las Bodas de Oro*.
- Cortez, A. & Valero, L. (2011). *Imágenes históricas de Constitución. Patrimonio fotográfico de una comunidad maulina*. LOM.
- Díaz, A. & Díaz, C. (2006). *Varoli: Una historia para no olvidar*. Impresos Santal.

- Fernández, J. & Nazar, J. (2002). *Un siglo rojinegro*. Club Social y Deportivo Rangers de Talca. Impresos Santal.
- Fernández, T. & Tamaro, E. (2022). *Biografía de Juan Manuel Fangio*. Biografiasyvidas.com.
- Hasson, M. (2014). *Comics en Chile. Catálogo de revistas (1908-2000)*. Nauta Colecciones.
- La voz de Bragado. (2019). *Juan Gálvez, la historia de una figura inolvidable*. Lavozdebragado.com.ar.
- Marín, E. (comp.) (2007). *Historia del deporte chileno. Entre la ilusión y la pasión*. Cuadernos Bicentenario.
- Monitor. (1969). *Guat-Jan* (tomo 7). Salvat.
- Obispado de Talca. (1901). Libro de Nacimientos (libro 1). Archivo Parroquial.
- Olmedo, G. (2005). *Talca, París y Londres. Resabios de un pasado esplendoroso*. Museo O'Higginiano y de Bellas Artes de Talca.
- Orezzoli, D. (1958). *Gran Premio de Argentina realizado el 19 de febrero*. Autódromo Municipal de Buenos Aires.
- . (1958). *Gran Premio de Argentina. Autódromo Municipal de Buenos Aires*. Realizado el 19 de enero de 1958.
- Piernas, J. (2018). *Germán Gabler*. Tebeosfera.com.
- Piglia, M. (2008). «Viaje deportivo, nación y territorio. El Automóvil Club Argentino y los orígenes del Turismo Carretera. Argentina, 1924-1938». Nuevo mundo Mundos nuevos. <https://doi.org/10.4000/nuevomundo.40923>
- Sánchez, R. (2022). *Antecedentes del Archivo Masónico de la Respetable Logia Voltaire 18*.
- Teren, N. (2019). *Juan Manuel Fangio: Leyenda argentina de origen italiano*. Buenosaires.italiani.it.
- Valderrama, J. (2011a). *Grandes personajes de Talca*. Imprenta World Color.
- . (2011b). *Monumentos de Talca. Sólida columna vertebral urbana*. Policía de Investigaciones de Chile.
- . (2013). *Rotary Club Talca: 85 años de historia*. Ediciones Municipales Talca.

- . (2019). *Historia de Talca*. Imprenta Print Graf.
 - . (2020). «Fortunato Berríos. Vida y época de un presbítero notable». *Revista de Educación Religiosa*, 2 (2). <https://doi.org/10.38123/rev.v2i2.115>.
 - . (2021). *Educación en Chile y en Talca. Génesis y evolución (1554-2010)*. Imprenta Print Graf.
- Velasco Santelices, R. (2020), «Lorenzo Varoli». *Rugen los motores*, páginas 19-20.
- . (1949, 10 de diciembre), «Duelo de grandes», página 24.
- Veyne, P. (1984). *Cómo se escribe la historia*. Alianza.
- Yankas, L. (1945). *Rotos*. Zig-Zag.

Varoli: As del volante, de Jorge Valderrama, aborda la vida y trayectoria de Lorenzo Varoli, pionero del automovilismo en nuestro país. Con una hábil pluma histórica y poética, Valderrama pone en contexto el automovilismo chileno en sus primeros años, permitiendo comprender las complejidades a las que se enfrentaron los incipientes pilotos.

Utilizando una amplia variedad de fuentes primarias, el autor no solo se centra en un deportista con escasa atención histórica a nivel nacional, sino que, además, encuentra en su figura una excusa para relevar la historia local maulina de mediados del siglo XX desde una investigación exhaustiva, pasando de la historia personal a la historia de una ciudad. Así, este libro sirve de pretexto para adentrarnos en un contexto epocal de Talca y sus habitantes.

Valderrama une historia, deporte y educación en un solo personaje lo que hace a esta publicación un imprescindible para la historia del automovilismo en Chile a la vez que enriquece el conocimiento histórico del deporte nacional.

Francisco Gallegos Celis

Vicedecano Facultad de Educación (sede Talca)

Universidad Autónoma de Chile