



Cámara de Rectificación Automotriz

Los dueños del Tiempo



Roberto Omar Secreti

Los dueños del Tiempo

Roberto Omar Secreti

Cámara de Rectificación Automotriz

Dedicatoria

A mi mujer y a mis hijos por la paciencia infinita que me tienen.

A la C.D. por apoyarme siempre en mis pequeños y grandes proyectos.

A mi hermana Gladiz porque juntos comenzamos a darle vida a estas historias.

A Natalia por ayudarme a recopilar las notas.

A Cesar Marinoni y Daniel Lannes porque sin ellos este libro no hubiera sido posible.

A todos ellos GRACIAS.....

PROLOGO

Fue una idea, a veces el tenor de esa palabra suele ser magnificada o desvalorizada según se mire, porque no sobran virtudes en estos tiempos donde dominan términos como la tecnificación generalizada o la globalización de costumbres. Y la consecuente pérdida de identidad sobre las cosas mas simples le quitan ese costado romántico a las costumbres arraigadas de los hombres de antes, de ahora y de siempre.

Fue una idea reunir desde estas páginas una serie de historias sencillas, dónde Ud. Encontrará un denominador común: el sacrificio, el trabajo y la pasión por hacer. **Historias sencillas en sí, pero cargadas de sentimiento.**

Básicamente se trata de un grupo de hombres que, quizá sin proponérselo, comenzaron a forjar la historia de una actividad que marcaría a fuego el futuro de un país que, pujante y en crecimiento, reclamaba a gritos poner en funcionamiento la máquina del hacer.

Por eso lo de historias sencillas, porque ellos fueron y son los que le pusieron el hombro a la adversidad para sacar adelante proyectos de vida con la única motivación de hacerse fuertes en un mercado que no podía esquivarle a los vaivenes económicos de un país que demasiadas veces viajó a la deriva.

Y que en base a esa motivación y a la mancomunidad exacta de ideas logró sacar adelante a un polo trabajador que resurgió de las cenizas tras un período bastante sombrío, dónde el horizonte parecía cada vez mas difuso.

Los hombres de la rectificación lo saben, aunque siempre es bueno refrescar impresiones. Quienes leyeron correctamente los mensajes y creyeron que, como dice la leyenda de la CRA, **“juntos somos mas”**, hoy quizás disfruten de los beneficios de haberse enfrascado en esa misma lucha.

Por eso comulgo con esta idea de reunir las historias de aquellos que dieron el puntapié inicial. Tuvimos la suerte de compartir varias charlas con ellos, reflejando esas sensaciones a través de las páginas de nuestra revista.

Así entendimos que con su ejemplo de vida y dignidad de criterios ellos marcaron el sendero del que nunca habrá de apartarse el ámbito de la Rectificación.

Que esta idea resulte el lógico homenaje a todo ese esfuerzo en pos del engrandecimiento de esta actividad.



HÉCTOR RAMÓN FREIJEDO
1920-2005

El Sr. Héctor Freijedo tiene el orgullo de ser uno de los fundadores de nuestra Cámara, donde integró distintos cargos de nuestra Comisión, hasta que en el año 1975, llegó a ocupar el cargo de presidente, el cual ejerció por más de 22 años. Es decir que prácticamente fue el último de los socios fundadores de nuestra Cámara que se mantuvo en actividad.

¿En qué año nació?

-Nací el 11 de diciembre d 1920 en Parque Patricios, pero cuando tenía un año fuimos a vivir a La Paternal en Gavilán y A.M. Cervantes, donde mis padres compraron un terreno y fueron haciendo la casa poco a poco. Mi infancia fue como la de casi todos los chicos de esa época, nosotros éramos una familia numerosa y por lo tanto pasamos algunas privaciones y también mucho sacrificio, pero digamos que pasé una infancia bastante buena. Recuerdo que a los seis años contraí meningitis y los médicos me daban pocas posibilidades de sobrevivir. Una amiga de mi madre le dio un remedio casero para que me pudiera curar, y aunque no lo creas me salvé. Ni el médico lo podía creer.

¿Cómo era su familia?

-Mi viejo se llamaba Ramón, había nacido en Orense, España. Era un gallego bárbaro, muy trabajador, alegre, amigo de sus amigos. Siempre encontraba la ocasión para estar rodeado de gente, trabajó como empleado en distintas panaderías. Él fue un buen tipo. Mi madre se llamaba Dionisia Prieto y también era de España, de un pueblo llamado León y verdaderamente, era una leona. Luchadora, ella manejaba la economía de la casa. Era una mujer pujante. Aparte de ayudar a mi padre en la construcción de la casa, puso una especie de tienda- kiosco. Tenía un poco de todo, aparte curaba los empachos, mal de ojo. Era una persona muy querida, por eso siempre había mucha gente en casa. Aparte de todo lo que hacía nos crió a mí y a mis cuatro hermanas. Digamos que por ser el único hijo varón de la familia la pasé bastante bien.

¿Cuándo comenzó a trabajar?

-Hice la escuela primaria, pero yo quería ganar plata para ayudar a la familia. Empecé a trabajar en la panadería del Sr. Santos: repartía una canasta repleta de pan, de martes a viernes. Me pagaba con dos kilos de pan y los sábados me daba treinta centavos. En esos años te pagaban muy poco, no te olvides que esto fue después del '30. Allí estuve trabajando poco tiempo. Luego trabajé en el taller de costura del Sr. González, tenía las mejores firmas de esos años. La fábrica de camisas "**La gran vía**", tiendas "La Piedad", además trabajaba con otras fábricas de camisas. Yo iba a entregar y a retirar el trabajo, esto lo hacía en colectivo pero cuando las distancias eran cortas las hacía a pie para ahorrar los diez centavos que costaba el viaje. Había un señor llamado Samuel que le llevaba los pedidos siempre, me decía "**pibe ahorra 20 o 30 centavos por día que cuando seas grande vas a tener un capital para iniciarte en una actividad**". Yo seguí ese consejo por años, hasta que un día mi madre necesitó ese dinero y se fue todo lo que ahorre. A mí eso no me importó porque sabía el sacrificio que hacía ella por todos nosotros, aparte yo siempre le decía "**no trabajes tanto que cuando yo sea grande voy a ser mecánico y voy a ganar mucha plata para que vos no trabajes**". Si bien pude cumplir con mi promesa de ayudarla, ella nunca quiso dejar de trabajar.

¿Y cuando pudo dedicarse a los motores?

-Yo desde chico tuve pasión por los motores y decía que iba a ser mecánico. Mi oportunidad llegó casi por casualidad porque mi hermana Nélide se puso de novia con José Pellegrini y gracias a él pude darme el gusto de empezar a trabajar en lo que realmente era mi pasión. En el año '37 ingresé al taller de rectificación de "**Alfredo Pellegrini y CIA**". Mi primer trabajo fue desarmar un Fiat Diesel de la compañía "La Rural". Al motor lo desarmé en el suelo porque no había otra cosa. A la firma Pellegrini yo siempre le estuve muy agradecido por haber aprendido el oficio y además me formó como persona. Me fui en 1942 por esas cosas de la vida.

¿A dónde se fue?

-Al principio fui a lo de Cerruti, Rainaudi y De Milo, pero trabajé una semana. Como no llegué a un acuerdo en lo quería ganar, me fui a trabajar a Ecuador 60, a un taller llamado Mac Carty que luego se llamó Lanzani y Iolt. Acá trabajé seis meses aproximadamente para luego entrar tal vez en uno de los talleres más grandes de esa época: el taller de Roberto Berlingieri. Ahí trabajaban como 1500 personas en tres turnos. Quedaba en Palermo, era una concesionaria de General Motors, era impresionante. Ese fue para mí el mejor lugar que trabajé en mi vida, se hacían todos los servicios mecánicos, tapizados, lavados, chapa, pintura, todo lo que se podía hacer en un auto camión o colectivo lo hacían allí. Yo entré como motorista en el año 1945 y trabajé aproximadamente dos años y medio. También

te digo que a medida que trabajaba, estudiaba en San Martín sobre motores con el Ingeniero Julio Lucius.

¿Cuándo se independiza?

-Siempre soñaba con tener mi propio taller. Como mi casa estaba ubicada en una esquina, con mi padre construimos un galpón sobre la calle Gavilán, ya que la casa daba sobre A. N. Cervantes. Pero yo sólo no podía empezar, así fue que le propuse a dos conocidos: A José Fernández, que era rectificador y trabajaba en Pellegrini. Íbamos a abrir un taller mecánico, por eso también le propuse a Juan Pantano, que era mecánico de Roberto Berlingieri integrar la sociedad. A pesar de que no éramos muy amigos, empezamos a trabajar juntos. Yo sabía que él era una persona honesta y trabajadora. Así, con esta extraña relación abrimos el taller. Duró poco tiempo porque Fernández no era lo que pensaba.

¿Cómo fue eso?

-Tuvimos una discusión y en vez de irse él, me fui yo de mi propio taller a trabajar a una casa que se dedicaba a carburadores en Gaona y Boyaca. Pero las cosas pasan y siempre está la mano de Dios. Fíjate que cuando me fui del taller de mi casa, lo dejé lleno de autos. No duró mucho, un día me propuso que le diera 3000 pesos y él se retiraba. Yo acepté pero la verdad es que no tenía ese dinero, pero gracias a Dios apareció un vecino llamado Don Pedro Podestá que me vio preocupado. Cuando le conté lo que pasaba me dijo **“a la tarde tenés esa plata, quedate tranquilo”**. Yo quedé agradecido de por vida ante este gesto de Don Pedro. Seguimos con Pantano en el taller mecánico pero yo seguía con la idea fija de tener la rectificadora y así fue que en el año '51 hablé con mi tío Antonio que era jefe de Shell, para que me ayudara a comprar algunas máquinas. Pero lo único que hizo fue traerme algunos catálogos de Fiore Panizza y Torrá, que traían alguna maquina Van Norman, pero de plata ni ahí. Yo creo que habrá pensado **“Qué va a hacer este pibe”**. Igualmente fuimos comprando las máquinas debido a que el trabajo fue en aumento, cada vez teníamos más y luego el momento que hasta el taller nos había quedado chico (tenía 120 metros cuadrados). Ahí trabajaban dieciocho personas, teníamos hasta una caldera que limpiaba los motores y así decidimos comprar un terreno en la zona para hacer el taller de Rectificación.

¿Dónde lo compraron?

-Lo compramos aquí donde estamos, en la calle Terrero, gracias a la ayuda del suegro de Pantano. Construimos el edificio con todos los adelantos y arriba construimos mi casa porque Pantano tenía la suya. Cuando nos mudamos a Terrero el taller era solamente de rectificación. A veces pienso como es la vida, lo único que quería era tener un taller mecánico, y termine con una rectificadora. Al principio la gente que teníamos no era del oficio, el único que sabía algo de motores fui yo que era motorista. Lo mío fue un poco por la locura que tenía con los motores. Hoy

tenemos más de treinta máquinas. En la época de oro de la rectificación hacíamos alrededor de ochenta a cien motores por mes con casi cuarenta empleados, hoy los tiempos han cambiado. Hace unos años atrás hacíamos cincuenta motores y ahora hacemos alrededor de treinta, con casi una cuarta parte de empleados. El problema de hoy es que no es tan rentable como fue en otras épocas, los costos no son los mismos, por eso cuesta tanto mantenernos.

¿Cómo fue la sociedad con Pantano después de tantos años?

-Tuvimos una muy buena relación. Nunca tuvimos una amistad muy profunda, a pesar de que compartíamos las fiestas familiares. Siempre nos tratamos con mucho respeto, es más durante todos los años que estuvimos en contacto no nos tuteamos. Él era una persona honesta y trabajadora. Era un muy buen mecánico, cuando pusimos el taller de rectificación él se adaptó enseguida. Aparte de trabajar en la máquina de cigüeñales, colocó y puso en funcionamiento todas las máquinas nuevas y cuando se rompía alguna, él se ocupaba de arreglarla. Lo bueno es que siempre estuvo de acuerdo en todo lo que emprendíamos, hasta el día que decidió dejar la sociedad. Venía diciéndome que estaba cansado y quería dejar de trabajar. Él vio que la actividad ya no era redituable como antes, por eso nos pusimos de acuerdo y **después de cincuenta años de estar juntos, nos separamos, así como llegó en silencio se fue...**

¿Cómo fue creada la Cámara?

-Nació a través de la amistad que había entre un montón de rectificadores y en ellos había una necesidad de ponernos de acuerdo con los precios, este era un tema preocupante en aquellos años. Se creó pensando en hacer una cooperativa de repuestos que nunca llegó a realizarse, es más, llegamos a poner la plata y todo, pero todo quedó en la nada. Te puedo decir que a través de todos estos años donde yo tuve la suerte de presidir nuestro gremio, siempre intentamos fortificar la unión de los rectificadores

Las primeras reuniones las realizamos en Mario Bravo, hasta que pudimos comprar el departamento donde está nuestra sede. Hicimos la rifa de un automóvil y pusimos entre todos dinero para poder comprarlo, todavía estaba Don José Vallero, quien fue nuestro primer presidente. También el que trabajó muchísimo para el gremio fue Don Israel Jasnís, quien se desempeñó como secretario desde su fundación hasta que se retiró en el año '86.

¿Y su familia?

-A mi señora Dora la conocí en el año '42. Ella vivía también en mi barrio. Estuvimos siete años de novios y el 11 de marzo del '45 nos casamos, fue una persona muy especial. Estuvo casi sesenta años conmigo, es decir, toda una vida y hoy que ya no está a mi lado se extraña. Ella era muy sociable, alegre, organizaba reuniones, trabajó muchos años para las fiestas de la Cámara. Gracias a Dios tengo

a mis tres hijos: Hugo, Rodolfo y Claudio, y a mis siete nietos.

¿Usted se retiró hace pocos meses?

- Si, no volví más al taller después del fallecimiento de mi esposa. Sé que ha sido una decisión correcta porque trabajaban dos de mis hijos: Fito y Claudio y ellos traen ideas nuevas, adaptadas a estas épocas y creo que la gente joven ve las cosas de un modo distinto. Ellos vienen con fuerza e ímpetu y sabrán trabajar como lo hicimos nosotros durante tantos años. Hay que dar paso a los más jóvenes y por eso decidí retirarme.

Para terminar, nos dejo esta reflexión:

“No sé si habré hecho mucho o poco en la vida, pero he trabajado con honestidad. Entre las cosas positivas que he alcanzado, son los amigos que fui cosechado a través de todos estos años”.

Este reportaje se realizó en Marzo del 2001 en la Revista N° 54. Don Héctor Freijedo falleció inesperadamente el 22 de Mayo del 2005, quienes tuvimos el placer de conocerlo y tratarlo, conocimos de su calidad humana y su hombría de bien. Fue sin dudas un luchador que supo ganarse el respeto de sus colegas y el cariño de las personas que lo conocieron.





LENIN NISKA SERJANOVIC
“DON POCHO”
1933-2006

Don Pocho –para sus amigos- , ocupó diferentes cargos en nuestra Institución. Respetado por todos sus colegas a lo largo y lo ancho del país, por su cordialidad y buen trato. A medida que va contando sus vivencias, demuestra el agradecimiento que siente por la vida y por la gente que lo ayudó. El recordar su origen humilde le produjo una especial emoción y ello se reflejó durante toda la charla. Nació en Juncal, un pueblito de Santa Fé a 120 Km de Rosario

¿Cómo es Juncal?

-Es un pueblo rural dedicado a la agricultura y la ganadería. Todavía hoy sigue siendo una comunidad chica, de alrededor de 500 habitantes, pero digamos que se ha modernizado bastante. Ya tiene asfalto, alumbrado, sala de primeros auxilios y hasta tiene un cura en la capilla. Pero lo mejor que sigue teniendo mi pueblo es el encanto de su gente. Allí vivíamos con mi familia. Mi padre se llamaba Nicolás, era yugoslavo, vino al país allá por el año '25, después de la I Guerra Mundial. Él llegó a la Argentina con un montón de ilusiones. Lo trajeron sus hermanos, ellos habían venido al país unos años antes y se radicaron en la Provincia de Santa Fe. Mi mamá Laura también era yugoslava y se conocieron con papá en Juncal, ya que era muy común en esos años que se presentaran entre las familias a los hijos de una misma colectividad. Al tiempo se casaron y fueron a vivir a un pedazo de campo que les dio el hermano de mi papá.

¿Qué recuerda de su infancia?

- Mi pobre vieja siempre fue una persona muy enferma y todas las noches los vecinos venían a ayudarnos. Y vos te podrás imaginar esas noches de invierno, en el campo, sin luz. Cuando llovía, los caminos eran intransitables, pero ellos siempre venían. Recuerdo una vez que yo era chico, mi mamá estuvo seis meses internada en el hospital y una familia de italianos que eran buenísimos se encargó de cuidarme. Cuando ella volvió, yo quería quedarme con esa familia, qué dolor le

di a la pobre vieja en ese momento.

“Creo que en mi vida no fui tan feliz como en ese pueblo, la gente era tan buena... Pero buena de verdad. No hay un día de mi vida que no los recuerde y me emocione, no tengo palabras de agradecimiento para ellos”.

¿Y de su padre qué recuerda?

-A él le gustaba siempre estar informado, por eso leía todo lo que podía. Además éramos unos de los pocos que teníamos radio, la escuchaba siempre y cuando la Onda Corta se lo permitiera, ya que funcionaba con un molinito de viento que cargaba una batería. Ésa era la gran distracción de mi pobre viejo. Ellos prácticamente vivieron la mayor parte de su vida en ese campo. Eran muy humildes y trabajadores, pero fueron felices. Cuando mi papá se jubiló se fueron a vivir a Rosario cerca de mi hermano Lidi Vicente (Cacho)

¿Había diferencias entre Cacho y usted?

-Y sí, yo me fui de mi casa a los 13 años y mi hermano Cacho tenía apenas 8. Posiblemente dada la diferencia de edad, los juegos no fueron los mismos y si me pongo a pensar en mi adolescencia yo no pude disfrutar de mi familia. Me hubiera gustado vivir más tiempo con ellos. Hoy que somos grandes, con Cacho tenemos una relación maravillosa.

¿Dónde hizo la primaria?

-El colegio más cercano estaba a 10 Km. de mi casa, me quedaba bastante lejos. Este problema también lo tenían otros chicos de la zona, así que gracias a la solidaridad de la gente fue que decidieron construir una escuela rural. El dueño de una estancia cedió una esquina de su campo para hacer la escuela. Se empezó a hacer un aula grande y por fin llegó el día que vino el primer maestro. Se llamaba Feliciano H. Asenció, era de San Luis y creo que fue el único maestro que tuvimos. Lo más gracioso fue que tuvimos la escuela y el maestro pero no sabían dónde alojarlo. Conclusión, fue a parar a mi casa. Le dieron mi habitación y además le dábamos de comer. Habrá estado alrededor de seis meses hasta que le construyeron una habitación en la misma escuela.

¿Hasta qué grado hizo?

-Había un problema en aquellos años ya que las escuelas rurales eran del 1° al 4° grado. El que quería hacer hasta 6° tenía que ir al pueblo en donde había una escuela nacional. Yo pude completar el ciclo. Pero volviendo al maestro, él prácticamente nos enseñó a todos los chicos de la zona. Estuvo muchísimos años, tanto él como su señora que también era maestra. Pero con el correr de los años en los campos trabajaba menos gente y ya no hubo tantos chicos. Además, los caminos se mejoraron y también había vehículos para llegar más rápido a cualquier lado. La escuela todavía existe, pero no funciona ya que se la dieron a una familia

para que la habite.

¿Hizo la escuela secundaria?

-Sí, gracias a Dios, como te dije antes mi familia era muy humilde en serio. La verdad que en ese momento mis padres no me hubieran podido pagar un estudio ya que tendría que ir a Rosario, o a Colón (Bs. As.) donde había un muy buen colegio industrial pupilo. Pero un matrimonio amigo de mi familia le habló al delegado comunal de Juncal, el Sr. Sheridan y él se ocupó, realizó los trámites en la Escuela Industrial de Colón y así pude ingresar gracias a la beca que él me consiguió.

¿Y cómo les fue?

-Ingresé a los 13 años y al principio fue muy duro, era la primera vez que me separaba de mi familia y de mis amigos. Pero el estar allí era muy importante, no podía defraudar a un montón de gente que había confiado en mí. Era todo nuevo, las clases eran por las mañanas y a la tarde teníamos taller, donde había distintas especialidades: tornero, matricero, herrería artística y otras que no recuerdo. Era una escuela moderna grandísima e importante.

¿Los fines de semana volvían a su pueblo?

-Los primeros años se estudiaba hasta los sábados, por lo tanto algunas veces no podía ir, pero mi mayor problema es que no tenía plata para volver. Otras veces mi pobre vieja vendía alguna que otra gallina para darme algunas monedas y que pudiera viajar. Todavía recuerdo el colectivito en el que viajaba en esos caminos llenos de tierra. La verdad que la falta de dinero te enseña a vivir y te das cuenta de la mucha gente solidaria que hay.

¿Y fue buen alumno?

-Se puede decir que sí, te imaginás que yo no podía desaprovechar la oportunidad que me estaba dando. Es más, con los años llegue a ser el director de un Boletín Informativo llamado El Crisol. Era una revista chiquitita que salía cada 15 días y la hacíamos con plata de la publicidad de los comerciantes de la zona. Esto nos permitía recaudar dinero porque no teníamos un peso. Con la plata comprábamos la ropa para los equipos de fútbol, viajábamos cuando había partidos, en fin este dinero nos ayudo mucho.

¿Andaba bien como jugador de fútbol?

-No, era malísimo, pero me gustaba tanto jugar que no quería salir nunca. Con los años llegué a ser un poco el líder del grupo y por eso no me sacaban, pero las veces que me habrán puteado los pobres por las macanas que me mandaba.

¿Qué hizo al recibirse?

-Un tiempo antes de recibirme, me la pasé pensando qué iba a ser de mi futuro.

Tenía 18 años y si volvía a mi pueblo lo que había estudiado no me iba a servir de mucho, así que decidí venirme a Buenos Aires para buscar un porvenir.

¿Y sus padres qué dijeron? ¿Se opusieron?

-No, porque ellos, como buenos inmigrantes, sabían que mi futuro no estaba ahí. Es más, mi mamá habló con unos parientes en Bs. As. Para ver si me podían recibir.

¿Cuándo llegó a Buenos Aires?

-En el año '52, con 18 años recién cumplidos, pero con toda la ilusión y las ganas de progresar. Era como volver a empezar, por suerte me recibió una familia maravillosa, los Palaversich. Doña María, tía de mi mamá, fue como mi segunda madre y sus hijos Simón y Antonio fueron como hermanos. La casa quedaba en Sarandí, era una propiedad tipo chorizo donde vivían muchas familias. Al que recuerdo con mucho cariño es a Don Mateo, un tipo bárbaro. Desgraciadamente muchos de ellos ya fallecieron. Fui a vivir a un altillo con mi amigo de toda la vida el Pibe Pepe, pero el capo era Simón. Con él aprendí el respeto al silencio para aprobar o desaprobado algo, porque él imponía un respeto total en la familia. Vivíamos todos juntos y la verdad es que fui muy feliz con ellos.

¿Cuál fue su primer trabajo?

-En Avellaneda, en la Rectificadora de Aguilar que en esos años era uno de los talleres más importantes de la zona Sur. Estuve más de dos años trabajando ahí. Es más, el servicio militar lo hice en el cuartel que quedaba a la vuelta de la rectificadora. Cuando salí de baja, trabajé unos meses más y renuncié. Me fui a Rectificación Sur, que también era muy buen taller de Avellaneda, pero trabajé muy poco tiempo ya que tuve una muy buena propuesta y me fui a trabajar a La Plata.

¿Viajaba todos los días?

-Al principio sí, tenía como dos horas de viaje, pero al poco tiempo me vino a buscar Fluxa, que recién empezaba a tener una rectificadora. Te puedo decir que me pagaba muy bien, porque en esos años no había mucha gente especializada en rectificación. Sería en el año 57 y tuve la suerte de haber aprendido este oficio gracias a los buenos talleres en los que trabajé. Además Fluxa me dio una habitación para que no tuviera que viajar todos los días. Vivía en el taller con dos amigos más. Yo había llevado a un muchacho muy bueno, un mecánico santafesino, Germán Morelli y también estaba Bruno que hacía de todo un poco en el taller.

¿Estuvo mucho tiempo con Fluxa?

-Digamos que sí, todo pasó muy rápido. En siete años recorrí cuatro buenos talleres, pero yo quería seguir progresando y entonces recibí una muy buena

propuesta. Un día vino a verme el Sr. Pavia que era gerente en Federal Mogul. Él me había recomendado para trabajar como encargado en la rectificadora Antártida S.R.L. que quedaba en Flores. Los patrones eran gente de primera, pero había un problema grande con la gente o mejor dicho con los gremialistas. Los operarios querían trabajar y no podían, la verdad que me sentía muy mal por eso.

¿Qué hizo entonces?

-Yo seguí manteniendo muy buena amistad con la gente de Federal Mogul, con el Sr. Pavia, con el otro gerente el Sr. Meller. Ellos siempre me aconsejaban que así no podía seguir, que me independizara o que me fuera a otro taller, que a mi no me iba a faltar trabajo; **“vos ya tenés que abrir tu propio taller”** me decían.

¿Y cuál fue la decisión?

-La verdad es que no me decidía y además no podía. Después de pensarlo mucho se lo comenté a mis primos para formar una sociedad y conseguimos que nos prestaran un galpón en Sarandí. Así nació **“Juncal”**, con cuatro socios más; mis dos primos Simón y Antonio, Norberto Fassone y otro muchacho.

¿Y cómo les fue?

-Al principio no iba ni para atrás, no había un peso, prácticamente no teníamos máquinas, con decirte que los cigüeñales los llevábamos en bicicleta. Veía que esto no avanzaba y que no daba para vivir los cinco. El primero que se retiró fue Carlitos, ya que trabajaba en SEGBA y había pedido seis meses de licencia, pero a los tres meses se reincorporó. Yo hablaba mucho con mis primos, con ellos sí me sentía mal porque los había metido en esto y no quería causarles un problema. Así que al poco tiempo ellos decidieron independizarse y yo seguí para ver hasta donde llegábamos en la sociedad con Norberto. Al tiempo se empezó a trabajar despacito y de buenas a primeras repuntó. Después nos fue cada vez mejor. El taller nos quedó chico y compramos este galpón que no fue fácil de conseguir. En esos años era un taller bastante grande y por eso arrancamos con otras cosas.

¿Qué actividad emprendieron?

-Cuando estuve en Rectificación Antártida obtuve experiencia en la fabricación de guías de válvulas, así que decidimos experimentar sobre eso, pero desgraciadamente pusimos la fábrica en una época muy mala para el país. Eran los años de la dictadura. Pienso que no tuvimos la oportunidad de hacer una buena fábrica.

¿Y entonces?

-Con el tiempo compramos con mi socio la mitad de una estación de servicio muy importante de la zona sur. Formamos una sociedad con dos socios más, Ricardo Okita y Adalberto Orecchia con los cuales mantuve una muy buena relación mientras duró la sociedad. Pero antes habíamos hecho otro emprendimiento.

Abrimos una química con mi gran amigo Nené y ahí sí que nos pasó de todo. Al principio no podíamos conseguir donde instalarla. Conseguimos un lugar en Coronel Brandsen, pero pusimos a cargo a un ingeniero que nos hizo de todo, casi nos fundió. Al tiempo la cerramos. Después de muchos años, empezaron los problemas. Digamos, el desgaste propio del paso del tiempo, ya que yo tenía una forma de ver las cosas y quería seguir progresando pero él no, estaba conforme con lo que teníamos. Un día llegamos a un acuerdo con mi socio y nos separamos de común acuerdo, yo me quedé con la rectificadora que era lo que me gustaba y Norberto se quedó con la parte mía de la Estación de servicio.

Lo peor que te puede pasar es formar una sociedad con un amigo, porque cuando te separás sufrís también la pérdida de la amistad. Pero por suerte hace más de 18 años que quedé solo al frente de la rectificadora y me dediqué de lleno. Terminé el taller como a mí me gustaba, compré todas las máquinas nuevas y gracias a Dios me fue muy bien.

¿Se acuerda quién lo llevó a la Cámara?

-Sí, fue José Luis Domínguez. Al principio iba como oyente, pero a las pocas reuniones me pusieron de vocal. Fui Vicepresidente por varios años y en el '97 tuve el orgullo de que mis colegas me distinguieran con el cargo de Presidente **“... Al principio fueron años difíciles, teníamos pocos ingresos, pero gracias a Dios formamos un grupo de gente homogéneo. Trabajamos mucho entre todos para lograr nuestro principal objetivo, la nueva sede. Y mi sueño creo que se cumplió, hoy podemos decir que los rectificadores tienen Su Casa. Con el tiempo se van a sentir orgullosos del lugar que tenemos.”**

¿Usted se siente orgulloso de ser rectificador?

-Mi ambición siempre fue ser rectificador. Cuando vine a Buenos Aires quería estudiar ingeniería, pero al tiempo me di cuenta que no iba a lograr mi objetivo así que me volqué a la rectificación. Tuve la suerte de haber estado en muy buenos talleres de los cuales pude aprender muchísimo. Además, siempre traté de capacitarme. Leí mucho, estudié con el Ingeniero Lucius, asistí a todas las charlas técnicas que pude. Tomé esta profesión con respeto, salvando las distancias con la de un doctor, por supuesto, en la parte quirúrgica de un motor. Para mi llegar a donde llegué fue muchísimo. **Cuando comencé en esto no tenía ni una tenaza y gracias a la rectificación formé una familia**, pude viajar y conocer lugares que nunca imaginé en mi vida. Además le doy gracias a este oficio por haber conocido tanta buena gente. He cosechado amigos de verdad.

¿Dónde conoció a su esposa?

-A Ana la conocí en el barrio, comenzamos como toda relación: salir, conocernos, nos enamoramos y con los años nos casamos. Tenemos dos hijos Carina y Fernando de quienes nos sentimos muy orgullosos. No solamente por cómo me quieren y

cómo me atienden, puedo decirte que soy muy feliz con mis hijos y más ahora que estoy pasando por un mal momento de salud. Veo que de alguna forma maduraron muchísimo con esta prueba que les puso la vida. Pero mi vida, mi amor y la alegría de mis días son mis dos nietas Florencia y Camila. De solo pensar en ellas me emociono muchísimo, ellas son mi existencia.

Fueron 5 horas de charla, nos emocionamos, nos reímos y disfrutamos de un montón de anécdotas de su vida.

Y entonces descubrí a un hombre simplemente agradecido, que nunca olvidó su origen humilde y que llegó a donde llegó por esa inquebrantable fe de los hombres que saben lo que quieren.

Este reportaje fue realizado en Octubre del 2002 en la revista N° 60. Don Pocho luego de luchar con una cruel enfermedad falleció el 25 de marzo del 2006. Si es verdad que el hombre recoge al final de su camino el premio o castigo de su paso por este mundo, sin lugar a duda Don Pocho tendrá un lugar preponderante





ALFREDO PELLEGRINI

1911-1985

Existe un denominador común entre los rectificadores que formaron parte de la llamada “Época de Oro” de la rectificación Automotriz en la Argentina. Todos ellos son recordados como “maestros del oficio” y sus talleres como las “grandes escuelas” de quienes hoy en día siguen en actividad. Este es el caso de Alfredo Pellegrini y Cía.. Y para poder hablar de esta gran empresa tenemos que hablar de un gran hombre, su fundador Alfredo Pellegrini.

Don Alfredo Pellegrini nació en Flores el 24 de octubre de 1911, hijo de Giuseppe Pellegrini e Isolina Santoni, dos inmigrantes italianos que llegaron a la Argentina junto a sus dos hijas Dina e Ida en los albores del siglo XX. Una vez en Buenos Aires nació el resto de los hermanos: Alberto, Juan, Alfredo y José Cayetano.

A medida que Alfredo iba creciendo, crecía también en él su pasión por los motores, por este motivo comenzó a estudiar en la escuela industrial.

El 7 de abril de 1925, con sus apenas 13 años, entró a trabajar en el prestigioso taller de José N. Vallero, desempeñándose como ajustador mecánico durante algo más de diez años. Allí pudo adquirir los conocimientos necesarios para convertirse luego en el exitoso empresario que sería.

El 19 de junio de 1937, impulsado por los sabios consejos de Don José Vallero, estimulando la voluntad de independizarse, se asoció con Francisco Gramigna, alquilando el local en la calle Cangallo 3490. Al año, Gramigna se retira y Alfredo queda al frente del taller. Habiendo trabajado no tuvo miedo a los desafíos. Los clientes eran cada vez más, las deudas se pagaban, era momento de crecer. Poco a poco fue incorporando a sus hermanos a la sociedad y la empresa crecía a pasos agigantados.

El 23 de diciembre de 1940, compró su primer local en Cangallo 3478, época en la que comienza el auge de la rectificación en el país, convirtiendo a Alfredo Pellegrini y Cía. en una de las empresas más fuertes del mercado, con casi doscientas personas trabajando día y noche en tres turnos.

En 1943, compra el lote lindero, de Cangallo 3472, para ampliar el local de ventas y exposición.

Todo lo logró gracias a su incansable esfuerzo por superarse y capacitarse

constantemente. Con el objetivo de perfeccionarse e incorporar nuevas tecnologías, realizó numerosos viajes a EE.UU. y Europa. El primer viaje fue en 1946, importó maquinarias, repuestos y conocimientos que no eran solo para él. Cabe destacar que la generosidad de Don Alfredo era enorme, tanto en la transmisión de conocimientos como en lo material, tal es así que muchos talleres y repuesteros se iniciaron gracias a la ayuda desinteresada de Alfredo.

El desabastecimiento mundial de post guerra lo llevó a incursionar con éxito en la fabricación de piezas para la rectificación como pistones, más tarde de aros llamados (Good Way) y también camisas (**Lucky Strike**), al no poder encontrar la calidad que deseaba los fabricaba.

En 1951 fue socio co-fundador de Rectificación Morón S.R.L. y dos años después abrió una sucursal en la calle César Díaz, estando al frente su hermano menor José Cayetano. Finalmente en 1956 trasladó el taller y el local de ventas al nuevo edificio que construyó en Cangallo 3471/75. Las antiguas instalaciones funcionarían como depósito y garage.

Más allá de las innumerables responsabilidades que le exigía la empresa, Alfredo Pellegrini logró ocuparse con dedicación en el ámbito social y familiar de su vida. Supo ser un tipo enteramente familiar, cariñoso y fiel. Se casó en 1940 con Henni Grimoldi, quien fuera su compañera de toda la vida. Tuvo cuatro hijos: Nelda Inés, Amelia Inés, María Teresa y Alfredo Guillermo.

Fue fundador de la Cámara de Comerciantes en Repuestos del Automotor y de la Cámara de Rectificación Automotriz.

Alfredo fue una figura emblemática y convocante que no supo de egoísmos. Enseñó a su gente que no solamente debían ser buenos trabajadores, podían con esfuerzo y dedicación, ser empresarios exitosos. La muerte lo sorprendió en plena actividad un 11 de octubre de 1985, tenía 74 años.

Trabajó y estuvo al frente de sus empresas hasta ese día, rodeado del cariño y admiración de su familia y amigos. Fue un formidable hombre de negocios, la persona a consultar cuando de nuevos proyectos se trataba. Su espíritu sigue presente y guía a quienes hoy conducen su legado.





EDUARDO QUIRUEÑA
1913-2001

Nació en un lugar humilde y logró ser un triunfador en todo lo que se propuso. A través de su relato hemos podido no solo ahondar en temas de su vida, donde nos enseña con ejemplos, como ha sabido ganarle a su destino por su tenacidad y esfuerzo. Ocupó diferentes cargos de la Comisión Directiva, para luego llegar a ser el tercer Presidente de nuestra institución, desde el año 1965 a 1973. El mayor orgullo de Don Eduardo es haber llegado a ser el número uno dentro de la empresa más prestigiosa de la época; donde además del trabajo compartió una gran amistad con José Valleró.

Nacido el 13 de octubre de 1916 en el núcleo de una humilde familia libanesa, su niñez transcurrió en un conventillo del barrio de Coghlan; con nostalgias aun conserva fresco los recuerdos de su infancia:

“. Cuando era chico para ir al cine, repartía programas de casa en casa para poder entrar gratis a la matinée. En aquellos tiempos 20 centavos para mí era una fortuna”

¿En que trabajaba su papá?

-Mi papá Antonio trabajaba donde podía. Iba a levantar la cosecha; llevaban gente de Buenos Aires a Rojas para levantar el maíz a mano. Yo aún conservo la herramienta con que cortaba el choclo y lo embolsaba. En aquellos años toda la Argentina vivía de la libreta del fiado, mi mamá Margarita cuando él volvía les pagaba a todos.

Eran difíciles aquellos tiempos ¿verdad?

-Sí, cuando comencé el secundario en el Carlos Pellegrini fue precisamente el año de la revolución del '30. Tuve que dejar de estudiar y empecé a trabajar en una herrería de obra. En aquellos años un herrero era un artesano, primero porque no había soldadura eléctrica, se soldaba con autógena y además se trabajaba mucho con la fragua. La crisis del '30 fue muy dura y cualquier trabajo que te saliera lo

tenías que tomar, pero yo igualmente comencé a estudiar en la Academia Pitman de dibujo y mecanografía, además de estudiar un poco de inglés.

¿Cuándo se vinculó con la rectificación?

-Recién en el año '37 entré a lo de Vallero-Pofeè-Baldi. Precisamente estos dos últimos eran personas de más edad que Don José, con una muy buena posición económica para la época y fue así que en año '39 comienza la Segunda Guerra Mundial. Ellos se asustaron mucho, pensaban que los tiempos se iban a volver más duros y decidieron venderle a Vallero la parte que les correspondía. Ellos tenían un buen pasar, todo lo que habían ganado en la rectificación lo invirtieron en propiedades; igual se equivocaron ya que al poco tiempo José Vallero les pagó todo.

¿Cuándo comienza ascender dentro de la empresa?

-Cuando Vallero queda solo. Al principio sintió la ausencia de sus socios, principalmente de Pofeé porque era técnico mecánico y de Baldi porque era el que atendía a los clientes, a los proveedores, pasaba los presupuestos. Es decir, era quien llevaba adelante toda la parte administrativa. Al año de esta situación, yo le comente que a mí me gustaría intentar hacer ese trabajo del cual se había encargado Baldi, es así que comencé a conocer la pulgada, el milímetro y la milésima. Tuve la suerte que a mí me enseñaron a trabajar De Milo y Aldo Ferrero entre otros.

¿Lo benefició ocupar el puesto de Baldi?

-Cuando yo entré ganaba 70 pesos mensuales y cuando comencé el puesto de Baldi me aumentaron a 200 pesos. Era como tocar el cielo con las manos, era mucha plata.

Usted ocupó un lugar muy importante dentro de la empresa...

-Sí, fui progresando. Aprendí de todo sobre los motores y llegue a ser el hombre de confianza de Vallero. En el año '49 viajamos juntos a Estados Unidos para conseguir información para mejorar el trabajo. También fuimos para hacer negocios, la guerra había terminado en el año '45 y se podía comprar la chatarra de la guerra. Había montañas de rulemanes, de motores, camiones guerreros, GMC; había un montón de cosas. Pero ojo, no eran cosas usadas sino que estaban embaladas de fabrica en sus cajones, engrasados... digamos que era una joya. Hice dos o tres viajes más con Don José, donde además comprábamos metal blanco y lo fundíamos para poder rellenar las bielas de Chevrolet y las bancadas, en esos años no había cojinetes nuevos.

En los viajes a EE.UU. me llamaban la atención los talleres modelo que tenían los americanos y precisamente años más tarde realicé uno de esos viajes acompañando a Ernesto de Milo para ver los talleres de Reconstrucción de motores y para traer maquinarias. Ernesto fue quien avanzó y copió de ellos el hacer motores en serie...

él hizo un **SEÑOR TALLER**. En esos años ya ganaba 500 pesos, un sueldo fuerte, más el 10% de las ganancias.

Si ganaba tan bien ¿Cómo fue que decidió irse?

-En el año '52 un amigo me presentó al dueño de los jugos Pindapoy, el Sr. Carmelo Bobino. Este buen hombre tenía un gran problema, en aquellos años no se podía traer maquinarias ni repuestos al país, necesitaba las pulverizadoras para sus plantaciones. Él me propone reparar sus maquinarias y hacer algunas nuevas. Me lleva con un hidroavión a Concordia, donde me recibió el administrador y me llevo para que viera las plantaciones. Era una máquina poderosa. Estaba montada en un chasis con un tanque de 2000 litros y una bomba grande de 500Kg, con un motor de cilindros horizontales, 800 libras de presión de agua, salía como una neblina y despacio se apoyaba en la hoja.

Le pregunté al administrador cual era la pieza más crítica, me contestó que era el regulador. Fue así que traje uno a Buenos Aires, lo fabriqué y anduvo bien. A los seis meses hice toda la bomba completa. La bomba es el corazón de la maquina, algo así como el motor es la vida del auto.

Trabajé así del '52 al '54, pero un día tuve que decirle a mi patrón y amigo José Vallero que me iba. Con él había compartido muchísimas cosas a parte del trabajo, íbamos juntos al Luna Park, cenábamos en “Corrientes Once” y viajábamos juntos. No era común que el patrón compartiera tanto con el empleado. Él era un hombre muy sano, en el trabajo técnicamente muy capaz, emprendedor, no se achicaba nunca; todo un Señor. Lo único que me dijo fue: **“Lástima que no seas mi hijo”**.

Con los pesos que había hecho me compré un local de 17 por 60 en la calle Giradot. Tiempo más adelante, compré todos los galpones de alrededor. Llegué a tener 6.500 metros cuadrados.

¿Fabricó muchas máquinas?

-La pulverizadora fue el puntapié inicial porque el mercado no daba para tanto. Fabriqué desde el año '54 hasta el 60 alrededor de trescientas maquinas.

¿Dejó la rectificación cuando se fue Vallero?

-Sí, pero en el año '59 volví a la rectificación. En ese año fundé **“Rectificadora Buenos Aires”**, en la calle Giradot 1429 y ahí rectificué motores hasta el año '75. Tenía una rectificadora bastante importante, trabajaban alrededor de sesenta personas. En los años sesenta había comenzado a trabajar con los turbos sobrealimentados, principalmente en los turbos grandes de 500 Kg de locomotora diesel. Empecé a hacer una pieza, luego otra, hasta que llegué a fabricar turbos completos. En el año '68 me asocié con Garret, que era el fabricante más grande del mundo de turbos chicos de 10 a 40 Kg. Garret está radicado en la ciudad de Los Ángeles en Estado Unidos.

¿Cómo conoce a Garrett?

-Lo conocí por intermedio de Macrosa, que era un cliente mío. Él se dedicaba a los Caterpillar y precisamente en los turbos venían las chapitas de Garret. A Macrosa yo le reparé los primeros turbos y fue él quien me presenta a Garret con quien me asocie. Pero también me dedique a los turbos grandes.

¿Se dedicó a los turbos grandes?

-Sí, visité varias veces los Estados Unidos y Europa para ir a las fábricas de turbos. En aquellos años los camiones y los coches con turbos recién comenzaban. Los primeros motores eran los de Caterpillar. También hice muchos viajes a la India, porque allí tenían 6000 locomotoras Alco. Hacían licitaciones internacionales, claro, había que ganarlas aunque casi siempre yo era quien les vendía los turbos. Debido a la gran demanda que tenía con los turbos en el año '75 dejé la rectificación.

La empresa fue creciendo a medida que pasaron los años...

-Sí, hubo 160 empleados con 11 ingenieros, estos últimos iban a Pakistán, La India y México a dar cursos de turbos, porque hasta el día de hoy se sabe muy poco sobre el tema, para qué sirve, cómo trabaja. Yo les pagué a todos ellos para que fueran a Inglaterra o Estados Unidos a capacitarse.

¿Por qué cierra sus puertas una empresa tan grande como la suya?

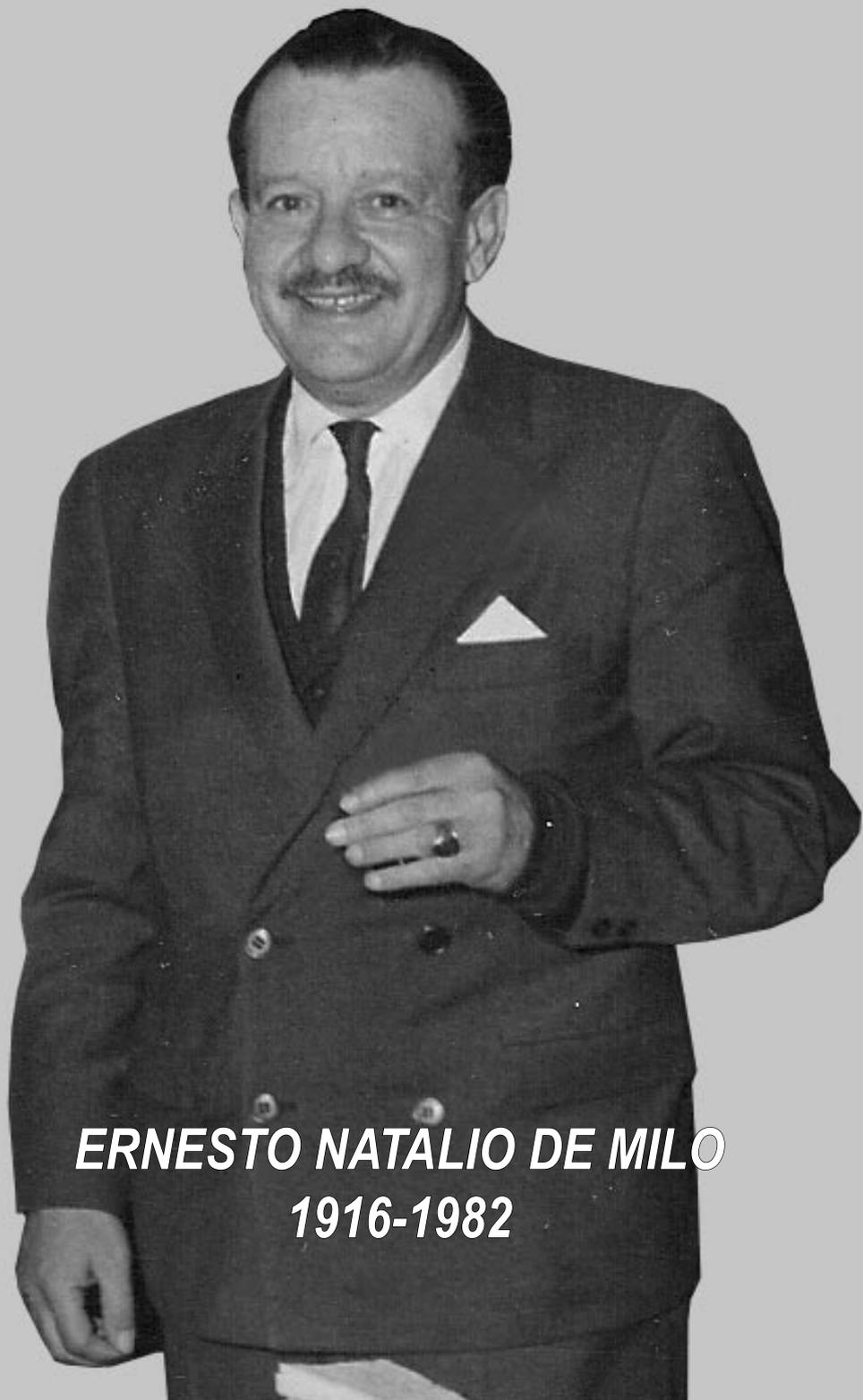
-Ahora nadie puede competir con los chinos o coreanos, además se sacaron los premios que había en las exportaciones. Nosotros a veces le ganábamos licitaciones a General Motors, a General Electric o a Alco y si es una maquina FIAT la traen directamente de Italia, es así que en el año '95 con casi ochenta años decidí cerrar; ya no se podía competir.

Compartir el relato del Sr. Quirueña fue muy gratificante, ya que con casi ochenta años conserva esa energía y vitalidad que tiene los triunfadores, por esto mismo, quisimos cerrar con algo que dijo en el reportaje y que encierra el agradecimiento que siente hacia la vida y a su compañera de casi toda la vida, Loly, con quien lleva más de 50 años de casado y con la cual tiene dos hijos, Diana y Carlos.

“Yo aprendí a vivir pobre y a estar rodeado de pobres. Lo digo con mucho orgullo y siempre que puedo lo recuerdo. Me siento orgulloso de haber nacido de una familia muy humilde, porque así disfruté doblemente el sacrificio de llegar a donde llegué”

(Este reportaje fue realizado en Septiembre de 1998 en la Revista N° 28.) Don Eduardo Quirueña falleció a los 87 años en el año 2000.





ERNESTO NATALIO DE MILO
1916-1982

Ernesto N de Milo nació en 1916. Fue uno de los socios fundadores de CRA y participó activamente en su creación, siendo presidente por dos períodos y uno más como vicepresidente. Hijo de inmigrantes italianos, de clase humilde y trabajador, se puede decir que fue uno de los rectificadores más importante que tuvo nuestra actividad. Comenzó a trabajar a los 16 años en José N. Vallero. Este taller era una de las mejores rectificadoras de esa época, donde comenzaron sus aprendizajes muchos de los grandes rectificadores. Allí comenzó a lavar motores para luego pasar por los puestos más sencillos. Pero al poco tiempo llegó a perfeccionarse en el manejo de las maquinarias destinadas a la reconstrucción de motores, donde estuvo 7 años hasta adquirir la experiencia necesaria.

Su gran anhelo era independizarse. En el año 1939 instaló su propio taller en sociedad con Cerrutti y Rainaudi, con solo 22 años. Durante 5 años estuvo con la sociedad, pero siempre persiguiendo el sueño de su propia independencia, inquietud anhelada para encarar el trabajo de todos los días, con el criterio personal que se había formado acerca de la rectificación de motores. Así fue que en 1944 fundó Ernesto N Milo SAIC, en la calle Donato Álvarez 930 Capital Federal. Si bien el sueño de independizarse se había cumplido, él seguía luchando para lograr su otra gran ambición hacer motores en serie.

En 1952 estuvo en EE.UU. por primera vez, donde pudo visitar a los mejores talleres de rectificación y donde comprobó cómo se reconstruían los motores en serie. Por supuesto que esto lógicamente funcionaba por la extraordinaria relevancia alcanzada en la industria automotriz de ese país. Aquel valioso contacto sirvió para que en su mente comenzara a hacer proyecto a su verdadera ilusión, la instalación de un taller modelo de Reconstrucción de Motores.

De Milo siempre se caracterizó por su plena identificación con los progresos que se iban dando en el campo de la técnica. Fue así que en el año '54 importó una equilibradora dinámica Stewart Warner para cigüeñales. Causó una verdadera conmoción, ya que prácticamente no se la empleaba en forma masiva en los talleres de rectificación, como sí ocurre actualmente.

En el año '61, en la Avda. J. B. Alberdi 7358, empezó a edificarse el futuro taller De

Milo SAIC, donde fue designado el Taller Autorizado Industrias Kaiser Argentina, luego IKA – Renault. Con esto, él quería alcanzar su máxima ambición o su gran anhelo: **Concretar un centro integral dedicado a la reconstrucción de motores.** Por supuesto sin la intervención de terceros en tareas complementarias tales como soldaduras, tratamientos térmicos o recuperación de cigüeñales.

De Milo siempre buscaba la perfección en sus trabajos, por eso viajaba constantemente al exterior para informarse de los adelantos que se iban dando en el mundo. Debido a esto, en el año 65 llamó para trabajar en su empresa al ingeniero Julio Casella, al que nombró gerente de planta, y al Sr. Anuar Darvas lo puso como Jefe de Taller. Ellos no solamente aportaban sus conocimientos en el trabajo, sino que estaban plenamente identificados con el espíritu que reinaba en la empresa. Es así que en el año '68, el Ing. Casella viajó a EE.UU. para perfeccionarse y ver las nuevas tecnologías en los talleres especializados en la Reconstrucción de Motores. En el año '71, el Sr. Darvas también realizó el mismo viaje para poder capacitarse con los nuevos adelantos. Su éxito fue marcado por las siguientes pautas:

Rapidez en el retiro y entrega de motores a nuevo. Dicho lema tenía aplicación desde el mismo momento del ingreso del motor a la planta. Luego de practicado un control, sus resultados eran volcados a una ficha. El block era puesto en una cinta transportadora aérea que la llevaba directamente a las cubas de limpieza por inmersión.

Una de las novedades implementadas era la historia clínica del motor, desde su ingreso hasta la salida de la planta. En ella se detallaba el proceso seguido por el motor y las diversas operaciones efectuadas, pudiéndose ser consultadas durante o después de la reparación, a fin de verificar las tareas desarrolladas y los repuestos colocados.

Fueron muchos los adelantos llevados a la práctica por él, habiendo sido la única rectificadora del país que tenía instalado, en su mismo edificio, el Tratamiento Termoquímico Tenifer Tufftride, con licencia Degussa de Alemania. Además del uso propio de la planta, recibía trabajos de terceros, especialmente industrias metalúrgicas. Contaba con el equipo de Argon para soldaduras de aluminio y las rotativas para soldaduras eléctricas, evitando pérdidas de tiempo y menores costos para la reparación.

Siempre tuvo un plantel de maquinarias de vanguardia para la época, las cuales aun siendo convencionales, eran previstas por una serie de dispositivos que la adaptaban para la rectificación en serie para cualquier tipo de motor. En la línea de armado de motores tenía dos bancos Dynamaster (de procedencia norteamericana), para un primer armado y carga de las cañerías de lubricación con aceite filtrado.

Una vez armado completamente, pasaban a la puesta en marcha en bancos que, después de aprobado, se los pintaba con los colores originarios de fábrica.

Su pasión por la mecánica lo vinculó con lo automovilístico, ya sea como corredor (año 1948) o fundamentalmente como preparador mecánico, colaborando con pilotos de la talla de Juan y Oscar Gálvez, de Juan Manuel Fangio, de quien era



muy amigo, Félix Peduzzi y Ernesto Petrini entre otros. En 1953 envió a México un coche de su preparación para intervenir en la carrera Panamericana y con su auspicio y preparación, intervino en Europa una coupé Ford de destacada actuación, que reafirmó el bien ganado prestigio de la mecánica Argentina.

Tampoco quedó afuera de los primeros adelantos en computación, ya que en su empresa implementó la utilización de computadoras para almacenar información y buscar datos. Es así que importó una maquina IBM de tres toneladas. Por su enorme tamaño, se debieron realizar varias aberturas para poder ingresarla.

No solo sus clientes eran prioridad, también lo fueron sus empleados para quienes equipó a su establecimiento con un sistema de calefacción central, asegurando las condiciones ideales para el desarrollo de las tareas. Teniendo también las instalaciones sanitarias de primera calidad y el comedor construido para hacer lo más confortable posible la estadía del operario en su trabajo, al igual que contaba con música funcional. Hoy se habla de las ART y las condiciones de seguridad hacia el empleado pero, Don Ernesto De Milo estuvo a la vanguardia de estos tiempos ya que lo implementó muchos años antes, utilizando líneas de rodillo a lo largo del proceso de reparación, y el empleo de llaves neumáticas, guinches etc. Esto fue para reducir el esfuerzo humano y aumentar la seguridad al máximo entre sus empleados.

La planta mantuvo su apogeo hasta los años '77-78, coincidiendo con las dificultades por las que atravesó junto al país la firma IKA-Renault, donde los motores IKA se dejaron de fabricar quedando solo Renault. Luego se logra un

nuevo equilibrio para la rectificación de los motores más importantes como Ford, Mercedes Benz, Chevrolet, etc.

En los años '80, Ernesto De Milo enferma y el establecimiento comienza a decaer junto a su salud, a través del cansancio provocado por una enfermedad que lo iba consumiendo. Ernesto de Milo, tal vez para no ver la caída de su empresa y sus sueños, falleció el 30 de abril de 1982.

En el año 1987, el taller de los sueños de muchos, cerró definitivamente sus puertas. Con De Milo se fue el último gran innovador dentro de la Industria de la Rectificación Automotriz.

Para cerrar esta nota, el Ing. Julio Casella, su hombre de confianza y amigo, nos dejó una reflexión de Ernesto De Milo:

“Mirá, las cosas ya no son lo mismo que antes. Las grandes organizaciones se van achicando por la gran cantidad de marcas que se van creando, las condiciones de trabajo son distintas y la duración de los motores actuales no es lo mismo... Pero de una cosa estoy firmemente seguro, si Ernesto De Milo viviera, la empresa hubiera cambiado o tendría otra fisonomía, pero jamás habría cerrado sus puertas...”





PEDRO ZUNINO

Don Pedro Zunino nació el 15 de Febrero de 1915. Fue el cuarto Presidente de nuestra Institución del año `73 al `75. Primero fue vocal y desde '76 al '93 ejerció el cargo de vicepresidente. Él es una persona muy apreciada en nuestra actividad, un respeto que se ha sabido ganar por su sencillez y honestidad a través de los años. Su primer recuerdo fue hacia sus abuelos, inmigrantes Genoveses que llegaron a nuestro país a fines del siglo pasado. Con ellos venía un niño de dos años, que era el padre de Don Pedro.

Esta familia como todos los inmigrantes que llegaron a nuestra tierra, traían un caudal de ilusiones y temores por llegar a un mundo totalmente desconocido, buscando adaptarse a una nueva patria. Se radicaron al norte del Gran Bs As, en Florida, y desde siempre pertenecieron a este lugar, siendo una familia tradicional en la zona.

Aquel niño de dos años, al hacerse hombre se casó con Juana, y se fue (como antes lo habían hecho sus padres) a buscar un futuro a Morteros, provincia de Córdoba, donde instalaron un almacén de ramos generales. De este matrimonio nacieron ocho hijos y entre ellos Don Pedro. La vida en todas las épocas fueron difíciles, pero para esta familia la década del 20 marcó un nuevo rumbo. Primero una sequía afectó a la zona y después una plaga de langostas que azotó el campo perjudicando al comercio. Esto ocasionó que la familia decidiera regresar en el año '27 a su lugar de origen. Al regresar, la familia poseía dos camiones para mudanzas y dos coche para alquiler (lo que hoy conocemos como remises). Es así que los cuatro hijos varones se dedicaron a la mecánica.

Su primer trabajo fue con Roberto Berlingieri y CIA., agencia de General Motors, **“...ahí me llevó a trabajar mi tío Francisco”**. Estuve del '36 hasta el '39, después pasé a otra agencia de Eduardo N González. Fue ahí precisamente que con el tiempo conocí a Don Francisco Maione, que tenía una flota de autos de alquiler (taxis).”

¿Cuándo comenzó con la actividad de rectificador?

-Don Francisco Maione me llevó a su taller para reparar los motores de sus autos.

Tenía una flota muy grande, de 45 autos. Cuando fui a trabajar a este taller, fue conmigo un amigo llamado Tomás Ciarrochi. Trabajábamos día y noche, no conocíamos sábados y domingos. A veces salíamos de noche a ablandar los autos recién rectificadas haciendo viajes cortos. Sentíamos pasión por nuestro trabajo, tal es así que nuestro patrón, en reconocimiento por lo que hacíamos, nos regaló un auto de alquiler. Pero mi gran ilusión era independizarme y tener una rectificadora junto a mis hermanos, quienes tenían un taller mecánico.

¿Cuándo pudo concretar su sueño?

-Mi sueño lo pude concretar en el año '47. Invité a mi amigo Tomás para que comenzara con nosotros, pero él no aceptó. Fue así que el 1° de mayo de 1947 nació **“Zunino Hnos. S.R.L.”**, en la calle Urquiza 1660. Mi sueño lo pude realizar porque antes de irme hablé con Don Francisco Maione, y él salió de garantía para que nosotros pudiéramos comprar todas las máquinas. Él era una persona muy generosa, siempre ayudaba al empleado que se lo merecía.

¿Los comienzos fueron difíciles?

-Los comienzos siempre son difíciles, pero tuvimos años brillantes. Hacíamos 80 motores por mes, cerca de 1000 por año. Teníamos por lo general un plantel de 25 empleados y tanto nosotros como ellos sabíamos hacer todos los trabajos, pero no había nadie más prolijo que mi hermano Modesto para la terminación de los motores.

La vida también te da golpes muy fuertes. El primero fue el fallecimiento de mi hermano menor Luis Alberto, lo llamábamos cariñosamente **“El Viejo”**, no había cumplido cuarenta años cuando se nos fue. El otro fue en el año '71, cuando fallece mi otro hermano Ernesto. Era un tipo sensacional, un pan de Dios, la verdad todos mis hermanos eran buenos pero Ernesto era un ser muy especial.

¿Cómo continuaron después de los fallecimientos de sus hermanos?

-Modesto y yo, con nuestros hijos Norberto y Jorge, luchamos para seguir llevando adelante el taller.

¿Por qué no se adaptó el taller en estos últimos años?

-Personalmente creo que esta es una zona de un alto poder adquisitivo y la mayoría de la gente, gracias a los créditos prefieren renovar todos los coches a nuevos. Es difícil entender que cuando en el país las cosas aumentaban día a día había mucho trabajo y ahora que las cosas se estabilizan nosotros nos quedamos sin trabajo. Cuando cerramos había con nosotros 10 personas con más de veinticinco años de antigüedad y tuvimos que indemnizarlas. **Don Pedro al recordar su taller se emocionó.**

Fue uno de los socios fundadores de nuestra Cámara ¿Qué cosas recuerda



de aquellos años?

-Sí, yo fui uno de los socios fundadores. Todo comenzó por la iniciativa de un grupo de rectificadores amigos, pero el que más se preocupó y habló con todos nosotros fue Israel Jasnís. Gracias a él también se compró el departamento de la calle Agüero, por eso si esto se llevó a cabo se lo debemos a él. Nos reuníamos los días miércoles cada 15 o 20 días.

¿Con qué objetivo la crearon?

-Para asesorar y defender los intereses de los rectificadores, para comprar las máquinas por intermedio de la Cámara, para dialogar de igual a igual con los gremios, para conectarnos entre colegas y realizar reuniones de camaradería. Nuestras fiestas eran espectaculares, creo que las más hermosas. Alquilábamos los mejores lugares.

¿A qué se dedica ahora?

-Soy desde hace siete años Presidente del Automóvil Club de Vicente López, donde fui secretario y Vicepresidente. Pero desde el fallecimiento de mi amigo Alberto Crespo, ocurrido en el año '91, fui elegido como Presidente y te puedes imaginar que me dedico por entero a esto, hacer obras.

¿Hay socios que sean conocidos dentro del automovilismo?

-Sí, hay un montón de socios ilustres: Traverso, Maldonado, Echegaray y el Cocho López entre otros. Es así que en uno de nuestros salones tenemos trofeos y copas de muchos corredores. Gracias a eso fui mucho tiempo comisario deportivo.

¿También fue Comisario Deportivo?

-Si, por intermedio del ACA. Íbamos por todo el país en donde había carrera. Nuestra misión era revisar los motores de los autos, las válvulas de escape y de admisión, los pistones, la carrera del mismo, el carburador. Los corredores son terribles, siempre intentaban hacer mula o querían sobornarnos. Nosotros no queríamos saber nada, fue así que en el año '88 hubo un gran lío, yo no quise seguir más: Esto lo hacía por amor al automovilismo ya que no era nada redituable y todavía tenías que discutir con ellos.

El Sr. Zunino compartió con nosotros lo más preciado que tiene una persona, los recuerdos. La vida tiene distintas etapas, después de cincuenta años de trabajo constante en su taller, hoy Don Pedro disfruta de la familia que supo construir junto a su esposa Juanita, y a sus dos hijos, ocho nietos, tres bisnietos y dos más por llegar.

Nosotros para cerrar este reportaje elegimos un momento de la conversación, porque ese párrafo encierra el pensamiento más preciado. Don Pedro nos dijo:

“Las cosas se quieren, como se quiere a una mujer o a un hijo. El sacrificio enorme de muchos años se nos fue en un abrir y cerrar de ojos. Cada vez que recuerdo el taller, me acuerdo de mi vieja que nos llamaba para comer que se enfriaba la comida. Mira si trabajábamos que nos quedábamos dormidos en la mesa con mis hermanos. No había sábados ni domingos, había un montón de trabajo”

Este reportaje se realizó en Julio de 1998, en la Revista N° 26. Hoy Don Pedro Zunino con sus 93 años sigue viviendo en su casa de Florida, recordando aquella época dorada de su taller.





JOSE NATALIO VALLERO
1900-1968

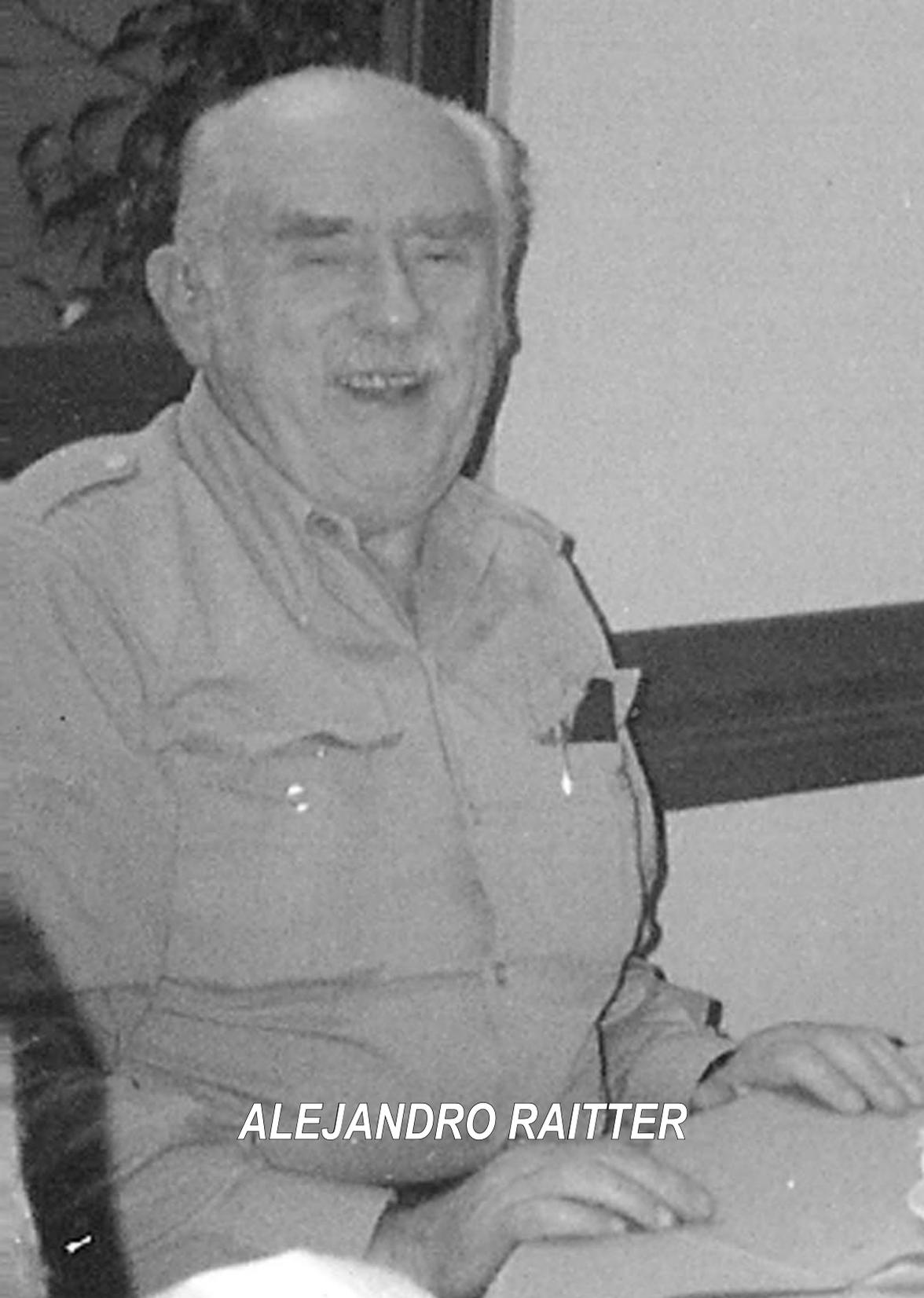


Fue el primer presidente de la Cámara de Rectificación Automotriz. Ejerció su mandato desde el 16 de mayo del '61 hasta el 30 de agosto del '63. Vallero nació el 24-12-1900 en la ciudad de Turín en Italia. Allí desde muy joven supo trabajar en la emblemática fabrica automotriz Fiat, entrando a trabajar en el año 20 y retirándose de la firma como capataz. Llegó al país en el año 1925 en busca de un futuro dorado, logrando ingresar en esos años en uno de los talleres más importantes de motores pesados. Pero su gran meta era independizarse.

Esto recién lo logro en el año '29, cuando armó su propio taller en la calle Bulnes esquina Córdoba. Don José formó una sociedad con Pofeé y Baldi para hacer sus primeras armas en la rectificación y así trabajaron hasta el '39. Los socios eran gente grande, con un buen pasar económico y debido a la inestabilidad del país en esos momentos, decidieron venderle su parte. Así la firma pasó a llamarse José N.Vallero SAICF. En poco tiempo más, se convirtió en uno de los talleres más importantes de la época. El espíritu inquieto de don José lo llevó a los EE.UU. al término de la Segunda Guerra Mundial, para conocer en profundidad las nuevas tecnologías, comprar maquinaria de última generación y así optimizar la calidad de sus trabajos. Ese espíritu inquieto y emprendedor, logró formar una de las empresas más importantes del rubro. Bien puede decirse que don José Vallero fue el padre de nuestra actividad, ya que por su taller pasaron y aprendieron el oficio los mejores rectificadores de los años 40` como De Milo, Ferrero, Brion, Pellegrini, Múgica, Moresi y Torino entre otros. Don José Vallero dejó de existir el 15 de Octubre del '68, pero su taller de la calle Tucumán 3440 siguió funcionando hasta el año '84, cuando cerró definitivamente sus puertas.

Por eso se puede decir que don José Vallero fue el primer adelantado. Técnicamente reconocido como un rectificador sumamente capaz, pero por sobre todas las cosas fue un hombre sano, trabajador, bondadoso y un maestro para sus empleados. **En una palabra, un Señor con todas las letras....**





ALEJANDRO RAITTER

El Sr. Alejandro Raitter fue uno de los propietarios de “Diesel Parisi”. La empresa de Don Alejandro fue el primer taller autorizado de Mercedes Benz en la Argentina. Si bien no conoce de motores, es un experto en números, siendo Contador Público egresado de la Universidad de Buenos Aires. Su incursión en el mundo de la rectificación fue casi por casualidad.

Nació en Roberts, provincia de Buenos Aires, en 1921. En el año 1943 con casi 23 años, llegó a una pensión de la ciudad de La Plata, trayendo con su equipaje, un montón de sueños.

En 1944 logra su meta, se recibe de Contador Público, y es precisamente allí, en la facultad donde conoce a Julio Kreisman, oriundo de Entre Ríos, de quien se hace muy amigo y más tarde socio.

De su amigo recuerda: **“Era un gran tipo, muy emprendedor, le gustaba desarrollar máquinas nuevas, él tenía una idea y enseguida la llevaba a la práctica, era muy meticuloso iba directamente a la biblioteca de Mercedes Benz para averiguar todos los datos técnicos y asesorarse de los últimos adelantos. Julio comenzó a participar en la Cámara, él hablaba de formar una Cooperativa de compra, esto era casi en el principio, en ese momento yo iba a la Cámara de Concesionarias Mercedes Benz”**

¿Cómo se inicia en la rectificación siendo contador?

-Nuestra historia es distinta a la de todos los rectificadores, yo tenía un cliente contable, llamado Di Maio que era dueño de la firma Famaco y se dedicaba a hacer hornillas para botones, él nos propuso formar una sociedad, debido a que tenía un local con fuerza motriz, muy difícil de conseguir en aquella época y veíamos que la rectificación iba a ser una actividad con futuro.

Así formamos una sociedad junto a Di Maio, Rico que era un vecino de él, Kreiman y yo. Continuó llamándose Famaco, nosotros no sabíamos nada de rectificación por eso Di Maio trae a los hermanos Marandino que sabían de motores. El socio mayoritario era Di Maio, pero luego decide separarse.

¿Cómo nace Diesel Parisi?

-Bueno, cuando se fue Di Maio nos devuelve el dinero y los hermanos Marandino se quedan trabajando; nosotros no podíamos abrir una rectificadora, no teníamos capital suficiente, pero los hermanos Marandino nos llamaban e insistían para que la abramos entre todos. Fue por eso que buscamos un local con fuerza motriz y lo encontramos en Yerbal 3540, que estaba alquilado a un Señor llamado Beredejis. El tenía una cierta amistad conmigo, porque integrábamos una Comisión en la Industria del Caucho. Debido a la confianza que le tenía le ofrezco formar parte de la Sociedad; su oficio era gomero, entonces de rectificación sabía poco y nada, esta sociedad también la integraban los tres hermanos Marandino, Mario Rico, Julio kreiman y yo, es decir, éramos siete. Al poco tiempo Beredejis deja la sociedad porque, como te dije, era gomero y Julio era muy estricto, fue así que le devolvimos su dinero y nos hicimos cargo del alquiler. Así nace **“Diesel Parisi”**, que lleva ese nombre porque nosotros nos propusimos dedicarnos exclusivamente al Diesel y “Parisi” porque era el nombre de uno de los hermanos Marandino, muy conocido en el ramo rectificador. Empezamos a trabajar bien y compramos máquinas nuevas a Gutmen gracias a que el banco nos dió un crédito para la industria.

¿Ustedes fueron taller autorizado de Mercedes Benz?

-Sí, nosotros fuimos el primer taller autorizado de Mercedes Benz, había otros talleres, pero nosotros fuimos los primeros entre los que se dedicaban exclusivamente a los motores.

¿Cómo fue eso?

-Desde el principio nuestra preocupación fue esmerarnos en hacer las cosas bien, debido a que no teníamos el conocimiento suficiente ni la experiencia necesaria, por eso nos preocupábamos para hacer los trabajos con normas de fábrica, buscábamos los libros o los datos técnicos de todos los motores, porque en ese momento trabajábamos todas las marcas; pero en esos años el auge era Mercedes Benz y por esto poco a poco nos fuimos volcando a esos motores. Si había algún motor que tenía un reclamo se mandaba a la fábrica y tardaban dos meses. Nosotros pusimos realmente mucho interés en este tema y comenzamos a hablar con uno y con otro, este mismo interés hizo que un día vinieran los directivos de Mercedes y nos ofrecieran atenderles todas las garantías del país. Después habilitaron mas talleres autorizados, esto era razonable, y sirvió para que la gente del interior no viniera a Buenos Aires.

¿Fue difícil ser taller autorizado de una marca líder?

-Sí, por supuesto, lo logramos a través de los años y la capacitación, tuvimos una excelente relación. Tal es así que en los años '70 Mercedes Benz sufre un incendio muy grande en sus talleres y fuimos nosotros, por muchos meses, el lugar donde se probaban los motores nuevos. Fue en la sala de prueba de nuestro taller y allí

nosotros nos encargábamos de darle el visto bueno.

Realmente éramos un taller modelo, estaba preparado dentro de las normas de la fábrica. Eso sí, la exclusividad era Mercedes Benz y sólo en forma restringida podíamos atender a otros clientes.

¿Cómo trabajaban?

-Había un servicio de Inspección de Mercedes Benz, abríamos el motor y esperábamos la autorización, recién ahora esto cambió, no se necesita al inspector, se llena un formulario que se pasa por fax a la fábrica y ellos autorizan, pero hay muy poca garantía.

Ustedes no eran especialistas en motores, sin embargo la empresa alcanzó mucho prestigio ¿A qué atribuye usted esto?

-Esto lo posibilita la gente que trabajó y trabaja con nosotros; recuerdo a un ingeniero de la Corporación de Transporte, el Ingeniero Bacardy, él solucionaba todos los problemas técnicos del taller incluso hizo la máquina *Magnaflux* y toda la instalación de los bancos de prueba, pero a través de los años hubo mucha gente y sería injusto nombrar a uno, nosotros siempre estábamos abiertos y buscábamos que nuestra gente estuviera capacitada, yo creo que esto nos permitió ganar el prestigio que tuvimos a través de los años.

¿Usted no desarrolló su carrera de contador?

-Sí, tanto Julio como yo trabajábamos sólo medio día en nuestra empresa porque teníamos otra actividad como contadores, es más en los comienzos por este motivo los únicos que cobraban eran los hermanos Marandino, porque trabajaban allí todo el día.

¿Cuánto duró la sociedad?

-Al principio de los años '70 los hermanos Marandinos se fueron a Italia, a los tres años volvieron, para abrir su propio taller, en el año '81 fallece Mario Rico que era el presidente de la firma. En el año '90 desaparece Julio, pero igualmente su familia quedó ligada a nosotros.

Hemos observado que aún no ha tomado real conciencia que está a un paso de la jubilación, tal vez fueron muchos años dedicados a su empresa. Toda una vida, pero tampoco olvida de su origen humilde y del sacrificio de su adolescencia para poder estudiar.

(Este reportaje fue realizado en Agosto de 1998 en la Revista N° 27). Hoy a los 86 años ya retirado de la actividad sigue disfrutando de su familia y de sus recuerdos, aunque el espíritu se mantenga siempre vigente.





ISRAEL JASNIS
1911-2000

Los recuerdos tienen la maravilla de unir al pasado con el presente y permiten que muchos de los que por edad no han podido vivir otra época, puedan conocerla a través de los recuerdos de otro. Es un poco de historia que va acompañando no sólo al que la vivió sino también al que la conoce por medio del relato. Quien nos regaló el tesoro de sus recuerdos es Israel Jasnís quien no sólo fue uno de los pioneros de nuestra Institución sino que fue nuestro primer secretario y desempeñó este cargo honrosamente durante 25 años.

Don Israel es una persona amable, gentil, muy culta y con mucha historia para contar.

¿En qué año comenzó con la actividad?

-Tenía 17 años, corría el año 1929 y vivía en el barrio de Once con mi familia. Fue cuando un vecino, Mauricio Albert, que vivía frente a mi casa y era dueño de un taller que estaba ubicado en Bartolomé Mitre 2345 me ofreció ir a trabajar con él. Tenía una máquina Rectificadora de cilindros y una Rectificadora de pistones.

¿Cómo era aquella época?

-Mirá, había tanto trabajo que hasta tuvimos que mudarnos a un lugar más grande. Nos fuimos a Riobamba 350 y el taller comenzó a llamarse "Standard Piston". Luego, tuvieron que alquilar otro local a la vuelta donde se fundían y fabricaban pistones de fundición gris. El trabajo iba en aumento debido a la gran cantidad de autos que llegaban desde el exterior: Ford T, Ford A, Chevrolet de 4 cilindros, Studebaker, Willys, Whippet, Hudson, Rugby...

¿Cómo se independizó?

-Fue en los años '40. Falleció Don Mauricio y su esposa tomó el mando del taller. Ya no era lo mismo, en ese momento Juan Basano era el capataz del taller y le ofrecí que hiciéramos una sociedad y abriéramos un taller propio. Primero alquilamos un lugar en Arévalos 1457 y pusimos el taller de rectificación de motores.

¿Fueron difíciles esos comienzos?

-En realidad había rectificadoras grandes e importantes y muy bien constituidas como la de José Vallero, Esteban Pino, Moroni, Branco y García entre otras. Teníamos muy poca plata pero un montón de ilusiones y ganas de salir adelante. Al poco tiempo de independizarnos tuvimos la suerte que la firma Mereida y Bertolone nos vendiera las máquinas y las matrices para fundir y mecanizar pistones de aluminio, así nacieron los pistones NOVALLOY. La empresa fue creciendo, comprábamos pistones usados y los fundíamos, incluso una vez la firma FIPAT nos vendió todos los pistones nuevos en desuso y nosotros los fundimos.

Empezamos a mandar listas de precios impresas en color amarilla a los talleres concesionarios del interior, que tuvieron una amplia repercusión.

¿En qué año se mudó al domicilio actual?

-Nos mudamos a Forest 375 en el año '62.

¿Cómo nace la idea de agruparse entre los rectificadores?

-En el año '57 comenzaron las primeras reuniones entre los rectificadores debido a las fuertes demandas de aumentos de los empleados y además para tratar de abaratar los costos de los repuestos. Fue así que en los años '60 hicimos una reunión con distribuidores, fabricantes y rectificadoras con más de 1000 personas en la calle Sarmiento, en el Hotel Príncipe George. En el año '61 la Cámara compró en Agüero 851 1º piso, se había cumplido nuestro primer objetivo: tener una Cámara donde pudieran reunirse los rectificadores de Capital y Gran Buenos Aires. También siempre nos reuníamos con Cámaras del Interior, la UIA por intermedio mío, nos cedió su salón para una reunión, de ese modo se creó FACRA. Por lo general en todo coincidíamos, pero había un punto en que no nos poníamos de acuerdo y era el de fijar una lista de precios única. En el interior eran más estrictos, incluso si uno de sus integrantes no la respetaba no se le vendía repuestos, también había que tener en cuenta que en esos años los costos

eran otros: los fletes, la distancia, etc. Entonces, en el interior los precios eran más altos, cosa que no sucede ahora. En el interior se respetaba más, en cambio en Buenos Aires era diferente debido a la cantidad de rectificadoras grandes, por lo tanto había más competencia y eso hacía que nunca nos pusiéramos de acuerdo en una lista de precios.

¿Qué cosas anhela o recuerda de aquellos años en la Cámara?

-Realizábamos reuniones sociales y fiestas que tenían mucha jerarquía, en lugares muy lindos como el ACA, City Hotel, Club Devoto. En esas reuniones traíamos artistas invitados y las empresas colaboraban con regalos que después se sorteaban en la fiesta, y los invitados esperaban con emoción esos sorteos. En esas fiestas realmente imperaba la amistad y la camaradería: la mesa, los bailes y los sorteos contribuían poderosamente para crear, no solamente el ambiente y el espíritu de fiesta, sino que además intensificaba la estrecha unión existente en la gran familia de rectificadores

¿En qué año se retiró de la Cámara?

-Fue en el año '87. En ese momento tenía 75 años de edad y 58 de profesión, y ahora disfruto caminando, leyendo y esperando ver llegar el 2000 por eso también cuido mi salud.

Con el señor Jasnís no solo **compartimos** un excelente café sino también sus recuerdos, que tienen mucho que ver con nuestra Entidad, porque **ellos forman parte de nuestra historia como Institución**. Una actividad que fue compartida con pares, en forma dinámica y positiva constituye la clave para hoy poder disfrutar de una vida gratificada por lo vivido.

Reportaje realizado en Abril de 1998 en la revista N° 24. Don Israel Jasnís cumplió su sueño de poder pasar al nuevo milenio, pero desgraciadamente el 22 de Octubre del 2000 partió hacia la eternidad. Este gran hombre supo del reconocimiento de sus colegas por su hombría de bien. Su paso por esta vida supo sembrar amor, generosidad y mucho afecto en sus semejantes.





SALVADOR VENTIMIGLIA
“TORINO”

El hombre peina canas desde hace rato, habla pausado, manso y tranquilo. Se presta a recordar toda su vida, que no difiere demasiado de otras historias vinculadas al rubro rectificador, de sacrificios y enseñanzas. Don Salvador Ventimiglia quizás podría estar disfrutando de la serenidad del retiro, pero ni siquiera lo piensa. Dice que el trabajo dignifica y que le da fuerza para seguir mirando el futuro. “Uno está retirado cuando ya no tiene más planes y yo los tengo”, asegura orgulloso en su oficina de la rectificadora Torino, la que le puso el broche de oro a una a una labor de más de 60 años entre fierros.

¿Cómo empieza su historia?

-Nací el 5 de febrero del '23 en Rutiliano, un pueblo de la provincia de Bari. Mi infancia en Italia fue relativamente buena, a pesar de que mi padre no estuvo conmigo durante ese tiempo. Él vino a trabajar en la Argentina en el año '25 y recién nos pudo traer casi 8 años después. Como mi madre no podía mantenernos, trabajaba de costurera y no ganaba bien, fueron nuestros abuelos los que colaboraron en nuestra crianza. A mi hermana mayor Adela la criaron los abuelos maternos, a mí me criaron mis otros abuelos Salvatore y Carmela. Ellos estaban en una buena posición económica, ya que tenían un almacén de ramos generales y al lado tenían un despacho de bebidas, donde se reunía la mayoría de los hombres. En Italia había dos clases sociales en esos años, los Contadinos y los Artillanos, estos últimos eran los ricos, tenían amistades diferentes y contrataban a los Contadinos para trabajar sus tierras. Se reunían alrededor de la plaza y los contrataban diariamente.

¿Por qué se vino su padre?

-Bien bien no sé, pienso que en esos años América ofrecía un futuro mejor y digamos que en la parte sur de Italia no la estaban pasando bien, mi padre era chofer en una fábrica de pastas. Cuando llego al país, como todo inmigrante con una mano atrás y otra adelante, su primer trabajo fue como mecánico, pero con el tiempo comenzó a trabajar como chofer en la compañía de ómnibus “La República”, que hacía el recorrido de Plaza de Mayo – Villa del Parque.

¿Cuándo vino a la Argentina?

-Llegué el 1º de agosto de 1933, con el dolor de haber dejado a mi gente, a mi pueblo y sobre todas las cosas, a mis abuelos. Ellos ya eran personas grandes, yo sabía interiormente que no volvería a verlos. Todavía recuerdo las palabras de mi abuela Carmela al despedirnos: “Torino, no te olvides de nosotros cuando lleges a América”.

Ya pasaron 70 años y todavía me emociona recordarlos. No los vi nunca más, estuvimos en contacto por medio de cartas que escribía mi hermana Adela.

¿Qué recuerda del viaje?

-Salimos de Bari en el vapor La Principesca Giovanna. Para mí era todo nuevo, pasé del dolor de la partida a la ansiedad de llegar, de conocer otro mundo, otra gente y ver nuevamente a mi papá. Fue emocionante encontrarnos nuevamente todos juntos otra vez.

¿Adónde fue a vivir?

-Ese fue otro tema, fuimos a vivir a la calle San Juan y Maza, era como un inquilinato, una habitación grande donde compartíamos el baño y la cocina. A mí esto mucho no me gustaba, ya que como te conté antes en Italia vivía bien con mis abuelos. Pero me fui adaptando, además al poco tiempo nos mudamos a Parque Centenario y después terminamos en Villa del Parque.

¿Cómo le fue en la escuela?

-Bien, pero en Italia estaba en cuarto grado y aquí tuve que empezar desde tercero porque me faltaba capacitar en Historia y geografía y el idioma que también era un problema.

Pero la escuela primaria la terminé en la provincia por un problema que tuvo mi papá.

Tuvo un accidente con el colectivo, se cayó una persona y se mató. Eso lo marcó muchísimo y no quería volver a manejar. Fue a un remate, se compró un carro y un caballo, al otro día nos levantamos temprano y nos fuimos desde Villa del Parque hasta Claypole con el carro, te podés imaginar lo que tardamos.

¿Adónde fueron?

-Un amigo de mi papá tenía una quinta y le ofreció cultivar la tierra, por consiguiente tanto mi hermano Benito como yo teníamos que ayudarlo. En Claypole hice de todo, albañil, pocero, hasta de yeguarizo, llevaba al caballo al pisadero para hacer los ladrillos. También repartía carne, ganaba 10 pesos por mes y llevaba la carne a casa. Tengo un lindo recuerdo porque en esos años se había fundado el cotelengo Don Orione, y yo fui el primer repartidor de carne que tuvo el Padre Orione. Lo conocí en el año '35, era una persona maravillosa y sencilla.

¿Su padre siguió con la quinta?

-No, con el tiempo volvió a trabajar en la compañía de transporte, pero igual nosotros nos quedamos viviendo en el sur. Eso sí, siempre trabajando en changas hasta que en mi adolescencia conseguí algo que me gustó. Iba a las canchas de fútbol a subir y bajar parlantes, los de **La voz del Estadio**. Gracias a esto conocí la mayoría de las canchas y me pagaban bien. Cuando se inauguró la de Boca yo puse los parlantes, pero después empecé en un trabajo serio. Ingresé al mundo de la rectificación.

¿Cómo lo consiguió?

-Por mi papá, él tenía contactos con mucha gente del ambiente. Empecé como aprendiz en Rodríguez, Nuñez y Vega, en el año '40. Los primeros seis meses no cobré nada, viajaba de Claypole a la Capital, el taller estaba en Centenera y Avelino Díaz. Fui ayudante del soldador, fundíamos los cojinetes, los bujes, se trabajaba muy bien para las empresas de transporte, estuve alrededor de dos años con ellos.

¿Y después?

-Por intermedio de papá conocía a Chiquitín, el chofer de Vallero, así pude entrar en lo de Ernesto N. Vallero, que era el mejor taller de rectificación de la época. Ahí fui aprendiendo bien el oficio, no te perdonaban nada, aprendías o aprendías.

¿Había mucha gente conocida?

-Sí, de allí salieron muchos rectificadores que hicieron grande la actividad. De Milo ya se había ido, pero estaban Mujica, Brion y Quirueño, entre otros. El capataz se llamaba Dreska, yo entré en el sector de tapas, hacía asientos de válvulas, esmerilaba las tapas, en fin aprendí bien el oficio de tapero.

¿Cómo era Valleró?

-Era un tipo más bien reservado, no era malo, pero sí muy serio. Él siempre decía: **“El rey de la mecánica es el martillo”**, pero sabía muchísimo del oficio, era un adelantado.

De ese taller salías sabiendo, y trabajar con honestidad sacrificio te marcaba para toda la vida. Con un compañero, Francisco, arreglábamos el coche de don José, un BMW 6 cilindros del '39, una belleza para esos años. Y siempre le preguntaba a Francisco cuándo íbamos a tener algo igual. Los dos nos mirábamos y pensábamos que a lo mejor nunca. Gracias a Dios, en mayor o menor medida lo logramos, él fue uno de los dueños de la Rectificadora Patricios y yo también logré tener mi propio taller. Francisco llegó a ser jefe de taller en lugar de Dreska, y yo pasé al lugar de él. Fue como un ascenso, ya que no aprendía el oficio, si no que lo robaba, porque cuando no estaba el capataz, agarraba la rasqueta, limpiaba los cojinetes y trataba de hacer lo que podía, así empecé a trabajar de ajustador. En lo de Valleró se trabajaba para casi todas las empresas grandes de esos años. El taller era de primera, tenía todas las maquinarias y hasta tenían dos o tres repetidas, se fundían los metales, se fabricaban los cojinetes, los bujes, en una palabra se hacía todo.

¿Siguió viviendo en Claypole?

-Sí, tomaba el tren a las 5 de la mañana, luego el subte, cuando llegaba a la estación Aguiero, me tenía que ir corriendo 10 cuadras para poder llegar a marcar a las 7 de la mañana. Como te imaginarás, llegaba con el tiempo justo. Cuando salía, me iba a estudiar con el Ingeniero Lucius. Me gustaba aprender todo sobre medidas, datos técnicos, etc. Estuve con Don José Valleró hasta el año '45.

¿Después qué hizo?

-Un compañero llamado Romero me llevó a trabajar a Gerli en un taller que abrieron junto con los hermanos Martínez. Cuando llegué me quería morir, no había nada, ni herramientas, ni materiales. Yo estaba acostumbrado al

taller de Vallero, que necesitaba tal cosa y al instante lo tenía. Le pedías “la luna” y “la luna” te traían, por eso al principio estaba tan arrepentido de haberlos dejado. Pero también me dio fuerzas para seguir adelante, al principio me traje algunas herramientas de casa para poder trabajar. Ellos siempre me trataron muy bien, ganaba mejor que en Vallero y si uno lo veía por el lado positivo, estaba todo por desarrollar y realizar. Además el taller quedaba mucho más cerca de mi casa. Con el tiempo empezamos a trabajar muy bien, todavía me acuerdo del hermano de Martínez que no sabía mucho. Encamisaba a los mazazos limpios, fue una época linda de mucho trabajo. Estuve tres años con ellos.

¿Y después?

-Conocí a un muchacho, Bruno Tognelli, que venía todos los mediodías al taller para aprender. Él era mecánico, pero le gustaba la rectificación de motores y como lo vi bastante despierto le dije: “Bruno, podemos hacer algo juntos ¿Qué te parece?”. Aceptó y él mismo buscó un taller para alquilar, que estaba en 33 Orientales al 100, a una cuadra de acá. Pusimos un taller mecánico y al principio hacíamos chapa y pintura, porque teníamos miedo de no poder pagar los \$500 del alquiler. Eso sí, cada vez que entraba un motor para hacer, lo llevaba a la mañana tempranito a los de Romero, ya que quedé en muy buena relación con ellos y el mismo día le hacía el rectificado. Hicimos mucho sacrificio, pero con el tiempo logramos afianzarnos. Hacíamos trabajos para la empresa Cañuelas, camiones y coches. Pero donde realmente logramos una diferencia fue cuando empezamos a fabricar los Chevrolet 46. Comprábamos los largueros, después íbamos a los remates y conseguíamos las cabinas que podíamos, la pintábamos de rojo con guardabarros negros y le poníamos el motor. En aquella época se podían hacer esas cosas, parecíamos una pequeña fábrica, vendimos más de 40 camionetas. Nos fue bien, trabajamos juntos hasta el año '57.

¿Se disolvió la sociedad?

-Nos separamos en muy buenos términos, porque supimos invertir lo que ganamos en otras actividades. Yo había puesto una confitería bailable y él abrió una agencia de autos sobre la Avenida Pavón, se llamaba Rex, le iba muy bien, así que decidió venderme su parte. Trabajé junto con mi hermano hasta el '69, cuando decidimos ampliar y trasladar el taller donde estamos en la actualidad. Aquí teníamos una agencia de autos que atendía mi hermano y decidimos apostar a la rectificación. Sumamos a Rodolfo

Manteiga y Horacio Funes, que eran compañeros míos de Romero y Martínez y armamos una sociedad.

¿Ese fue el inicio de Torino SRL?

-Así es, se siguió llamando Torino porque es mi sobrenombre. En Italia todos me llamaban así. Al poco tiempo se fue Funes y en el '91 decidí irse Manteiga porque tenía un problema familiar. Era muy buena persona. Y así nos quedamos solos mi hermano y yo. Benito siempre estuvo a mi lado, en todas las actividades que yo emprendía, fue mi fiel compañero de toda la vida. También hace más de 20 años que está mi hermana menor Palma, que hace la parte administrativa. Para mí es de una gran ayuda estar cerca de mis hermanos, digamos que fui un poco el padre de ellos.

¿Y en lo personal cómo le fue?

-Bien, he sido y soy un tipo muy feliz. Me encanta lo que hago y dediqué mucho tiempo de mi vida al trabajo. Recién me casé a los 38 años, en el año '62, con mi mujer Nelidin. La verdad es que si no me hubiera casado con ella, no me casaba más. Fue y es la única mujer que cambió mi vida. Tenemos dos hijas divinas, Karina y Silvana y ellas me dieron tres nietos: Amy, Wendy y Joaquín.

¿Qué balance le queda por hacer?

-De la vida me siento realmente feliz, he sido un hombre que siempre fue para adelante. Todo lo que logré, se consiguió con mucho sacrificio y no tengo nada de qué arrepentirme. Que más le puedo pedir a la vida si tengo todo lo que uno anhela, una familia hermosa y a pesar de mis 80 años, sigo con ganas de hacer cosas. El teléfono interrumpe la charla y decidimos terminar.

Lo dicho, don Torino tiene planes y hay que dejarlo hacer. No en vano es el rectificador con más años en actividad. Y ya dijo que ni piensa en el retiro.

Este reportaje fue realizado en Junio del 2003 en la Revista N°64. Hoy a los 85 años Don Torino sigue al frente de su taller como siempre al lado de sus hermanos y sigue dignificando el oficio de rectificador.





AUGUSTO MORESI

Augusto Moresi nació en Italia en un pueblo llamado Menaggio, a orillas del lago Di Como, a 40 Km. de Milán. Llegó al país en el año '27, cuando sólo tenía dos años de edad. Don Augusto es una persona muy cordial y a medida que nos va relatando su vivencia, demuestra el agradecimiento que siente por la vida y por quienes lo ayudaron. Al recordar a su familia y a su gente le produjo una especial melancolía. Él es una de las personas más reconocidas dentro del mundo de la Rectificación Automotriz, prácticamente no hubo taller en todo el país que no haya tenido algunas de sus máquinas. Estamos hablando de Moresi Hnos.

¿Cómo llegó a la Argentina?

-El primero que vino al país fue mi padre. Llegó como todos los inmigrantes de esos años, es decir con un montón de ilusiones y poca plata, tal vez pensando que al llegar a América iba a ganar plata fácil, pero qué equivocado estaba. Primero se encontró con otra realidad, otras costumbres, otro idioma. Para peor él vino solo, ya que aquí no teníamos parientes, había algún que otro paisano, pero ningún familiar.

¿Cómo se llamaba y a qué se dedicaba tu padre?

-Se llamaba Bautista Moresi y en Italia tenía coches de alquiler o remises como se llaman ahora. Nosotros vivíamos en un lugar turístico a la orilla del lago Di Como y por supuesto que venían turistas de muchos lados, principalmente eran ingleses o alemanes y lo contrataban por una o dos semanas para recorrer Italia. La verdad que estaba bien, pero muy bien y por esas cosas de la vida se decidió a cambiar, tal vez para ver lo que le ofrecía América, para alguien que dio semejante paso era muy difícil reconocer que se había equivocado. Así fue que un poco por orgullo y otro poco por lograr el objetivo que se había propuesto, se quedó.

¿A qué se dedicó?

-Él comenzó a trabajar de mecánico, ya que era el oficio que conocía. Comenzó en Automotores Buenos Aires, que iban de Floresta a Constitución, después vino la Corporación de Transporte y todo el personal pasó a trabajar para la Corporación. Trabajó ahí hasta que se jubiló con un cargo jerárquico.

Su infancia ¿Cómo fue?

-Mi infancia se puede decir que fue buena, con mucho sacrificio por parte de mi familia para darnos una educación, tanto a mi hermano Juan Franco como a mí. La primaria la hicimos en una escuela bilingüe, que la subvencionaba el gobierno italiano. Se llamaba “Príncipe Humberto”, estaba en la calle Carrasco en Villa Luro. Cuando terminé el sexto grado me fui a trabajar debido a que a mí no me gustaba estudiar y en esos años la cosa era sencilla: Estudiabas o trabajabas.

Su primer trabajo, ¿Cuál fue?

-Mi primer trabajo fue en una fábrica de balancines que actualmente existe, se llama EMI. Yo tendría alrededor de catorce años de edad cuando comencé a trabajar en una limadora mas grande, habré estado tres años trabajando allí y la verdad que me dolió bastante tener que irme debido a que los dueños eran buena gente. Se llamaban De la Bedoba y Orsini, eran gente muy sencilla. Cuando yo comencé ellos recién se iniciaban y por suerte con los años le fue muy bien ya que llegaron a hacer la fábrica más importante de balancines, también te puedo decir que esta gente con los años fue muy importante en nuestras vidas, pero esto te lo voy a contar más adelante.

¿Dónde fue a trabajar?

-Al Arsenal de Guerra, pero como Personal Civil de la Nación, gracias a mi amigo Pizarro. Con él trabajaba en EMI, me llevó a hacer una prueba que por suerte pude rendir bien y así fue como me tomaron, es más, todavía recuerdo el número de chapa que tenía, el 314, era redonda, metálica y grande, la tenía que llevar colgada en la solapa para poder circular dentro del Arsenal. Yo trabajaba en la parte logística, era un sector donde había tornos, fresas, limadoras y otros tipos de herramientas para fabricar todo tipo de piezas para diferentes lugares. Con decirte que ahí fabricamos el Tanque Nahuel totalmente completo, mirá cómo sería de grande eso, que se había armado una industria paralela dentro del Arsenal, se hacían tanques en miniaturas. Al principio fue porque se iban a regalar en una exposición, pero después se empezó a fabricar para venderlo afuera. El fundidor hacía el tanque y se lo pasaba al ajustador, este lo limaba y luego lo pasaba a otro sector donde le hacían los radares y las antenas, era un contrabando hormiga. El tanque salía pintado de verde, hasta con la escarapela Argentina, es más, después se engancharon los carpinteros que hacían las bases de los tanques. Cada sector hacía estos trabajos a cambio de otro trabajo que después necesitará, con el correr del

tiempo empezaron a hacer unos avioncitos en miniaturas los LDN, estos aviones los fabricaban en Córdoba. Por suerte a mí después me trasladaron a un sector especial, en esta área trabajábamos alrededor de seis personas. Ahí diseñaban distintos proyectos, recuerdo uno que tuvo un buen resultado, estaban haciendo un Jeep cuatro cilindros naftero, pero que tenía como novedad que giraban las cuatro ruedas. En este sector no entraba nadie sin permiso del jefe superior, aquí estuve hasta que me fui. Te voy a contar otra anécdota, en esos años habían puesto unos carteles en las pizarras, donde pedían al personal civil si querían ingresar como Suboficial de la Fuerza Aérea Argentina. Para mí era como cumplir un sueño debido a que quería ser aviador, así que comencé a hacer el trámite con mi amigo el “**Negro**” Núñez, pero tenía que nacionalizarme primero debido a que yo era italiano. Pero al comenzar a hacer los papeles vino una contraorden donde solamente se podía ingresar si era nativo, entonces con todo el dolor del alma dejé de hacer el trámite..

¿Qué hizo después?

-Yo seguí en el Arsenal de Guerra por un tiempo más, ya que al poco tiempo cambiaron al jefe del Arsenal, entró el Tte. Cnel. Baisi y como buen militar siempre hacía la formación en el playón, no solamente a los militares sino que también teníamos que ir el personal civil. Él siempre decía que él tenía dos manos, una para subir los buenos y la otra para echar a los malos y yo habré estado de ese lado porque me echó, pero no por malo, sino porque era extranjero, debido a que había salido una nueva directiva de no tener personal extranjero dentro de las fuerzas vivas, así que me tuve que ir.

¿Y qué hizo?

-Digamos que de aquí comenzó otra vida para mí, con mi hermano Juan Franco montamos una pequeña empresa y para que nosotros pudiésemos iniciar este emprendimiento, tuvimos la suerte de que mucha gente nos ayudó. Fueron **De la Bedoba y Orsini** que habían sido mis patrones en la fábrica de balancines EMI, ellos nos dieron la posibilidad de que nosotros fabriquemos balancines chicos para ellos. También mi padre, porque aparte de darnos los primeros pesos nos cedió dos habitaciones de la casa para poder montar el taller. Esto se debió a que había fallecido mi madre un tiempo antes y al quedar los tres hombres solos, nos pudimos acomodar un poco mejor. Al principio se nos hizo bastante difícil vivir sin ella. Además, una familia amiga de mi padre que era de San Nicolás nos ayudó con dinero para que pudiéramos comprar algunas máquinas para trabajar.

¿Cómo era su mamá?

-Mi mamá era Argentina, nació en Chivilcoy, se llamaba Ángela. Ella tuvo una historia media especial, ya que mis abuelos eran italianos y vinieron al país a principio de siglo, pero luego de unos años regresaron nuevamente a su patria. Con

el tiempo conoció a mi papá y luego de casarse decidieron venir a la Argentina. Era una cosa muy graciosa escuchar a mi madre ya que nunca aprendió a hablar bien castellano, cuando iba a hacer algún trámite le ponían directamente italiana, ella se ofendía muchísimo, “**no io sone argentina de chivicole**”, era muy laboradora. A veces pienso de lo bien que ella vivía en Italia, cómo pudo haberse venido acá para volver a empezar todo de nuevo. Pobre, hizo tanto sacrificio para darnos una educación, nos atendía a nosotros, a la casa y aparte trabajaba como costurera para afuera. Pobre mi mamá, falleció muy joven en el año '47.

Mi viejo sufrió mucho cuando falleció mi mamá y la verdad que nos ayudó tanto. Yo me siento muy orgulloso de los padres que tuve.

¿Su hermano a qué se dedicaba?

-Mi hermano había trabajado en el taller de Vallero y por último estaba trabajando para la corporación de transporte, como ajustador motorista, pero conocía bastante de maquinas, ya que él tenía un don especial para poder diseñarlas. Además, tanto él como yo habíamos estudiado dibujo lineal en una escuela de Flores y la verdad que esto nos sirvió bastante para nuestro futuro.

Su hermano ¿Era menor que usted?

-No, era mayor. Me llevaba cuatro años. Cuando empezamos en esto él tendría 25 años y yo 21 ya que fue antes del '50. Al principio habíamos tenido un socio, pero luego se retiró y es así que nos quedamos los dos solos haciendo balancines. Con el tiempo nos fuimos extendiendo y empezamos a vender por nuestra cuenta, nuestro primer cliente fue la Aisimberg, esta casa se especializaba en la venta de maquinas de corte, de profundidad, de serruchos mecánicos y por supuesto vendían los balancines que se lo proveíamos nosotros. Es así que fuimos progresando y empezamos a venderles a otras casas y entre esos clientes estaba Moroni Hnos. Y vos te preguntarás qué tiene que ver esto, pero realmente cambió nuestras vidas ya que mi hermano una mañana fue a entregarle un balancín, donde había una alesadora de bancada. Como yo te dije antes, él estuvo trabajando en la rectificación y por supuesto sabía de la máquina que era. Maroni, al verlo que la observaba con atención, le preguntó si se animaba a fabricar una igual. Mi hermano a veces era un poco engreído y le dijo: “No solamente una, las que quieras”, y así fue que empezamos a fabricar maquinas para la rectificación automotriz. La primer máquina fue la Alesadora de Bancada, que fue nuestro caballito de batalla porque desde el principio superamos a la máquina que copiamos, que era de Rosario, ya que esta maquina alesaba el alojamiento de la bancada y la bancada, pero no podía hacer los bujes de los árboles de levas. Esto nos dio un espaldarazo tremendo, yo creo que no hubo taller que no llegó a tener una máquina nuestra, inclusive es el día de hoy que la mayoría de los fabricantes de bujes de levas me dicen: “Nosotros existimos gracias a ustedes que fabricaron esa máquina”. Después seguimos haciendo otras, y a pesar de que ampliamos bastante el taller, igual nos quedó

chico, primero porque fabricamos más máquinas y segundo es que habíamos empezado a rectificar motores, ya que teníamos algunas maquinas y además a mí me apasionaba el tema de los motores. Por eso montamos la rectificadora.

¿Compraron en otro lugar?

-Sí, compramos un galpón grande en forma de ele en la Calle Cuenca N° 1147. Prácticamente lo restauramos a nuevo, hicimos oficinas nuevas, pusimos puentes grúas y nos equipamos con máquinas más modernas. Por ejemplo una cepilladora hidráulica de 4 mts. con cabezales fresadores. Y esta estructura la hicimos debido a que nosotros al principio hacíamos de mayor tonelaje, llegamos a hacer balancines hasta 110 toneladas. Además seguíamos trabajando a full con las Alesadoras de bancada.

¿Y la rectificadora también la llevaron?

-La idea al principio era juntar las dos cosas, la fabricación y la rectificación. Pero esto no sucedió porque el dueño no nos quiso vender la otra parte que tenía y así fue que resolvimos llevar la fabricación a Cuenca donde mi hermano quedara al frente del taller debido a que, como te dije antes, él tenía la capacidad de poder desarrollarlas, quedándome yo en J.A. García al frente del taller de rectificación. Con el tiempo trajimos gente especializada para trabajar conmigo y nos fue muy bien. Teníamos clientes muy importantes, y por suerte hoy los seguimos teniendo.

¿Con qué maquinas empezaron?

-Cuando montamos el taller prácticamente no compramos máquinas, lo que sí compramos fue el torno, una de interior de biela y una que otra portátil y por supuesto que después la fuimos supliendo con máquinas nuestras.

¿Pero después compraron otras maquinas?

-Sí, compramos dos maquinas Barco a Fiare, Panza y Torra. Resulta que en el año '60, en el gobierno de Frondizi, daban unos créditos especiales para comprar máquinas, y fue así que compramos la Alesadora de cilindros y la de superficie plana. Esta última nos dio una satisfacción bárbara debido a que en el país prácticamente no existía y la verdad que nos solucionó un montón de problemas, a lo cual nos dio muchas satisfacciones.

¿Hacían trabajos para afuera?

-Sí, hacíamos. Mirá, a las tardecitas venían todas las camionetas de capital y Gran Buenos Aires donde había como una cuadra de cola, porque durante el día se trabajaba para el taller y en el horario nocturno se hacían los trabajos para los colegas.

¿Y la fábrica cómo iba?

-La fábrica seguía creciendo, ya trabajaban alrededor de 50 personas, además habíamos empezado a hacer la máquina de Superficie plana, debido a que hicimos una copia de la Berco. Por suerte vendimos una cantidad tremenda, además fabricamos algunas máquinas de cigüeñales, eran copia de la Faverson que era hidráulica. Como el dueño de esta máquina estaba enfermo, nos vendió los planos. Después fuimos modificándola, prácticamente hicimos otra.

¿Qué es lo importante para hacer una máquina?

-Lo principal de la máquina es la fundición y esto lo hacíamos en Tandil. Aquí se desbastaban y luego se dejaban a la intemperie, es decir que nosotros habíamos tomado la iniciativa como se hacía en esos años en Europa, era para que el material sufriera distintos cambios de temperatura y esto modificaba la estructura molecular ya que la fundición tiene movimientos, por eso se dejaba estacionar entre 18 y 20 meses.

¿Tenían un sector especial para guardar esto?

-A los fierros ya devastados los dejamos en un terreno muy grande que era de un amigo nuestro donde él fabricaba cerámica. A veces teníamos entre 5 y 6 cuerpos de cada máquina. Vos no te podés imaginar el capital que había tirado en ese terreno.

¿Además habían comprado otro galpón?

-Sí, habíamos comprado un galpón muy grande en Ramos Mejía. Tenía 33 mts. de frente por 60 mts. de largo con puente grúas en casi todo el taller. La idea era montar una rectificadora modelo, para hacer exclusivamente motores Mercedes Benz en serie. Teníamos las máquinas, los dibujos y planos, prácticamente teníamos todo.

¿Y por qué no lo pusieron?

-La verdad no lo pusimos porque yo no quise seguir, porque esta responsabilidad iba a recaer sobre mí y si yo venía acá, tenía que cerrar la otra rectificadora, y yo la verdad me eché para atrás.

¿Cómo era su hermano?

-Mi hermano era un tipo bárbaro, laburador, con mucha inventiva, muy audaz para hacer las cosas y muy alegre. Era una de esas personas que cuando había una reunión se notaba su presencia. Jamás tuvimos un problema grave, alguna que otra discusión por cambio de opiniones teníamos pero nunca llegaba a mayores.

¿Y con la fábrica que pasó?

-Mirá, con el transcurrir del tiempo las cosas se fueron desgastando de a poco.

Como te conté las virtudes de mi hermano, también te diré que él era una persona muy especial, digamos que era un poco egocéntrico, quería hacer todo y la cosa no era así. Él, por su forma de ser, no tuvo la suerte de encontrar una persona que lo acompañara o lo aconsejara. Mirá que en el taller nuestro había muchísima gente, gente que trabajaba muy bien y tal vez al ver que no progresaban se iban. Es más, a raíz de esto la mayoría de los fabricantes de Capital y Gran Buenos Aires salieron de nuestro taller. En una palabra, nosotros mismos generamos nuestra propia competencia y por supuesto que en el correr del tiempo vendíamos menos, hasta que llegó el momento que decidimos vender la fábrica de la calle Cuenca.

¿Y su hermano qué hizo?

-La salud de mi hermano digamos que siempre fue un poco precaria. Siguió fabricando una que otra máquina en Ramos Mejía hasta que decidimos alquilar el galpón y luego se lo vendimos a WDW (Nino, Nicolás). En la rectificadora prácticamente estuvo muy poco y cuando podía hacer algo, se ponía a hacer alguna que otra cosa, pero siempre estuvimos juntos hasta el día 15 de enero del 2001 cuando falleció.

¿Cómo ve el futuro de la rectificación?

-Mirá, para mí el futuro de la rectificación es muy incierto. Tal vez por eso no tengo a ninguno de mis dos hijos trabajando conmigo, a pesar de que esto me duela en el alma. Aunque uno no lo piense, yo siento que si a mí me pasara algo, todo esto va a desaparecer conmigo. A veces pienso en el sacrificio que hicimos en todos estos años, pero la vida es así. Además uno no puede ser egoísta con las decisiones que toman los hijos. Por ejemplo, mi hijo mayor se llama Alejandro. Estudió comercial y al principio empezó a trabajar conmigo, pero con mi hermano digamos que no se llevaban ni bien ni mal, pero él no se encontraba cómodo y esto se debía a que tenían el carácter muy parecido, así que se fue. Logró otra meta, hoy está bien, se puede decir que logró su objetivo, tiene una hermosa familia, con un hijo que es mi único nieto. El señor Iván nos tiene locos a todos, estoy muy orgulloso de él.

¿Y su otro hijo?

-Mi otro hijo se llama Fabián, él también trabajó en el taller. Aprendió a trabajar en la máquina de cilindro y en la de cigüeñales, también estuvo y aprendió en la parte administrativa. La verdad que andaba muy bien, pero llegó en un momento dado que eligió otro camino y tal vez se fue porque no le vio futuro, o simplemente se dedicó a lo que realmente le gusta, el turismo. Por eso hoy puedo decir que por un lado me dolió muchísimo la decisión que tomaron. Por supuesto que uno pretende que sus hijos sean los continuadores de lo que hicimos nosotros, pero además pienso qué va a ser de mi gente.

¿Y su esposa Don Augusto?

-A mi esposa Marcela, así le gusta que la llamen, la conocí en el barrio. No teníamos ningún tipo de relación, salvo el clásico saludo, hasta que un día el abrojo se nos prendió a los dos. Estuvimos 4 años de novios y en el año '55 nos casamos. Ella es mi sostén, me aguanta bastante, ya que yo en esos años trabajé muchísimo, no tenía ni sábado ni domingo para la familia, ella fue quien se ocupó de la crianza de mis hijos. La verdad es que tengo la suerte de que esté a mi lado, tiene una dulzura especial, simpática, siempre tiene un chiste para alegrarte la vida, es todo lo contrario de lo que soy yo, que parece que tuviera “cara de invierno”, pero soy inmensamente feliz con ella.

¿Tiene gente de hace muchos años?

-Por supuesto, por ejemplo Rodolfo mi capataz, hace 37 años que está conmigo y Enrique, mi contador, hace más de 20 años. Y así casi todos, son como de la familia para mí. Al que recuerdo mucho es a un empleado mío, fue mi mano derecha, se llamaba Girolamo Aloé, un muy buen tipo al que yo apreciaba mucho, pero la vida se lo llevó demasiado joven.

¿Volvió a su tierra Don Augusto?

-Sí, fui tres veces, pero la primera vez que volví a mi tierra sentí una emoción extraña por la alegría de estar con mi gente. Si bien yo me vine desde muy chico, yo mantenía comunicación con ellos por medio de carta, teléfono o por fotografías. Además vos no te imaginás lo que fue para mí estar en mi pueblo y en mi casa natal. Fue como ver a mis padres.

Don Augusto es una excelente persona. Quienes tenemos el gusto de conocerlo sabemos de su calidad humana y su hombría de bien. Para cerrar esta nota me quedo con una reflexión suya: “Yo cumplí con todos mis objetivos en la vida, llego a una determinada edad con un poco de achaques, pero digamos que relativamente bien. Trabajé en lo que más me gustaba, logré un montón de objetivos que me impuse, pero mi mayor logro fue mi familia”.

Este reportaje apareció en la revista N° 57. Hoy Augusto Moresi, con sus 81 años recién cumplidos y con el dolor de haber perdido a Marcela, su compañera de toda la vida, sigue estando al frente de su taller, cómo una manera de ofrendarle el homenaje que ella merecía. Nunca entregarse.





NUÑO BOCKSER

Don Nuño Bockser es una persona sencilla y abierta. Dispuesto siempre a la charla, nos brindó su recuento y su experiencia de vida. Nació en Polonia, en la Ciudad de Galitia. Era una zona Austríaca – Húngara. *Vine a los ocho años y no volví nunca más; yo hablo un poco de polaco debido a que mi familia hablaba en ese idioma*, avisa.

Nos habló de sus hijos Jorge y Estela; de sus cinco nietos que fueron la alegría de su vida y el regalo mas lindo que recibió: su bisnieto Ariel. Su esposa María es su compañera desde hace mas de cincuenta años y juntos afrontaron desde los momentos difíciles hasta los más placenteros.

¿Con quién vino?

-Con mi padre Jacobo y mi madre Rosa. Cuando llegamos, mi padre empezó a trabajar en una fábrica metalúrgica donde hacían caños de luz. Ahí prácticamente trabajó toda su vida; mi madre fue ama de casa.

¿Cómo era su padre?

-Mi padre era una persona reservada, fue metalúrgico toda su vida; muy trabajador. Pienso que jamás tuvo el placer de sentarse a tomar un café en ningún bar. De mi padre heredé lo más importante que es el amor por el trabajo; aquella era una época difícil había que ayudar en la casa y solamente se ganaba el peso cuando uno mas trabajaba. Cuando le compré la casa a mis padres, vivían en el fondo y aquí era un jardín grande, mentalmente tenía proyectado con el tiempo construir el local. Eran otros tiempos, otra mentalidad.

¿Cuándo comenzó a trabajar?

-Comencé a trabajar en una tornería en el año '36 era un taller chico que estaba en la calle Corrientes y Boulogne Sur Mer; trabajábamos cuatro personas donde se fabricaban balancines de manos, tornillos de rosca cuadrada, entre otras cosas pero

lo principal para mí fue que aprendí a manejar torno.

¿Cuánto tiempo trabajó?

-Allí trabajé dos o tres años y después fui a trabajar a otro lado, porque a mí me gustaban los autos. Mi coche preferido era el Ford a bigote que tenía mi patrón de esa época y eso despertó mi interés por aprender la parte mecánica. Entonces fui a trabajar a un taller que se llamaba “*Stándar – Pistón*” y trabajé en un torno que devastaba camisas, como yo sabía manejar el torno me tenían continuamente haciendo eso. A mí no me gustaba yo quería aprender otras cosas, progresar en conocimientos. Y fue así que apareció un aviso pidiendo gente para trabajar en *Alfredo Pellegrini y Cía*. Me presenté y me tomaron; todavía guardo de recuerdo la carta donde me confirmaban el trabajo y el día que me debía presentar a trabajar. Eso fue el 15 de noviembre de 1939 y yo tenía diecisiete años.

¿Cómo era Alfredo Pellegrini?

-La verdad que de Don Alfredo guardo los mejores recuerdos de mi vida, realmente era una excelente persona, un tipo muy derecho y lo aprecié mucho. Él me enseñó a trabajar a conciencia con los motores de los autos. A los dos años de estar con ellos, es decir a mis diecinueve años me nombraron capataz de la sección de pistones, y ahí empecé a hacer cosas y aplicar mis conocimientos para el taller. En aquellos años todo se improvisaba, en mi caso, todo lo que podía leer sobre mecánica lo hacía y también en aquel momento comencé a estudiar dibujo lineal **¡Si me habré acostado a las dos o tres de la mañana...!** Me recibí en la Universidad Popular Argentina, a mí este estudio me sirvió de mucho para el trabajo. Es mas una vez estaba ayudando a mi señora a picar carne con una picadora a mano y observé que la cuchilla picaba en cruz, entonces se me ocurrió aplicarla en una agujereadora para ensanchar los tetones de los pistones, gracias a eso hacíamos los trabajos rapidísimo y quedaban muy bien; era la época de la guerra y teníamos que improvisar todo.

¿Es decir que desde muy joven ya era emprendedor?

-Cuando comencé en lo de Pellegrini, empecé lavando motores, había dejado de ser tornero, para empezar de abajo pero esto tenía su explicación. Don Alfredo me dijo con el tiempo: “*Cuando tomes una persona, primero ponelo a lavar motores y si aguanta eso, después se banca todo lo demás*” y realmente era así, al tiempo volví al torno, torneando bielass, dando tiraje a la bancada, trabajé ahí en todas las máquinas en la rectificación de motores menos en la de cigüeñales ya que ahí trabajaban los hermanos Pellegrini, sus hermanos José, Juan y Alberto también eran muy buenas personas. En esa época como estudiaba dibujo técnico me servía para construir las matrices y arreglarlas. En esos años Don Alfredo tenía un socio llamado Gaetani que se retiró en ese momento yo quede a cargo de la fundición y la fabricación de pistones, muchas veces he recibido los planos de estos para que los interpretara.

¿Por que se va de Pellegrini?

-Quería independizarme, cuando me fui de allí don Alfredo me dijo en ese momento *“Mirá pibe, yo se que si te aumento el sueldo vos te vas a quedar, pero yo quiero que vos progreses, por eso quiero que te vayas, porque yo se que puedes hacer cosas muy importantes”* me pagó mas de que me correspondía. Era un señor con todas las letras tanto él como sus hermanos. De allí me fuí en el año '48.

¿Lo volvió a ver?

-Sí, por supuesto. Durante muchos años una vez al mes me tomaba un tiempo para ir a visitarlo, si bien ellos me compraban y mandaban al chofer yo iba a saludarlo y también seguía siendo amigo de sus hijos.

¿Cómo comenzó con su empresa?

-Yo compré a pagar por mes un taller de Tornería en Nicacio Oroño 1632; como no tenía capital, di como entrada unos pesos y después tenía que pagar por mes 60 pesos durante bastante tiempo. Empecé a hacer piezas con el torno, hacía masas de ruedas para Ford Canadiense, me ingeniaba para torneirlas y para que donde apoyaran los dos rulemanes quedaran bien centrados, hacía matrices para una hojalatería que se llamaba Antártida, le hacía matrices para las tapas de los sanitarios. En aquellos años no había horario; no importaba el tiempo que llevara pero tenía que salir bien.

Con el tiempo empecé a trabajar para hacer mi propia producción, hacía poleas de dínamos de Chevrolet y Ford después hice guías de válvulas, bujes de bielas, tacitas y tapones de presión de aceite. Lo primero que comencé a fabricar en esa época fueron los cojinetes de biela de metal blanco. Eso me incitó a seguir trabajando.

¿Fue difícil al comienzo?

-De a poquito comencé a salir adelante. Al tiempo me ofrecieron hacer una sociedad para poner una rectificadora. Vinieron los contadores de Pellegrini junto al encargado administrativo para formar parte de este proyecto, pero yo ya estaba trabajando bien y podía pagar mis cuentas, el alquiler del local. Los pagarés que había firmado por la compra de la tornería, podía mantener a mi familia y cuando lo conversé con mi esposa ella también pensó que era mejor que siguiera solo. De a poco comencé a ampliar el taller; al principio era una fabriquita, hoy sí podemos decir que es una fábrica. .

¿Su familia lo ayudó?

-Mi esposa María me ayudó muchísimo, ella llevaba todo el control, yo nunca me ocupé de la administración, yo me ocupaba en trabajar nada más. Mi hijo Jorge estudiaba medicina y un buen día me dijo que no quería estudiar más y fue así que

empezó a trabajar. Es un muchacho muy capaz, voluntarioso y empleó muchas horas trabajando conmigo. Mis conocimientos los adquirí leyendo muchísimo, después iba aplicándolo en las cosas

¿Le hubiera gustado haber abierto una rectificadora?

-Al principio yo no tenía un capital, es más al principio fundía bielas en el taller de la calle Oroño e inclusive Don Alfredo me había regalado un micrómetro, algunas herramientas que fui comprando, pero como tenía la obligación de ir pagando por mes la tornería, no pude. La verdad es que me hubiera gustado haber tenido una rectificadora; en aquellos había pocas. De los talleres de Pellegrini y Vallero salieron los rectificadores mas conocidos. De Milo, Campi, Freijedo, Rodriguez Bao, mi amigo Jacobo de rectificación Mataderos ellos me compraban lo que yo fabricaba, así pude ir agregando algunas maquinas, al tiempo vino Jorge.

¿Cuando vino su hijo hubo un cambio?

-Por supuesto él tuvo otro tipo de impulso, al ser un muchacho joven tenía otras iniciativas, puso maquinas automáticas, esto permitió que hoy trabajemos con un sistema de avanzada. Al principio teníamos distintos pareceres, como todo padre con su hijo, pero después pudo más el cariño y el respeto que sentía el uno por el otro y logramos complementarnos bien. Al tiempo me di cuenta que podía dejar la fábrica en sus manos y de a poco lo fui dejando solo. Hoy por hoy estoy muy orgulloso de nuestros productos, por la calidad y me doy cuenta como dice el refrán que *“la rama no cae lejos del árbol”*.

Los clientes lo aprecian y yo espero que él también siga el camino que siguieron los padres.

¿Por qué la fábrica se llama Nubo?

-Los que me conocen saben que me llaman Nuño, este sobrenombre me lo puso mi abuela Ana a la cual yo quería muchísimo. En las primeras boletas ponía Nuño de Bockser, por eso la fabrica se llama Nubo.

¿Tiene muchos amigos dentro de la profesión?

-A mis clientes los consideraba mis amigos, aunque la palabra amigos es muy importante. Si tuviera que nombrar a alguno no podría porque tendría miedo de olvidarme de alguien, y son amistades que mantuvimos a través de los años. Siempre trataba de ayudarlos en lo que pudiera, por la amistad que me unía, esto era mutuo. Tengo una cantidad de recuerdos de muchos colegas de Ernesto de Milo, con Ernesto y con su capataz Anuar éramos muy amigos; también con el ingeniero Casella, una excelente persona, Julio y Ernesto me ayudaron muchísimos para mejorar lo que fabricaba. Casella me ayudó en la guía de Torino que necesitaba una dureza especial. Me trajo de EE.UU. la formula como se debía templarla. A pesar de que nos vemos poco, cuando nos encontramos seguimos manteniendo esa

amistad. Juan Rota es un personaje fuera de serie, preparaba coches de carrera, a él siempre le preparaba las guías especiales. Un amigazo, él tiene un historial bárbaro, una vez chocó y estuvo mucho tiempo para poder recuperarse, su fuerza de voluntad fue tanta que se recuperó.

¿Usted estuvo muy conectado con BBB?

-Fuí prácticamente el primer representante de ellos, Juan Basso me dio la representación en el año 52, sin exigirme ninguna garantía, nuestra amistad se mantuvo a través de los años. Juan era un tipo bárbaro, nuestra amistad fue mas allá de la relación comercial, Hoy mi hijo continúa la misma amistad con sus hijos. Juan ya no está pero lo recuerdo con mucho cariño y respeto.

¿Continúa trabajando?

-Hoy tengo otra vida, voy al club a charlar con los amigos, a arreglar al país, a jugar dominó, a caminar con mi perro, y he llegado a la conclusión que esto es tan importante para el perro como para mí. Voy a hacer los mandados y salgo a pasear con mi esposa. Mi vida cambió totalmente, trato de disfrutar lo más posible, ya que se vive una sola vez. Hago cosas que no hacía antes por falta de tiempo, trabajaba quince horas por día y hubieron tiempos en los que no había ni vacaciones, ni sábados, ni domingos, me los tomaba para trabajar. Hoy practico remo, tendría unos treinta años y me hice socio del Náutico Hacoaj y ahí aprendía remar. En este deporte me inició un querido amigo: Yaco, era socio de Jasnís y Basano hemos cruzado juntos varias veces el Paraná. Como verás trato de hacer las cosas que me gustan.

¿Cuánto hace que está casado?

-Con María llevamos 52 años de casados y estuvimos cinco de novios. La conocí en un baile cuando éramos purretes, yo vivía en Almagro y ella en Paternal. La verdad es que formamos una linda familia. Somos muy unidos. Tengo dos hijos, Jorge y Estela cinco nietos y un biznieto, que para mí es importantísimo, porque me permite volver a ser abuelo nuevamente, mi nieta lo deja a nuestro cuidado y para nosotros es como volver a vivir... logré una buena familia, mi casa parece una cantina, vienen todos mis nietos a visitarnos, realmente ellos sienten todo lo que los queremos, así como nosotros sentimos que también ellos nos quieren, me siento orgulloso de mi familia; el año pasado tuvimos una pérdida muy grande con el fallecimiento de mi nuera. Nené era una mujer excepcional, muy buena compañera de Jorge y para mí como una hija, fue muy difícil aquel momento. Pero la vida sigue y la familia sigue unida.

Para cerrar este reportaje elegimos una frase de Don Nuño

“Yo estoy agradecido a la vida y estoy conforme con lo que hice, cuando comencé tenía como capital mis diez dedos y unos pesos, nunca pretendí ser el fabricante mas grande. A mis hijos no sé si les di mucho o poco, pero les

enseñé una conducta saber comportarse en la vida y estar siempre dispuestos a ayudarse uno con el otro”.

(Reportaje realizado en Mayo de 1999 en la Revista N° 35).

Don Nuño a los 88 años, sigue disfrutando de la vida y rodeado del amor de su familia y unos cuantos biznietos mas.





GUALTERIO BENINI
1928-2006

El señor Gualterio Benini, es un hombre que apostó al éxito. Sufrió el desarraigo de su tierra natal para iniciar una vida lejos de sus seres queridos, en un país que no conocía ni siquiera el idioma.

Llegó desde un pueblo de Italia llamado Riva del Garda en Trento, donde nació el 13 de noviembre de 1928, de allí creció un profundo amor por la tierra, ya que su primer trabajo fue en el vivero de la familia de su padre. Y como es un clásico cuando nos remontamos a reconstruir nuestras historias, su pensamiento traspasó el océano y se entre mezcló con el recuerdo de aquella tierra que lo vio nacer:

“Yo vivía con mi familia en Trento, es un valle donde hay montañas que lo rodean, este pueblo queda al norte de Italia, está casi con la frontera de Austria, perteneció a ellos hasta 1918, y luego pasó a Italia, me acuerdo que en la Segunda Guerra Mundial cuando éramos chicos y jugábamos en las trincheras que habían dejado en el pueblo el ejército Austríaco”

¿Cómo decide venir a la Argentina?

-Hubo un día muy especial que cambió mi vida, era domingo por la tarde, todavía lo recuerdo, yo estaba jugando a las bochas con unos amigos en una hostería, era un día hermoso y en media hora se nubló todo, cayó una granizada impresionante, por la ventana la veía como caían las piedras y sufría por los viveros que trabajaba junto a mi familia.

Dejé a mis amigos y fui a ver lo que había ocurrido con las plantas; me metí en el campo embarrado, yo estaba bien vestido porque los domingos a la tarde era el único día de descanso, y uno salía a divertirse.

Ese día sufrí mi primera gran desilusión, había estado trabajando hasta la una con los injertos en el vivero, y la tormenta había destruido todo, me fui caminando para casa, donde estaban mis padres que al verme llegar mojado y embarrado me preguntaron qué había sucedido, lo único que atiné a decir a pesar de ser verano fue: *“Parece el invierno, se perdió todo”*.

Entré a mi dormitorio y le escribí una carta a mi tío Eligio Benini, él era distribuidor Nacional de los Cojinetes Indeco S.A., su empresa se llamaba Dipsa, donde le

solicité un lugar para mí, estaba dispuesto a trabajar en lo que fuera, mi padre leyó la carta y mi madre se puso a llorar, para ella fue un golpe muy duro, ya que mi hermano Catulo se había venido un año antes, pero él me comprendió y al leerla dijo: **“Esto lo tendría que haber hecho yo antes”** es que en 1913 había sucedido lo mismo y él en aquel momento también había sentido esa misma desilusión.

¿Su padre quedó sólo trabajando la tierra?

-No, con él quedó mi hermano Luciano, que fue quien continuó trabajando en el vivero. También tengo un hermano menor, Alfeo, que en ese momento era muy chico y estudiaba, él se dedicó a otra profesión, es profesor de Educación Física, y de eso se jubiló.

¿Sus padres quedaron en Italia?

-Sí, mis padres se quedaron a vivir en Italia pero vinieron por primera vez a la Argentina en el año '63. Mi papá Adolfo falleció en el año '68, y a partir de ahí mi mamá viajó a la Argentina todos estos últimos años, pero por prescripción médica hace tres años que no viene. Mi mamá Catalina va a cumplir 103 años, es una mujer increíble, nunca estuvo enferma, tiene una vitalidad digna de admirar, siempre fue una mujer sacrificada de mucho trabajo, en casa además de mi papá éramos cuatro varones, mas toda la gente que venía a trabajar la tierra.

En los años de la guerra, se tenía que hacer de todo; mi mamá era modista y nos hacía la ropa. Con decirte que el ejército austríaco se enteró que ella era modista y la pusieron frente al taller a hacer ropa del ejército. Al primer traje que compré lo hice acá cuando vine a la Argentina. ***La verdad estoy muy orgulloso de mi madre.***

¿En qué año llegó a la Argentina?

-Llegué el 18 de febrero de 1951, mi tío me había enviado en diciembre del año anterior un sobre grande, en el cual tenía un pasaje de avión con fecha abierta, un acta de llamada y el certificado de trabajo de la Fábrica de Cojinetes Indeco, es decir que venía con trabajo seguro.

Lo primero que hice al llegar, fue anotarme en la Academia Pitman, para aprender a hablar Castellano.

¿Cuándo comenzó a trabajar?

-Comencé a trabajar el 1° de marzo como peón, recibiendo mercadería, y al tiempo llegué a ser gerente de Ventas de la distribuidora. Trabajé hasta enero de 1960, allí fue cuando Federal Mogul se hace cargo de la fábrica; si bien Federal Mogul no tenía la mayoría de las acciones, sí tenía a cargo la distribuidora, y de ahí me mandaron a la fábrica, y me pusieron a cargo de la programación de la fabricación de los cojinetes hasta el año '65.

¿Cuándo se independiza Ud.?

-En agosto del año '65, mi hermano Cátulo decide volver a radicarse a Italia, pero él antes de irse me había dejado un poder (teníamos un poder recíproco) Compré un local en la calle Lavalle, y en dos meses armé la sociedad Benini Hnos, 50% para Cátulo, 50% para mí; cuando todo estuvo armado llamé a mi hermano y le conté lo que había hecho, y si quería regresar para estar juntos en el negocio que volviera y sino le devolvía su dinero. Él regresó. En diciembre de 1965 comenzamos a comercializar exclusivamente todos los productos de Sintermetal conjuntamente con Buxton, fue así que al poco tiempo vendíamos mas que ellos y pasamos a ser N°1.

Teníamos un contrato de exclusividad; los dueños de Sintermetal querían armar su propia distribuidora, y nos ofrecieron formar parte de la sociedad.

Nosotros no aceptamos a pesar de tener un contrato de exclusividad, es más propusimos romper ese contrato, pero que nos siguieran vendiendo como siempre.

¿Y cómo se hace socio de Sintermetal?

-En el año '74 el dueño de Sintermetal, Camilo Scheidl, nos ofreció si queríamos comprar la parte de Faldutti y Cía., esta gente se dedicaba a los bujes, pero como tenían problemas de mandos decidieron vender. Después de pensarlo y analizarlo, y de proponer algunos puntos de cómo llevaríamos adelante a la empresa, decidimos comprar el paquete mayoritario de Sintermetal, adonde asumo la presidencia y la conducción de la Sociedad.

¿Cómo fueron los comienzos?

-Cuando asumo en la conducción, comencé a mandar notas a otras fábricas de Europa y de América donde explicaba lo que hacíamos, y si alguno quería asociarse con nosotros estábamos abiertos a escuchar ofertas, desde Alemania recibimos respuesta de Glyco Metal Werke, y nos asociamos con ellos, que eran una empresa líder en el mercado mundial de cojinetes para motores de combustión interna, compró el 25% del paquete accionario, a partir de ese momento Sintermetal recibe la licencia y la asistencia de Glyco, pero lo más importante, fue que además incorporamos un importantísimo parque de maquinarias de primera generación para fabricar cojinetes enflejes, es decir respaldo de acero con el metal antifricción incorporado.

Los cambios producidos con el tiempo fueron fundamentales, consistió en dejar de fabricar en nuestro país la materia prima e importarlo desde Europa.

Trabajamos juntos hasta que Federal Mogul compró a Glyco Metal Werke, en enero de 1992, entonces para nosotros resultó incompatible tener como socio a quien era nuestro competidor. Cuando nosotros firmamos el contrato habíamos estipulado que si alguno de los socios quería vender su parte, la otra tenía prioridad de compra. De este modo recuperamos el 25%.

¿Cómo nació Sintermetal?

-Sintermetal fue fundada en 1942 por el señor Camilo Scheidl. El comenzó a fabricar cojinetes en serie en la calle Alcaraz 4877. En el año 1951 fue la primera fábrica que produjo el proceso del sinterizado en el cojinete.

¿En qué año Sintermetal comenzó a funcionar en el domicilio actual?

-En el año 1961 don Camilo la traslada a donde estamos ahora. Pudo haber tenido un futuro grandísimo en esos años, pero no fue bien administrada, porque en ese momento Sintermetal se asoció con un grupo de rectificadores brasileños y fundaron una fábrica en Río de Janeiro.

La sociedad estaba integrada con el 50% por Sintermetal que aportaba maquinarias, material y capital, el otro 50% pusieron los brasileños. En aquel entonces Sintermetal trabajaba con licencia Johnson una empresa americana, y para saldar una deuda que tenían con esta empresa, le venden el paquete mayoritario de las acciones de Brasil, más tarde Jhonson se la vende a Federal Mogul.

¿Cómo se fue dando el crecimiento?

-Al empezar el año 1974, la fábrica producía 120.000 unidades de cojinetes entre Bielas y bancadas, hoy estamos alrededor de 1.200.000 Cojinetes. También fabricamos los Bujes en San Luis adonde llegamos a 1.100.000 por mes. Nosotros aspiramos llegar a los 2.500.000 Cojinetes.

¿Ustedes tienen la planta Industrial en Campana?

-Nuestras instalaciones en Zuviría nos quedaron chicas; para poder expandirnos, comenzamos a buscar un lugar para trasladar la planta. Pensamos en la Provincia de San Luis por el tema de la promoción industrial. Formamos una sociedad con la intención de construir allí la fábrica, incluso nos fue asignado tres hectáreas en el Parque Industrial, hoy allí fabricamos los bujes, porque no llegamos a construir la estructura que habíamos pensado en un primer momento.

En el mes de diciembre de 1990 cerca de navidad aparece en Campana el remate judicial de la fábrica Metalma, estábamos cerca de las fiestas de navidad, además en ese momento en el país había una inflación del 40% al 45% mensual, se puede imaginar que nadie quería invertir. Era una fábrica nueva ya que hacía dos años que la habían terminado y todavía estaba funcionando, con una superficie de 5.500 metros cuadrados; compramos con las máquinas incluídas de las cuales utilizamos dieciocho de ellas, que nos servían, algunas las vendimos y otras todavía quedan.

¿Sintermetal abastece sólo el mercado interno?

-Sintermetal no solamente vende en el mercado interno tiene además algunas terminales como ser Deutz y Perkins, etc. Exportamos a gran parte de América y parte de Europa e incluso logramos mercados atípicos como Nigeria, Turquía, Arabia, Siria, China. Esto se logró debido a las ferias internacionales que pudimos

participar con nuestros productos, es así que hoy por hoy Sintermetal exporta casi el 60% de su producción. Pienso que la exportación en estos países atípicos hay un gran futuro.

Uds. también son dueños de Diba. ¿Cómo nace esta distribuidora?

-Diba nació en julio del '92, era otros de mis proyectos, el de tener una Distribuidora en el país, pero no encontraba a alguien que interpretara lo que quería, hasta que encontré a la persona que hoy es el Gerente y mi socio, el Sr. Moroni. Hoy por hoy Diba, va creciendo.

¿Se considera un hombre de suerte?

-Yo pienso que la suerte es una cosa muy importante para la gente, pero la suerte, hay que ayudarla, no viene sola... Suerte, suerte para mí es el que se compra un billete de lotería y sale premiado. En mi caso lo conseguí con mucho trabajo, mucho esfuerzo, tirando siempre para adelante. Siempre digo que con ocho horas aquí o en cualquier parte, le sirve nada mas que para vivir, pero para progresar tenés que sacrificar y sobre todas las cosas te tiene que gustar tu trabajo, sin fijarte las horas que le dedicás a tus proyectos.

¿Cómo está integrada su familia?

-Me considero un hombre afortunado, me casé con una mujer maravillosa, ella es maestra; con Renata llevamos casi cuarenta años de casados, siempre vivió para capacitarse, al principio estudió inglés, un idioma que domina muy bien. Cuando mi hijo Claudio fue a Alemania a trabajar a Glyco ella aprendió el alemán. También hizo un montón de cursos de cerámica, pintura, jardinería, cursos de flores secas donde hizo cuadros de flores secas que son una belleza. Ahora está con la pintura al óleo. Todo lo que emprende, no solamente lo hace bien sino que lo hace bien hecho.

¿Tiene hijos?

-Tengo dos hijos y cinco nietos. Mis hijos están trabajando para tomar el mando de la fábrica.

Mi intención a corto plazo es dejarlos solos, para que ellos tomen sus propias decisiones. Mi hijo Claudio se preparó para ocuparse de la faz industrial y Franco se especializó en la parte financiera y comercial, yo creo que ellos hacen un buen equipo.

Benini es sinónimo de éxito pero quizás la reflexión mas pura es que supo armar un equipo para que la dinastía no cayera en el olvido

“Mi gran ilusión es volver a mi viejo amor, a mi oficio original, el que heredé de mi padre y de mis abuelos, por eso fue el único de mis hermanos que estudió Perito agrónomo. Mi pasión por la tierra la llevo adentro. Me da satisfacción

ver crecer lo que uno siembra, a pesar que la tierra también tiene sus sabores, la naturaleza es la naturaleza y ella manda, pensar que por ella, una vez, cambié mi rumbo”

Gualterio Benini fue el empresario mas notable de los últimos años. Su fallecimiento, ocurrido en 2007, dejó un vacío difícil de llenar dentro del empresariado nacional. Todos lo que tuvieron la dicha de conocerlo, de tratarlo personalmente siempre lo tendran en su memoria. Don Gualterio era una figura emblemática logrando ocupar un espacio considerable que será difícil reemplazar,





EMILIANO A. ISLA VERDE

Emiliano Islas Verde no solo ha sabido ganarse el reconocimiento de los colegas rectificadores sino de la población en general por su trabajo *ad honorem* sirviendo a la comunidad de la ciudad de La Plata, junto a sus socios: los Sres. Juan Giannelli y Delfino Cecatto fueron los fundadores de una de las más importantes rectificadoras de esta ciudad: IGC CIA Rectificadora.

Este leal español junto a sus socios (ambos inmigrantes italianos) están unidos en una amistad que lleva cincuenta años. Nació en 1925 en un pueblo de Castilla La Vieja (hoy Castilla y León) llamada Villa Ciervos Provincia de Soria. Es un pueblo de campiña dedicado a la agricultura y la ganadería a 14 Km. de la capital.

¿Que recuerda de su infancia?

-De mi niñez recuerdo una vida de trabajo de austeridad y de sacrificios. Hice la escuela primaria hasta los once años. Nosotros éramos siete hermanos yo había nacido en el cuarto lugar cuando comenzó la guerra en España mi hermano mayor fue llevado al frente, el hermano que seguía al mayor estaba estudiando en la capital, entonces quedé yo para ayudar a mi padre y desde ese momento no paré de trabajar.

¿Pudo terminar la escuela?

-Sí, después de la guerra terminé en una escuela nocturna. Mi padre era un hombre muy trabajador, además teníamos mucho monte de madera del cual sacábamos la leña para las cocinas económicas. A fines de agosto cuando se terminaba la cosecha nos dedicábamos al monte. En los tiempos libres juntábamos la leña y la amontonábamos en el galpón donde después de dejarla estacionar la llevábamos a la capital para venderla. Esta vida la hicieron mis abuelos mis padres y toda mi familia.

Una vida de sacrificios...

-Cuando llegábamos a la ciudad, la leña se guardaba en el cuarto y quinto piso de un edificio, era donde estaba la leñera y la subíamos con canasto. Nos levantábamos a las tres de la mañana para darle de comer a los bueyes, que son de

comer tranquilos. En esa zona no se podía andar con carro después de las 9 de la mañana por lo tanto teníamos que llegar antes. Cuando fui más grande le propuse a mi padre que hiciéramos sociedad con una familia vecina, nosotros éramos tres: mi padre, mi hermano y yo, de la otra parte también eran tres. Entre los seis íbamos al monte a cortar leña al aserradero y ellos eran los que se encargaban de distribuirla. Mi padre aceptó mi sugerencia porque lo que hacíamos era muy sacrificado: Era un terreno muy árido con montañas.

¿Cómo se decidió a venir a la Argentina?

-Por un tío, hermano de mi madre que había venido a la Argentina unos años antes. Cuando volvió de visita a España, me ofreció la posibilidad de venir a esta tierra.

El hizo todos los trámites para que viniera. En aquellos años sólo se podía entrar a este país si se venía con un poder especial que le otorgaban al que te reclamaba, con una cláusula en la que durante un año te daban trabajo y alimentos, también debías tener un certificado de no mendicidad.

¿Cuándo fue esto?

-Llegué el 16 de noviembre de 1950. Allá ya no tenía posibilidad de progresar. Eran años muy difíciles. Sabía que había venido mucha gente de mi pueblo y estaban muy bien económicamente. El peso valía mucho.

¿Cómo estaba España en aquel momento?

-Mal, España, todavía estaba sufriendo las consecuencias de la guerra Civil y después de la Segunda Guerra Mundial a Franco lo ayudaron los alemanes y los italianos. Eso hizo que el Gobierno Español tuviera que pagar los réditos de la ayuda recibida. El pueblo vivía en una miseria muy grande.

¿Qué recuerda de su viaje?

-Tenía veinticinco años. El recuerdo de mi viaje es que venía con mucha ilusión en ver un mundo nuevo, subimos al barco con otros españoles de Bilbao con quienes nos hicimos amigos.

Desde el año 1936 hasta el '50 que me vine teníamos la comida racionada. Aunque tuvieras pesetas no te daban más que un paquete de azúcar o una botella de aceite, con eso tenías que pasar el mes. Durante años viví así.

El barco que subimos venía de Ámsterdam y llegó a las doce de la noche. Yo venía con esta gente de Bilbao y no habíamos comido nada. Nos dieron de comer panes grandes, pollo, jamón. Era tal nuestra alegría que nos decíamos **“estamos en Argentina”**

¿No fue difícil dejar la familia?

-Y sí, uno siente una nostalgia terrible cuando emigra, deja la familia, los amigos,

el pueblo.... Se dejan todos los afectos. Al principio se extraña mucho, creo que si hubiera tenido dinero para regresar, lo hubiera hecho, pero después uno se adapta a las circunstancias y sale adelante

¿Con quién fue a vivir cuando llegó?

-Fui a vivir con mi tío, que vivía en La Plata, él se llamaba Agapito Verde Tello, era un abogado Socialista muy conocido y fue diputado. Había venido a los doce años y era muy inteligente y una persona excelente. Estudió y se recibió de abogado fue el fundador del colegio de Abogados de la Provincia de Buenos Aires. Por intermedio de él conocí mucha gente muy importante de la política en su casa conocí a Moreau de Justo, Palacios, Ghioldi entre muchos otros.

¿Cual fue su primer trabajo?

-Enseguida de llagar comencé a trabajar en Minoli Hnos. Era una fábrica de cojinetes, donde además tenían una rectificadora de motores.

Mi tío me dijo **“Generalmente los españoles que llegan al país son almaceneros, mozos, hoteleros... A la gran mayoría les va bien pero vos vas a tener que ser distinto, vas a tener que estudiar” y me metió en la industria.**

Los Minoli eran cuatro hermanos y fueron los pioneros en la fabricación de cojinetes. Trabajaban alrededor de cincuenta personas y entre con muy pocos conocimientos de mecánica.

¿Le gustaba el trabajo?

-Comencé trabajando en una máquina en serie de hacer cojinetes donde llenábamos cajones y cajones de cojinetes. Era un trabajo muy rutinario y yo quería hacer otra cosa. Mi tío me ayudó y me consiguió trabajo en el Ministerio de Obras Públicas como ayudante de tornero. Trabajaba de 7 a 12 horas en lo de Minoli Hnos. y por la tarde trabajaba en Obras Sanitarias. Pero realmente trabajar en Obras Sanitarias no me gustaba porque no se hacía casi nada además si me ponía a trabajar la gente se enojaba. Al tiempo hablé con el capataz porque quería pasar al sector de rectificación. Como vio que tenía entusiasmo y ganas de trabajar me pusieron en un sector donde se reconstruían las bielas de Chevrolet. Ellos habían inventado una máquina donde fundían el metal sobre la biela y tenían otra máquina para hacerlas tipo Standard, se torneaban semiterminadas, después se daba una terminación con la prensa que tenían un eje con distintos cortes – eran diez cortes en total – sacaba una milésima por corte, yo aprendí rápido en esa máquina. Hacía más de cincuenta bielas por día. Trabajaba con ganas de aprender y así fue que aprendí a utilizar todas las máquinas del taller. Ellos tenían una rectificadora bastante importante, eran pioneros con las bielas en Súper medidas y la hacían en el momento. Don Pedro Minoli iba a Córdoba y traía bielas de motores y después la llevaban en medida a cuarenta o sesenta milímetros, ellos se industrializaron en este tema.

¿Como se independiza?

-En el año '54 no había suficiente corriente eléctrica por eso un día a la semana las industrias paraban. Nosotros lo hacíamos los jueves. Pero a dos compañeros con los cuales éramos amigos: Gianelli, Cecatto y a mí nos tenían confianza y aprecio, realizábamos otras tareas que no involucraban el uso de energía. Los tres trabajábamos tan bien juntos que surgió la idea de poner un taller.

En el año '55 juntamos unos pesos y compramos una rectificadora de cilindros, una maquina de hacer asientos, una agujereadora, un torno, entre otras herramientas. Habíamos alquilado un galpón al tío de Giannelli y así nos iniciamos. Continuamos trabajando en Minoli Hnos. de 6 a 14 horas y por la tarde íbamos a nuestro taller. En el año '55 hubo una huelga metalúrgica que duró un mes y después cuando se levantó el paro, Minoli nos dejó cesantes. Nosotros teníamos algunos trabajos y bueno tuvimos que comenzar por nuestra cuenta.

Pero al estar casi iniciados ¿fue más fácil?

-No, nuestro principal sostén fueron nuestras familias que nos apoyaron muchísimo; principalmente mi esposa y la esposa de Cecatto porque nosotros dos éramos casados. Ellas eran modistas y con sus trabajos sostenían el hogar porque al principio fue muy bravo.

¿Ustedes invertían en herramientas?

-Mirá, una tarde de verano vino un señor con un Rastrojero con una máquina de rectificar pistones. Era de la fábrica IBAR de Rosario de Otaño Hnos. Te diría que nos obligó a quedarnos con la máquina y nos dio la posibilidad de pagarla como quisiéramos, eran otros tiempos y se vivían con otros valores, la palabra era un documento. La verdad que tuvimos el privilegio de que nos dejara esa máquina; aquí en La Plata había un montón de rectificadoras de muchos años y con mucho prestigio pero rectificadoras de pistones no tenía casi nadie. Así pudimos mejorar nuestro trabajo y ofrecer una mejor calidad. Comenzamos a buscar trabajos, visitar clientes además mucha gente nos conocía de Minoli. La gente de Otaño Hnos., se portó muy bien con nosotros. Pasaban todos los meses, al tercer mes nos trajo una máquina alesadora de bancada porque una vez nos vio alesando con un torno. Nosotros al principio no queríamos porque todavía no habíamos empezado a pagar la primer cuota pero igual la dejó. Al mes siguiente pagamos el 30% del valor de la rectificadora de pistones, luego pagamos todas nuestras deudas y le compramos muchas máquinas más. A los dos años compramos el terreno donde hoy está la rectificadora y el 25 de mayo de 1959 inauguramos este taller. Se hizo una gran fiesta para 300 o 400 personas, entre clientes y amigos. A partir de ahí tuvimos un éxito increíble y comenzó un gran despegue.

Pero había mucho para hacer

-Al principio trabajamos los tres más un muchacho español que con el tiempo fue



nuestro capataz Ángel Ferro trabajaba por la tarde con nosotros y a la mañana en lo de Minoli Hnos. El es una persona muy inteligente, honesta y capaz. Hoy está jubilado y realmente se lo merece por todo lo que nos dio. Los cuatro luchamos a la par. Cuando inauguramos acá en el '59 ya habíamos comprado unas cuantas máquinas italianas por el crédito que nos había dado un Banco Comercial de La Plata.

Si bien al comienzo éramos cuatro después comenzamos a tomar gente. Trabajaron cerca de cuarenta personas, teníamos mucho trabajo, hacíamos 100 motores por mes, luego nos fuimos ampliando, compramos el lote de al lado y otro en el fondo. Al principio hacíamos motores enchavetados ya que no contábamos ni con Banco de Pruebas ni con el sector de bomba inyectora.

¿Cuándo se hacen Taller Autorizado de Mercedes Benz?

-Fue en el año '68, al taller venía un viajante de la firma Salgado y nosotros hacíamos muchos Mercedes (en aquel tiempo Diesel Parisi era ya taller autorizado) y como el conocía alguien dentro de la empresa nos hizo el contacto fui y me presenté al gerente General el Sr. Bossen y tuvimos la suerte que nos recibiera y nos aconsejó como un padre y nos ayudó mucho tal vez porque nos vio que éramos tres inmigrantes con muchas ganas de progresar.

Primero hubo que adaptarse a una serie de exigencias que todavía hoy las tenemos, hubo que comprar unas herramientas especiales. Mercedes es una organización con todos los adelantos técnicos que requiere para sus motores; siempre esta de

avanzada debido a que antes que salga un modelo nuevo ya estamos capacitándonos en cursos para cuando salgan al mercado.

En el año '80 tuve el privilegio de ser invitado junto a otros siete talleres autorizados de Mercedes Benz para visitar Alemania. Estuvimos alrededor de un mes, visitamos diferentes fábricas, en aquellos tiempos en la ciudad de Stuttgart rectificaban trescientos motores por día.

Yo pensaba que se tiraba todo y se ponía todo nuevo. Allá no se tiraba nada, hasta el resorte de la válvula de la bomba de aceite se probaba y si no servía recién ahí lo tiraban; las coronas de arranque la reacondicionaban.

Un sistema de trabajo distinto

-Al principio Mercedes Benz y los talleres autorizados aquí en la Argentina pensábamos hacer todo un sistema de recambios de motores ya que en Alemania existía, como Europa es chica ellos rectificaban los motores luego se repartían a todos los países y se vendía el 80% del valor del motor nuevo, pero ellos reparaban todo a nuevo.

¿Quienes trabajan hoy con Ustedes?

-Tenemos tres hijos que nos secundan: mi hija Susana está a cargo de la parte administrativa; el hijo de Gianelli, Andrés está a cargo de la parte de bomba inyectoras debido a que antes teníamos mucho trabajo y llevábamos las bombas afuera del taller y a veces esto nos retrasaba. Por eso nos hicimos talleres autorizados Bosch, compramos banco de prueba de bombas inyectoras pusimos el laboratorio. Andrés fue a hacer el curso como cuatro meses y aprendió sobre este tema; el hijo de Cecatto, Claudio es el que está en la parte del taller, se está por recibir de ingenieros y es el que actualmente está haciendo todos los cursos de Mercedes Benz.

¿Volvió a España?

-Volví por primera vez en el año '64, en ese momento había progresado mucho y fui a mi pueblo con un coche de alquiler nuevo pasee por toda España y algunos países limítrofes y mi hijo tomó la comunión allá. Regresé en el año '68 cuando tomó la comunión mi hija Susana. Cuando siento nostalgia vuelvo.

¿Qué extraña de su pueblo?

-En mi pueblo está la fiesta de San Juan que son unas fiestas fabulosas. Dura una semana y se baila en todas las plazas. Es difícil de imaginar si no se las vive. Realmente es una alegría inimaginable, hay más de veinte orquestas tocando por las calles de una ciudad chica pero muy alegre. Yo siempre les contaba a mis socios de esta fiesta y en un viaje vinieron ellos también para mí fue muy importante poder compartirla con ellos.

¿Hace mucho que se conocen?

-Estamos juntos hace casi una vida. Llevamos cuarenta y cuatro años como socios y cincuenta que somos amigos. Podemos discutir a veces para mejorar las cosas, pero nos tenemos un gran cariño y respeto. Nos conocimos cuando éramos solteros. Nuestra amistad continuó creciendo con los años, compartimos muchas cosas juntos, más allá del trabajo, ellos vienen a la fiesta de la colectividad española y yo voy a la fiesta de la colectividad italiana. Con ellos he vivido todas mis alegrías y nos hemos acompañado en los momentos de tristeza, son parte de mi vida. A nosotros nos une un lazo mas fuerte que la de ser socios.

Usted es un hombre que trabaja en muchas comisiones ¿es difícil?

-Para mí es un placer poder colaborar en todo lo que puedo. He integrado distintas comisiones en FACRA he sido asesor de la Cámara de Concesionario de Mercedes Benz, siempre he sido una persona bastante activa participé en comisiones barriales, comerciales. También tuvimos una Cooperativa en La Plata, antes de armarse viajamos a Mendoza y a Córdoba, luego cuando comenzó a funcionar la inflación nos devoró.

Ud. ha realizado una gran labor para la Colectividad Española, ¿no?

-Sí, trabajé para la colectividad española. En el año '88 por un decreto del rey se crea un Consejo para los Residentes Españoles. Este Consejo es un organismo dependiente del Consulado General de España para mediar entre las autoridades y los ciudadanos; aquí en La Plata fui elegido por voto popular como Consejero Titular del Primer Consejo de Residentes Españoles en Buenos Aires y mi Provincia. Por cuatro años fui todos los lunes al Club Español, a las reuniones del consejo del Residente y durante mis mandatos logramos cambiar la ley de nacionalidad: antes cualquier español que no se hubiera presentado al Consulado dentro de los diez años, dejaba de ser español y esto fue modificado después de mucho trabajo. Y es más hemos logrado que también los hijos de españoles tienen derecho a la doble nacionalidad. Conseguimos las pensiones no contributivas cuando estuvo Felipe González en el país, a todos los ciudadanos españoles que no hayan contribuido con la seguridad social se les da esta pensión. Por eso, los españoles que no hayan contribuido con la seguridad social se les da esta pensión. Por eso, los españoles estemos donde estemos tenemos las mismas obligaciones y derecho como los españoles que están en la península. Logramos los viajes a la tercera edad, allá los jubilados tienen muchos privilegios: en el transporte, en el turismo. Los viajes de la tercera edad consiste que cualquier ciudadano español mayor de setenta y cinco años puede ir a pasear a España acompañado por otra persona de cualquier edad, cualquier nacionalidad esto se hace en temporada baja, es decir de marzo a junio, son quince días con aun noches, con turismo y todo incluido y además le dejan el pasaje abierto para visitar a sus familias el tiempo que quiera.

¿Además integra la Comisión del Hospital Español en La Plata?

-Hace veinte años que trabajo en la Asociación Española de Socorro Mutuos y Beneficencia Hospital Español de La Plata. Ahí trabajo *ad honorem*, el hospital es abierto a la comunidad: estuve ocho años como tesorero y desde hace ocho años soy presidente, a mi cargo hay 380 personas en relación de dependencia y 160 médicos, sin embargo somos uno de los pocos hospitales que todavía sobrevive; no debemos nada a nadie, pagamos en término, no tenemos problemas laborales. Somos una Institución de Alta Complejidad. Nuestro orgullo es haber realizado la primera operación endoprótesis aórtica en Sudamérica.

Con orgullo nos invitó a recorrer la Institución que preside, ante nuestro asombro recorrimos un hospital que cuenta con tecnología de avanzada y sería el anhelo de cualquier comuna.

“La vida muchas veces te da y te quita” dijo en un momento de nuestro reportaje. La pérdida de su hijo Julio César hace veinte años aún es una herida sin cerrar. Sin embargo esto no impidió que llevara adelante su vocación de servicio.

Con sus setenta y cuatro años de edad Don Emiliano nos confesó que aún se levanta con las mismas ganas de trabajar y seguir adelante. El 28 de mayo próximo cumplirá 45 años de casado con su compañera de toda la vida: La Sra. Perpe de la Vega.

Después de tanto ayudar al prójimo su trabajo fue compensado con el máximo Título Honorífico que se otorga a las personas que como el trabajan sin descanso en pos de un objetivo loable: Ser elegido Ciudadano Ilustre de la Ciudad de La Plata.

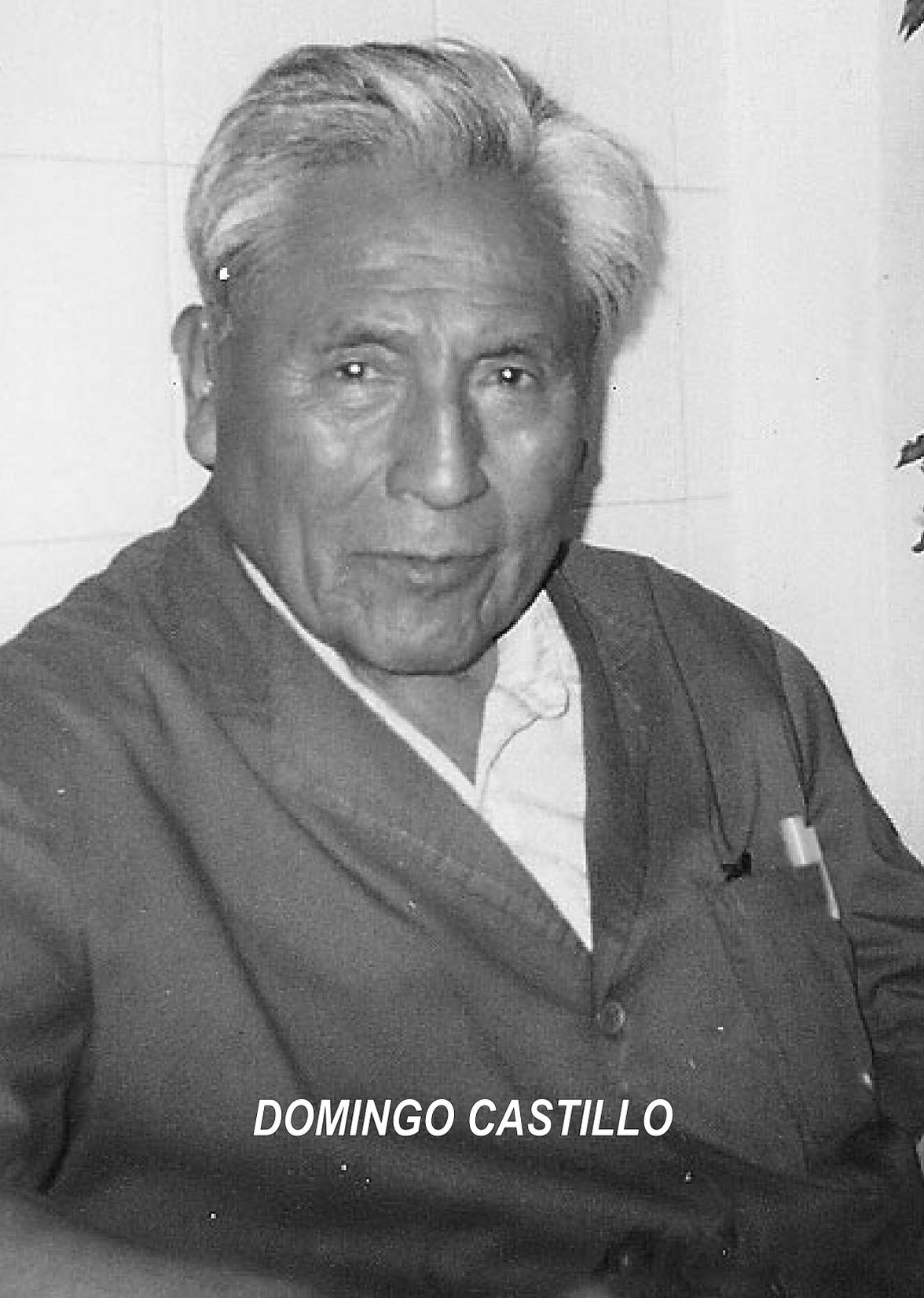
Como dice una conocida frase: “El secreto de los que triunfan es comenzar siempre...”

Por eso hoy, a los 84 años sigue rigiendo los destinos del Hospital Español.

Como si siempre volviera a empezar.

(Reportaje realizado en Abril del 2000 en la Revista Nro 45)





DOMINGO CASTILLO

Domingo Castillo es dueño de una historia de vida nos ha impactado mucho por los sacrificios sufridos. Salió a trabajar desde muy niño, sufrió el desarraigo de sus afectos cuando estaba en plena infancia. Hoy es uno de los rectificadores que se ha sabido ganar el respeto y reconocimiento de sus pares. Fue uno de los preparadores de autos de carrera con mas prestigio dentro del T.C. Logró montar uno de los talleres más importantes de la zona sur. El señor Domingo Castillo es una persona sencilla que a pesar de sus 74 años todavía tiene sueños por cumplir, como la del proyecto que está llevando adelante en el pueblo en que nació, construir una escuela técnica para los chicos pobres, tal vez una deuda que tiene con aquel niño que fue alguna vez. Pero quién mejor que él para que nos cuente su vida.

¿Dónde nació?

-En un pueblo llamado Yacochuya que está muy cerca de Cayafate en Salta. Nací el 24 de diciembre de 1925.

¿Cómo fue su niñez?

-Muy especial, éramos cinco hermanos y vivíamos en un pueblo llamado San Carlos, un día mi madre tuvo un accidente con un caballo y estuvo seis meses hospitalizada en Cafayate hasta que falleció, esto fue en el año '33 y a pesar de que solo tenía ocho años aún la recuerdo con cariño. Mientras estuvo internada día por medio iba a verla en un burrito. Cuando mi padre se quedó sólo no podía criarnos a todos, por eso a dos de mis hermanas las entregó a una familia conocida.

¿Cómo era su padre?

-De mi padre tengo un cariño especial, cuando tenía diez años cometí una travesura que para aquellos años era muy grave, en aquel momento yo empezaba la escuela, iba a primer grado y cometí la estupidez de meterme al aula con un caballo junto a otro compañero. La maestra nos agarró a garrotazos y nos expulsó a los dos. Por lógica no podía ir a ninguna escuela de la zona; mi padre firmó la expulsión y no me dijo nada. Al poco tiempo me preguntó qué pensaba hacer, yo le contesté: **“trabajar con usted”** y él me dijo: **“No acá sin saber leer no, porque sino usted morirá pobre”** y me dijo que fuera a algún lugar para que pudiera estudiar porque allí no iba a poder hacerlo. Tenía diez años y fue así que conocí al Patrón Costa, él era dueño de los Ingenios San Martín, contrataba a la gente para la cosecha, las llevaba en camión o en tren y me llevó para trabajar con él. Mi padre antes de irme me dijo: **“Lo único que le encargo m’hijo, no agarre jamás lo que no sea suyo, pida si necesita, pague con su trabajo o lo que sea pero no robe”** yo lo quise mucho a mi padre, yo sabía que él estaba sufriendo con mi partida pero también sabía que iba en busca de un destino mejor. Tal vez se puede pensar que fue demasiado duro conmigo, pero tampoco sirve proteger demasiado al hijo. A mí me sirvió como ejemplo y por lógica me dio experiencia.

Usted aún era un niño ¿Fue difícil la vida en el Ingenio?

-Apenas llegué al Ingenio conocí a un Sr. De Coronel Moldes de apellido Hoyos me dijo: **“¿Vos con quién venís chango?”** le dije: **“Solo”** ahí me dijo **“Bueno quédate conmigo”** y así fue que me quedé con él en la cosecha de caña, me pagaba veinte centavos, cortaba y pelaba la caña y la cargaba a las zorras, hacía todo el trabajo de un adulto. Cuando se terminó la cosecha la gente se volvía a su pueblo y a mí no me dejaron ir porque no tenía documento ni había ninguna persona mayor que respondiera por mí. Así fue que pasé casi un año mas allí, arando casi todo el invierno con una mula. Yo era mulero, en esos tiempos no había tractores, se araba con tres mulas. Aprendí a forcar y a desforcar con la pala.

Tuvo una niñez difícil...

-Mirá, cuando trabajaba en el Ingenio, en aquellos años, a pesar de ser chico veía con tristeza la miseria humana. Allí no te daban ningún servicio básico ni siquiera sanitario; ibas a trabajar sí o sí, no eras dueño de enfermarte ni nada. Era terrible eras esclavo sin ser esclavo. He visto a indios matacos y tobas que venían a trabajar en la zafra, morir tres o cuatro por día, te hablo de temperaturas entre 45° y 50° y ellos estaban prácticamente desnudos, cuando se terminaba la cosecha había que quemar los manojos de hojas: imaginate que ese calor y el fuego era un infierno. Nosotros usábamos camisa Pampero y a los días no quedaban ni las rayas.

¿Cómo logro salir del Ingenio?

-Cuando se estaba preparando todo para la nueva cosecha me escapé una noche por la selva. Después de mucho caminar llegué a una quinta donde plantaban bananas.

Me tomaron para cortar pasto y hacer otras tareas pero en ese lugar había muchas víboras cascabeles entonces trabajé dos días y renuncié. De ahí fui a un pueblo llamado Yuto a hacer postes con el hacha. Después fui a trabajar a Caimancito pero al tiempo me detuvo la policía y me llevaron a la Municipalidad y me hicieron trabajar para ellos. Así me fui arrimando a la ciudad de Salta pero antes estuve trabajando en Fraile Pintado en una quinta de tomate donde conocí a un señor llamado Dos Santos Corregidor y él me ayudó a llegar a la Ciudad de Salta.

Aunque no lo creas hice la primaria por correspondencia en la escuela CIER de Buenos Aires. Trabajaba como changarín en el Mercado San Miguel, me levantaba a las cuatro de la mañana. Al tiempo un mayorista de mercado me tomó como empleado efectivo. Se llamaban Martín y Santangelo y Cía., pero la situación en aquellos años era difícil, pocas ventas, poco trabajo. Durante la procesión de la Virgen del Milagro mi jefe me ofreció que vendiera fruta en la calle fui con un amigo con el que hasta hoy conservamos la amistad, se llama Máximo Gualtay. Esa vez ganamos noventa pesos cada uno. Para nosotros era una fortuna. Así aprendí a vender en la calle.

A pesar de ser tan chico ¿Vivía solo?

-Sí, tendría trece o catorce años alquilaba una habitación en una pensión y trabajaba. Siempre tenía mi platita debido a que trabajaba en el mercado y hacía changuitas vendiendo por la calle o haciendo parques, mi padre me había enseñado a hacer injertos, pero siempre seguía estudiando.

¿Algo relacionado a la mecánica?

-Sí, también hice el curso por correspondencia comencé a estudiar en el Instituto Americano de Motores.

¿Cómo nace su amor por la mecánica?

-Mirá te voy a contar una anécdota para que veas hasta donde llegaba mi amor por los motores: cuando era muy chiquito en mi pueblo entró el primer Chevrolet que hacía de correo. Yo corría detrás del coche para sentirle el olor a nafta. Mi sueño era aprender a leer las revistas de autos. Yo miraba a los mecánicos con sus mamelucos blancos y sentía admiración.

¿Cuándo comenzó a trabajar en mecánica?

-A los catorce años entré a trabajar como ayudante en un taller mecánico para una empresa de colectivo que se llamaba Sotelo Hnos. Me levantaba a las cuatro de la mañana, iba al mercado para descargar hasta las ocho y después me iba al taller hasta cualquier hora. Así estuve como cuatro años. El dueño del taller era Don Anselmo Cruz, un hombre capaz de todo: hacía de chapista, de tornero, electricista; eran tiempos de guerra, él fabricaba los aros, camisas, hacía los cojinetes, los metalizaba a presión con el torno y con él aprendí.

¿Le pagaban?

-No, trabajé durante cuatro años gratis sólo para aprender. Cuando cumplí los dieciocho años no ganaba casi nada, entonces me ofrecieron manejar un colectivo. Aunque no me gustaba mucho porque a mí me gustaba el trabajo en el taller pero pudo más la necesidad económica. Yo a esa empresa la quería como si fuese mía y ellos también me querían a mí. Cuando fui al servicio militar y estaba de franco, sí veía un colectivo de la empresa parado me sacaba el uniforme y me ponía a trabajar sin importarme si me iban a pagar o no.

¿Cómo llega a Buenos Aires?

-Cuando hice el servicio militar tuve la suerte de ser el chofer personal del Comandante de la Quinta División del General Abadía Acuña. Me eligieron para hacer viajes largos porque era chofer y mecánico. Con el tiempo nos hicimos muy amigos. Iba a la casa y lo ayudaba con el jardín y la quinta, era muy buena persona. Cuando me estaba por ir de baja me preguntó si estaba bien donde trabajaba y me ofreció un puesto en donde trabajaba y me ofreció un puesto en donde yo quisiera: YPF, Correo, Vialidad. Le dije que mi pasión eran los motores y lo que me gustaba era aprender más sobre ellos. Cuando me fui de baja él se había venido a Buenos Aires, pero cuando regresó me mandó a llamar y me dio mil pesos, un pasaje a Buenos Aires para el otro día y me dijo: **“Castillo que se cumplan sus sueños. Usted va a llegar a ser lo que se proponga”**. Hasta ese momento no había pensado jamás venir a Buenos Aires.

¿Vino sin dudarlo?

-Fue una decisión difícil, pero a mí me interesaba capacitarme en mecánica más que nada en el mundo y era mi oportunidad para aprender más sobre motores. Era difícil porque renuncié a todo. En aquel momento era encargado de todos los movimientos de los coches de la empresa, además el dueño me había puesto un colectivo a mi nombre.

¿Cómo lo recibió Buenos Aires?

-Llegué con una carta enviada al General Pistarino y tenía que pasando por vía jerárquica por varias manos, lo cierto es que esa carta nunca llegó al destinatario y como no quería molestar a nadie me la rebusqué solo. Pero lo más importante por lo que había venido se estaba cumpliendo: **seguir estudiando**.

¿En qué trabajaba?

-Trabajaba en el Ministerio de Obras y Servicios Públicos. Plantaba eucaliptos en un campamento que quedaba a tras de la Central Atómica, ese lugar era un campo con una laguna con tábanos y mosquitos de todo tipo. Allí estuve poco tiempo, como era mecánico enseguida me pusieron a arreglar coches, tractores y camiones. Después me pusieron para transportar petróleo de La Plata al aeropuerto

cuando necesitaba un chofer mecánico, me llamaban; siempre hacía cursos para capacitarme. Luego me fui a trabajar al Hospital de Ezeiza conduciendo una ambulancia, este trabajo me convenía porque me dejaba tiempo libre para poder estudiar en la Escuela Técnica de Lanús.

¿Cuál fue su especialidad?

-Toda mi vida fui ajustador de motores, a parte de ser mecánico; estuve ligado en el armado y en el ajuste del motor. Trabajé como seis años en Obras Públicas como ajustador, también trabajé tres años prestados en Comisión por intermedio de Obras y Servicios Públicos a la empresa Cóndor. De ahí me llevaron a la calle Belgrano para atender todos los coches de los funcionarios de la Casa de Gobierno y de los Ministerios. Ahí me retiré y me independicé y también me dediqué de lleno a los autos de carreras.

¿Cómo comienza a dedicarse a los autos de carrera?

-En el año '54 me conecté con los autos de carrera en la Categoría Limitada, con un Chevrolet '27 que hicimos completo. La tapa de cilindro la hice con un árbol de leva a la cabeza copiándome del motor Crossley, la transmisión era de Willy's. Mi primera experiencia con las carreras fue muy buena, nuestro coche realmente andaba bien, lo manejaba Víctor Delgado de la localidad de Luis Guillón. Ese año conocí a Rubén Roux que corría también en esa categoría.

¿Cómo comienza a trabajar con él?

-Él me pidió si podía atender sus motores. Esto fue en el año '54 y él ya tenía a **“La Negrita”** a quien le modificamos todo el motor. Ganamos muchas carreras y varios campeonatos; en el año '60 pasamos al Turismo Carretera y le vendimos la Negrita limitada '27 a Salerno, un gran amigo mío de San Cayetano. Siempre la recuerdo porque era un auto espectacular. Es más una vez corrió con los autos de seis cilindros y venía ganando, pero yo que soy maniático de lo prolijo, para que quedara más vistosa le cambié una bomba de aceite y la nafta 115/145 dilaté el diafragma y ahí perdimos; pero en esa categoría era la **“sombra negra”** de todos.

¿Por qué la llamaban La Negrita?

-Rubén le puso **“La Negrita”** en honor a su esposa que le decía así.

¿Sólo atendió los coches a Roux?

-Sí, era mecánico exclusivo de Rubén Roux, eventualmente atendí a Di Palma porque Rubén Roux se había accidentado en la vuelta del Dique San Roque en Córdoba. Era una carrera que iba ganando y se le rompió la punta del eje en la última vuelta iba cuatro segundos delante de Pairetti. Ese día chocó, volcó y se fue al precipicio. Yo estaba esperándolo en los boxes para festejar el triunfo cuando llegó Marquitos Ciani llorando porque el auto había desaparecido en el camino.

Pero ese día gracias a Dios solo fueron unos golpes para él y su copiloto. En esa carrera conocí a Luis Di Palma y me pidió ayuda para su auto. Nosotros teníamos preparados cinco motores Chevrolet y como por cuatro o cinco meses Rubén no podía correr, le sugerí que le pidiera un motor a Roux y después le adapté todo al coche de Di Palma. En ese momento Di Palma tenía una carrera ganada pero después venía mal; después de adaptarle el motor ganó en Buenos Aires, salió segundo en Firmat, segundo en Pehuajó. Ahí Juan Manuel Fangio me dijo: **“Este chico tiene para mucho”**. En ese interín lo contrató la Fábrica de Bulones Ultrafin como corredor exclusivo.

¿Por qué no fue preparador de Di Palma?

-La gente de Ultrafin habló conmigo para ser el preparador del auto de Luis, pero yo tenía un compromiso moral con Rubén Roux y con mi ciudad adoptiva Monte Grande. Él era un excelente compañero de la vida. No sólo un excelente corredor sino un tipo excepcional y no podía traicionar a mi amigo. Gracias a él había conocido a personas importantes del mundo automotor, los mejores lugares, los mejores hoteles. Si bien me ofrecían muy buen dinero no me parecía honesto aceptar.

¿Hasta qué año estuvo preparando autos para Roux?

-Hasta 1968. Estuve a su lado catorce años.

¿Por qué no siguió con Rubén?

-Mis hijos se hicieron grandes, comenzaban a estudiar en la universidad. Era el año '69 y gracias a Dios les ha ido muy bien ya que ellos son dos profesionales: uno es ingeniero y el otro arquitecto.

Después que usted se retira Roux ¿corre mucho tiempo más?

-El corrió dos años más porque Chevrolet lo contrató como corredor exclusivo. La Negrita fue modificada pero en eso yo no tuve nada que ver.

La amistad con Rubén Roux siguió hasta el 19 de diciembre de 1987, cuando este fallece en un accidente de tránsito y que por esas cosas del destino fue precisamente don Domingo Castillo quien estuvo a su lado. El Sr. Castillo nos relata ese momento rememorando con tristeza aquel día.

¿Como sucedió el accidente?

-Ese día había un encuentro de Coupés en Olivos para despedir el año. Él le había puesto a su coche Senda un encendido electrónico. Me venía explicando de las bondades del encendido cuando el coche se paró. Ibamos a llamar a un auxilio pero el auto arrancó por eso decidimos ir a la fiesta. Estuvimos hasta la una de la mañana y cuando regresábamos el coche se detuvo nuevamente. Rubén se



puso muy nervioso y por esas cosas del destino el auto volvió a arrancar. Cuando manejaba Rubén yo me sentía muy seguro, le tenía mucha confianza, sabía que no podía volcar porque dentro del auto mandaba él; íbamos por la Ricchieri y cuando pasamos por el Mercado Central había muchos camiones parados y tapaban el acceso del Camino de Cintura. En esa bajada había un triángulo con unas vigas de hierros en el asfalto y la rueda delantera chocó y se salió limpita, el coche voló y dio como cinco vueltas en el aire. Rubén fue despedido de adentro del auto y había fallecido y yo quedé adentro de los hierros retorcidos y a mí también me dieron por muerto. Como creían que estaba sin vida la ambulancia tardó más de dos horas en llegar. Ese domingo había carreras en Tandil y en Carburando comenzaron a difundir la muerte de Roux y su preparador, pero después tuvieron que desmentir mi muerte. En realidad lo único que recuerdo es que desperté a la mañana en la clínica y que había perdido a un gran amigo.

Que mal momento...

-Sí, pero igualmente yo seguí conectado con sus hijos. Si bien ya me había retirado de la preparación de autos de carrera a los dos hijos de Rubén les preparé los coches para correr en el TC del Oeste y salieron campeones tres años seguidos. Mientras ellos corrieron yo les preparé los motores, son muy buenos muchachos y los aprecio mucho.

¿Cómo se inicia en la rectificación?

-Mirá, mi intención no era poner una rectificadora sino seguir con la mecánica

y estaba en las tratativas con un fabricante de una máquina americana para detectar fallas, pero un amigo llamado López que trabajaba en una rectificadora de Monte Grande me entusiasmó con este proyecto. Realmente nunca pensé que una rectificadora era tan exigente. Hay que atender todo: al cliente, la calidad del trabajo, la compra de los repuestos, la calidad del repuesto que se compra. Hay que estar continuamente alerta. No se puede descuidar al negocio, si uno quiere progresar debe atender. Yo he tenido suerte, me fue muy bien. Tengo un taller bien puesto con todos los adelantos. Trabaja un personal idóneo, para mí son como de la familia, la mayoría hace veinticinco o treinta años que están conmigo.

¿Se considera un hombre de suerte?

-Sí, la vida me dio un montón de amigos. Un amigo que me ayudó mucho cuando ingresé al mundo de la rectificación fue Salvador Carmona, de Chivilcoy. Salvador es un gran amigo que me aconsejó mucho sobre este trabajo. La verdad que he tenido suerte de conseguir grandes amigos por todo el país, si tuviera que nombrar a todos no alcanzaría una revista.

¿Cómo se compone su familia?

-Soy viudo, a mi esposa la conocí cuando tenía dieciocho años y estábamos haciendo la escuela secundaria en la ciudad de Salta; cuando vine a Buenos Aires nos comunicábamos por carta y todos los años me iba de vacaciones para verla. Me casé a los veinticinco años y la traje conmigo acá. Ella se llamaba Daniela y tuvimos dos hijos: Domingo Antonio que tiene cuarenta y ocho años es ingeniero, profesor en la Universidad de San Justo y de Lomas de Zamora. Él siente pasión por la docencia, le gusta enseñar. Está casado y tiene una hija llamada Florencia. Manuel tiene cuarenta y seis años, es arquitecto, también casado con dos hijas Matilde y Maira. El se dedica a la construcción y también le va muy bien. De mis tres nietas mujeres estoy muy orgulloso. Son muy buenas personas y muy estudiosas. Para mí la familia es muy importante tanto es así que mientras mi padre estuvo vivo lo cuidé siempre, a pesar que a veces ganaba muy poco, le mandaba cartas con los pesitos que podía adentro. Mientras trabajaba en el Mercado le mandaba semillas de pimentón, tomate, etc. Lo iba a visitar una o dos veces por año. Él falleció el año pasado a los 99 años.

¿Cuales son sus proyectos?

-Seguir trabajando. Yo ni pienso en la edad que tengo, me siento bien de salud, de ánimo. Continúo trabajando con las mismas ilusiones. Me levanto a las seis de la mañana, estoy en el taller con mi gente. Visito a mis amigos y como te dije antes, que tengo en distintas partes del país. Y mi meta más cercana sería poder cumplir un sueño.

¿Cuál es ese sueño?

-Construir una escuela en mi pueblo. Ya hablé con el intendente de Cafayate. Si puedo y me dejan es como mi último deseo. Imaginate que la gente que no tiene posibilidad de estudiar, allá no puede capacitarse porque no hay nada. Si alguien quiere seguir estudiando mecánica o algo relacionado a lo automotriz no tiene donde practicar. Si hay un taller casi no tienen herramientas. Yo sé lo que es querer capacitarse y estudiar y no poder. Cuando vivía en Salta quise ir a la escuela de Arte y Oficio y pagar con trabajo para que me dejaran asistir a las clases y no me dejé si no tenía dinero. Tal vez por eso siempre soñé con poder capacitar a los jóvenes que no tengan poder adquisitivo para que aprendan un oficio. Yo tengo para transmitir mi experiencia y lo que la vida me ha enseñado. Este es el sueño que quisiera alcanzar.

Después de transcribir este reportaje hemos descubierto que lo más importante que tiene una persona viene desde adentro.

Don Castillo aprendió a amar la mecánica por el olor a nafta de un antiguo Chevrolet y ese olor lo llevó a convertirse en uno de los mejores exponentes dentro de una actividad señera en el deporte motor. Ese que es la segunda pasión de los argentinos, aunque para él apenas haya sido un detalle de su vida.

Reportaje realizado en febrero del 2000 en la Revista N°43. Hoy Don Domingo sigue al frente de su taller, próximo a cumplir 83 años, sigue apostando al futuro ya que sigue luchando para enseñar el oficio de rectificador a los adolescentes de Cafayate en Salta, y en breve piensa inaugurar una casa de repuesto en la ciudad de Salta. Sin lugar a duda Don Castillo es un hombre con agallas que ha sabido pelearle al destino.





SALVADOR CARMONA

E Sr. Salvador Carmona propietario de “Talleres Carmona”, es una marca registrada en la ciudad de Chivilcoy. Su empresa tiene más de 64 años de vida y su fundador ha sido el Sr. Ricardo Carmona, padre de Don Salvador. Este andaluz simpático y alegre, que como él mismo dice: **“mis años sólo están en el almanaque, porque yo me siento bien”**; sigue luchando con la misma fuerza de cuando era un chico y trabajaba al lado de su padre.

¿Dónde nació?

-Mi familia es oriunda de un pueblo de Andalucía llamado Almeira, estamos cerca de Sevilla, Granada, es una zona de gente muy alegre vivíamos en la costa del sol a orillas del mar.

Mi padre trabajaba en la herrería artística de mi abuelo, pero al nacer yo el año 25 mi papá decidió independizarse para no competir con mi abuelo, y entonces decidió poner un taller mecánico, ahí estuvo casi un año hasta que pudo alquilar un negocio pequeño, un poco retirado del pueblo. Fue creciendo poco a poco.

¿Cómo era su padre?

-Mi padre era una persona con muchas inquietudes y sobre todo muy perseverante por eso logró tener muchos clientes, allí hay un puerto por eso sus clientes se dedicaron a la pesca. Estos tenían que ser atendidos lo más rápido posible porque el pescado no podía esperar y más en aquella época que no había camiones frigoríficos, se les ponía hielo y sal y así tenía que llegar lo antes posible a las grandes ciudades como Barcelona o Madrid. Mi padre era una persona muy laboriosa pero sobre todas las cosas le gustaba el oficio; yo pienso que cuando uno hace las cosas con mucha pasión todo se hace más fácil; empezó a armar ese taller a las necesidades de ese mercado. Además de mecánica se hacía chapa y pintura, tapizado y rectificación de motores, esto último lo hacía debido a que en aquella época el lugar más cercano para rectificar, era Madrid y quedaba a 18 horas de tren; No te olvides que estamos hablando del año '26; mi padre compra

una máquina francesa muy buena, Grand- Lyon, también tenía un torno, chico y una agujereadora grande.

Te voy a contar una anécdota, para describir a mi padre: trabajaba todo el día, cuando hacía seis meses que estábamos aquí, se había propuesto ganar una cantidad de dinero por día y hasta que no llegara a esa cifra no volví a casa. Él tenía treinta y siete años y a pesar de ser muy unido a su familia, había dejado a sus padres, a su esposa, a sus hijos, a sus hermanos, amigos, él no venía a perder el tiempo sino a trabajar de verdad y así fueron los comienzos.

¿Cómo se decide venir a la Argentina?

-En España se hablaba de América y la Argentina el país codiciado; en el año '35 mi padre quiere continuar creciendo, por eso se decide venir a la Argentina, su propósito era tener más máquinas para regresar a Almería y tener el mejor taller de Andalucía.

¿Ahí vienen a la Argentina?

-No, mi padre deja a mi madre Gabriela con cuatro hijos en el pueblo y viene solo; llegó a Buenos Aires en el mes de julio del año '35; antes de venir preguntó a uno y a otro donde estaban las tierras aptas para hacer huertas; él creía que una huerta era importante, ante una emergencia uno tendría alimentos para la familia.

Mi padre hizo un plan para venir porque tenía un taller montado en España con diez empleados; un hermano de mi padre quedó al frente del taller junto a mi madre quien tenía que cerrarlo, cuando llegara el momento de reunirse con él, porque mi padre pensaba quedarse hasta el año '47 y después regresar a España.

¿Ustedes cuándo vienen?

-En diciembre del año '35 vinimos mi madre, mis tres hermanos y yo. Yo soy el mayor, después me sigue mi hermano Ricardo que es médico, hoy está jubilado y trabajó mas de cuarenta años en la Casa Cuna, mi otro hermano Gabriel está conmigo, somos socios de toda la vida, es una persona que tiene una capacidad excepcional para hacer máquinas, proyectos, es decir, está hecho en el taller igual que yo y la mas chica es mi hermana Renata.

¿Por qué quería un lugar de campo si vivían tan cerca del mar?

-Él quería tener una quinta porque en España era muy difícil encontrar una tierra como esta, allí la tierra era arenosa. Nuestro objetivo era estar doce años, pudimos ir a cualquier parte Mar del Plata o Tandil pero él quería tener una quinta, después de mucho trabajo logró su sueño en el año 1945.

¿Le gustó la Argentina?

-La Argentina era un país maravilloso que siempre abrió sus puertas a los inmigrantes; cuando mi papá llegó al puerto de Buenos Aires no sabía nada de

aduana y esas cosas de los papeles; le dijeron que debía pagar un impuesto por las maquinas que traía, eran un torno, la rectificadora y la agujereadora, les dijo que él no traía dinero porque lo que tenía lo tuvo que dejar a la familia que había quedado en España y si tenía que pagar algo tenía que tirarlas al río, él venía a trabajar y a poner el esfuerzo para salir adelante y lo poco que tenía era para vivir 15 o 20 días. Había un hombre que se acercó que era el jefe de la aduana y le permitió pasar. Era un país abierto para crecer, no venía como emigrante sino que venía realmente a trabajar.

Es decir que traía un pequeño capital con sus máquinas

-Sí, traía una máquina nueva que en aquella época no existía, rectificaba con un sistema planetario con una piedra, no se usaba bruñidora directamente rectificaba el cilindro y lo dejaba terminado. Además mi padre era una persona de gran inventiva, al poco tiempo la agujereadora que trajo la hizo bruñidora le puso un cabezal para bruñir cilindros, hizo una que otra máquina para fabricar herramientas; el tornito le servía como cepilladora, fresadora, hacía engranaje.

¿Usted cuántos años tenía?

-Cuando llegué tenía 10 años, lamentablemente tuve que empezar en la escuela en 2º debido a que yo no sabía Historia Argentina ni Geografía, era muy fuerte en matemática, desde chico y se fue acrecentando día a día. Creo que la matemática da bastante sentido común a las personas y esto da una mejor calidad a un individuo porque sirve para la Camila, la empresa y los amigos. Por eso el sentido común se logra trabajando, estudiando, informándose.

¿En España estaba la guerra civil?

-Prácticamente llegamos un poco antes de la Guerra Civil Española, se empezaba a notar que algo iba a ocurrir ya que en la plaza principal de Almeira había unos cañoncitos.

¿Usted eligió la profesión que le gustaba?

-A uno le tiene que gustar lo que está haciendo, yo creo que es el secreto de la vida. La felicidad del individuo es hacer lo que uno quiere hay un dicho de un filósofo Chino que le habla a su hijo y le dice **“Cuando seas grande, elige algo que te guste mucho para trabajar y nunca trabajarás”** y esa es la suerte que tuve yo, porque a mi siempre me gustó lo que hago y nací prácticamente en esto. A los seis años yo iba de mañana y tarde al colegio a la tardecita le llevaba a mi padre al taller la merienda con el ponche; caminaba unas ocho o diez cuadras y después le ayudaba en lo que podía hasta las 10 u 11 de la noche, acompañaba a mi viejo, y todo esto va formando un individuo

Aquí seguí trabajando con mi padre y estudiaba de noche, me recibí como tenedor de libros porque yo me tenía que preparar como futuro empresario. Como yo este

¿Quién quedó al frente del taller?

-Cuando mi padre se fue a España esos seis meses yo quedé frente al taller, prácticamente empecé a manejar todo.

Ustedes habrán sido una de las rectificadoras más grandes ¿No es cierto?

-No, al principio, nosotros fuimos una de las primeras rectificadoras de la Provincia de Buenos Aires, traíamos motores de La Pampa, y de otros lados; con los años logramos ser una de las rectificadoras de más prestigio del país. La rectificadora más cerca de nosotros era Cabaletto en Rosario. Mi padre había montado un muy buen taller y ya tenía treinta y ocho empleados además había alcanzado su codiciada máquina de cigüeñales y su máquina de rectificar pistones.

El descanso mas grande de mi padre eran los domingos a la tarde que salíamos a pasear por las quintas en Chivilcoy, tengo algunas fotos donde estaban mis padres y nosotros tomando mate, esas fotos las enviábamos a la familia en España.

¿Cómo fue su infancia?

-Mirá, en esa época cuando éramos chicos con mis hermanos no nos pudimos dar ningún gusto, en aquellos años había un chocolate llamado “*Kelito*” valía cinco centavos que tenía un número en la cual se sorteaba un autito chiquito con motor y todo, era la locura de todos los chicos de la época, pero a mí ni se me ocurría pedir ese chocolatín porque cada pesito se necesitaba para comprar una herramienta.

¿Eran difíciles aquellos años?

-Al principio fue muy duro con decirte que calentábamos agua al sol en verano para no gastar Kerosene y lavar los platos; éramos un grupo familiar integrado; la casa que habíamos alquilado tenía una quinta al fondo que la arábamos nosotros con un arado que nos había prestado un cliente y sembrábamos la verdura entre todos, no desperdiciábamos ni un cuarto de día, era todo trabajo.

Es decir que trabajo desde chico al lado de su padre

-Sí, cuando mi padre venía a Bs. As. me traía y mi sueño era el Taller de José Vallero, iba con mi papá cuando era chico, en aquel entonces nuestro taller tenía tres máquinas nada más, nosotros íbamos al taller de don José sólo por el placer de visitarlo porque lo admirábamos, era el símbolo de todos los rectificadores.

Nosotros no teníamos rectificadora de cilindro y él tenía tres grandes trabajando; pero a parte de lo que materialmente tenía el taller lo más importante era la persona excepcional que era Don José, siempre dispuesto a darte un consejo; ahí conocí a Eduardo Quirueño, por quien siento un gran cariño, es como un hermano, aún hoy conservamos la amistad y nos llamamos por teléfono muy seguido.

¿Cuándo comenzó a crecer esta empresa?

-Si bien íbamos creciendo poco a poco cuando mi padre regresó de España, vino

con otro ímpetu, ya había tomado la decisión de quedarse en el país y comenzó una nueva metodología de trabajo, su intención fue la de comprar maquinas como fresadoras, cepilladoras, etc., que servían para fabricar sus propias maquinas.

¿Tuvieron una sucursal en Buenos Aires?

-En el año '51 decidimos montar una sucursal en Bs. As. En la calle Deán Funes, habíamos puesto muchas expectativas en este emprendimiento, compramos una casa vieja a la cual refaccionamos y construimos un departamento arriba, yo estuve viviendo allí un par de años, llevamos un par de máquinas de Chivilcoy, incluso algunas que habíamos fabricado nosotros: como apoyo de bancada, otra de interior de bielas que era muy buena para aquellos años.

Siempre nos caracterizamos por la calidad, esta continúa siendo nuestra principal meta y nunca vamos a cambiar la calidad por la plata, por eso cerramos el taller, no queríamos bajar nuestra calidad por competir con los precios. Nosotros trabajábamos exclusivamente para los colegas si a este artículo lo lee alguno de ellos, se van a acordar que nosotros éramos **“Chichirilo”** por la calidad y por el cumplimiento con nuestro cliente; si había que trabajar toda la noche para entregar un trabajo, nos quedábamos, eso era normal, trabajar hasta muy tarde y esto nuestra clientela lo sabía. Desde el año '51 hasta el '58 viajaba de Chivilcoy a Bs. As. Y casi por siete años, esto lo hacía más para cuidar la calidad del trabajo y la atención de nuestra clientela.

¿El orgullo de Talleres Carmona es la máquina de cigüeñales que Uds. fabricaron?

-Esto nació de una conversación que tuve con mi padre un día sábado; le comenté que vino Fagiani, el encargado del Frigorífico **“La Negra”**; había venido a buscar un cigüeñal de casi 3 metros que era lo máximo que se rectificaba en ese momento, y allí le comenté que en el país no había una máquina de rectificar 4, 5 o más metros de largo a lo cual mi padre me dio una idea para realizar una. Al otro día me levanté para ir a trabajar y pregunté por mi padre, donde mi madre me dice que no había regresado voy a buscarlo al taller y mi padre se había quedado toda la noche trabajando me dice: **“Bueno niño ya está dibujada la máquina de 10 metros de largo”**.

¿Lo sorprendió?

-Imagínate que nosotros jamás habíamos visto una máquina de esa dimensión, si bien teníamos experiencia en fabricar máquinas y de rectificar cigüeñales, pero ni remotamente me hubiera imaginado hacer una máquina de esa dimensión, si bien teníamos experiencia en fabricar máquinas y de rectificar cigüeñales, pero ni remotamente me hubiera imaginado hacer una máquina de semejante envergadura. Te podés imaginar que no teníamos ni la más remota idea de cómo comenzar, sin contar que teníamos un taller chico y teníamos que hacer una máquina de 13

metros de largo y que no fallara ni un centésimo. Te podés imaginar que en ese momento solo pensábamos en la máquina, después Dios lo dirá.

¿Cuándo comienzan a construirla?

-En el año '52 se hizo el bosquejo, y después se comienza a buscar modelista para fabricar la máquina, él siempre juntó el pensamiento con la acción siempre fue igual **“mañana o nunca”**. Los modelistas dos o tres meses para hacerlo, por eso alquiló una carpintería en Chivilcoy y lo hizo en pocos días.

¿Cómo es la máquina?

-Tiene tres cuerpos, el primer cuerpo es la base, la otra donde se desliza la piedra y la tercera donde está el cigüeñal fijo. Una vez que estuvo el diseño, se tenía que fundir las partes de la máquina y las fundiciones no nos querían tomar el trabajo. Ahí conocimos a Don Marco s quien le dio dinero para que comprara cubas más grandes. Cada bloque era de 1,40 y llegaban a pesar 1600 Kg, una vez hecho los bloques había que desvastarla. En nuestra quinta hicimos un gran pozo donde llevamos con una camioneta los bloques, a duras penas y allá lo bajamos con un gran guinche, donde normalizamos los cuerpos.

Hubo que empostrarla de frente y de costado, había que hacer los encastres y abulonarla y después cepillarla. Cuando comenzamos con este proyecto no sabíamos si iba a dar resultado. Era una inversión a largo plazo y con un futuro incierto. Teníamos una ilusión pero también una necesidad de tener una envergadura ya que no había aquí ni en el mundo.

¿Y cómo se hacían los trabajos?

-Se hacían con tornos, estoy hablando de hace mas de cuarenta años atrás.

¿Cómo lograron que funcionaran bien?

-A medida que pasaba el tiempo crecía la incertidumbre si esto iba a funcionar. Una noche durmiendo se me ocurrió nivelar con el agua, llamé a mi padre a las tres de la mañana, hicimos un marco con un canal alrededor de la máquina, esto llevó ocho meses más para nivelarla.

Con mi hermano trabajamos mucho en esto y un amigo de él dueño de Federal Mogul, que tenía un cigüeñal de 3,8 para rectificar de **“Cerámica Argentall”** a lo cual le manifesté que la máquina todavía no estaba terminada, pero él insistió, entonces fue que pusimos a funcionar la máquina, el agua la puse yo con una regadera, cuando ya habíamos rectificado dos muñones me di cuenta que era una máquina prodigiosa, había nacido del Espíritu Santo, no se si fue el sacrificio y el esfuerzo de tantos años, salió perfecto era una cosa de no creer. Después tardamos cinco meses mas para terminarla; poner el agua, los neumáticos y la conexión a la corriente, es así que tardamos ocho años en hacerla y pesa 65.000 kilos.

Cuando terminamos la máquina en el año '60 viajé a Europa, tenía que buscar



trabajo para esta máquina y crecimiento para el taller, fui con una foto y un artículo de una página del diario **“La Nación”**. La foto era impresionante ya que mostraba la máquina con un cigüeñal del Ferrocarril Urquiza. Allí en Stuttgart estuve con todo el Directorio de Mercedes Benz, esto lo puede hacer gracias a Jorge Antonio que era uno de los principales accionistas es decir que almorcé con los dueños de Mercedes. También fui a Colonia donde me recibieron los dueños de Deutz, también visité a Fiat, donde también fui muy bien recibido.

¿Consiguieron clientes para semejante máquina?

-Sí, vinieron Molinos Río de La Plata, Swift, Industrias Navieras. Gracias a Dios tuvimos trabajo.

Ustedes también hacen cojinetes ¿No es cierto?

-Sí, esto comenzó cuando nos trajeron un cigüeñal de Molinos Río de la Plata

donde tenían un problema con un cojinete, nosotros se lo habíamos advertido que tenían inconvenientes; a la semana volvieron porque se había partido, para que nos consiguieran o hicieran uno teníamos que esperar meses.

¿Ahí comenzaron a fabricar cojinetes?

-Sí, yo me comprometí en hacerlo en veinte días, fue una irresponsabilidad total de mi parte, porque una cosa es hacer una cosa chica y otra algo de esa dimensión. Para lograr fundirla fue una odisea total, ya que todo esto lleva un proceso técnico y no teníamos ni idea de lo que iba a pasar, resultado, cuando lo cortamos tenía como un centímetro terminado de afuera para que no se deformara, a los treinta días el motor estuvo en marcha, es mas ese motor **“Superior”** lo vendí a un Molino de Chivilcoy y todavía continúa funcionando. Son esas cosas que da Dios cuando uno pone esfuerzo. Después tuvimos que mejorar la calidad de los cojinetes y lo fuimos haciendo día a día durante todos estos años. Trabajamos para Man y otras terminales importantes, donde hacemos cojinetes de hasta un metro de ancho.

Cuando vimos la necesidad de buscar el complemento en la máquina, pensamos en la industria naviera, debido a que un barco no podía esperar cuatro meses por un cojinete, ahora hacemos los aros y los pernos es decir que si el motor de un barco se rompe de un día para el otro se soluciona, si se rompe la tapa de la bancada de treinta o cuarenta kilos a la noche la fundimos y al otro día lo mecanizamos y enseguida entregamos el motor terminado. Esta visión fue de mi padre. Él murió en el año '84 a los ochenta y seis años. Trabajó junto a nosotros hasta los ochenta y cuatro...

¿Conoce muchas personas del automovilismo?

-Soy un apasionado del automovilismo, tengo varios corredores amigos, soy muy amigo de Froilán González, y fuí muy amigo de Fangio; Juan Manuel una vez me llevó a Balcarce a conocer a los padres, después nos fuimos a Mar del Plata, estuvimos tres días. Mirá te voy a contar una anécdota: Una noche estábamos con Juan en Mar del Plata por negocios y me dice: **‘Salvador, vamos a romper la noche’** **‘Bueno’** le contesté, fuimos caminando y conversando al final terminamos en una Vascongada tomando un vaso de leche. Juan era una excelente persona; algunas tardes voy a lo de Emilio Satriano y hablamos mucho, me consulta sobre materiales como yo conozco sobre este tema, me paso horas en su taller. Realmente tengo muchos amigos dentro del automovilismo, si tengo que hablar de todos necesitaría un libro. Sin lugar a dudas son una de las rectificadoras mas viejas del país.

Como rectificadora de la vieja camada debemos ser uno de los mas viejos, además que estamos en actividad; a mí dentro del taller me vas a ver siempre con este guardapolvo azul, uno debe guardar respeto por las personas que trabajan con uno; adentro del taller se debe ser como el empleado. A la mañana entro a la misma hora que ellos.

¿Hace mucho que está casado?

-Yo tuve la suerte de conocer una buena mujer, llevamos treinta y siete años de casados. Beatriz es la mujer que supo entenderme en todo, es más no tuvimos tiempo de andar de novios, noviamos solo un mes y nos casamos. Yo tenía treinta y siete años y ella algunos menos que yo. La conocí en un Coro y amigos en común nos presentaron. En aquellos momentos los dos participábamos del coro de Chivilcoy.

¿A usted le gusta la música?

-Sí, me encanta la música y cantaba en un coro, además fui uno de los fundadores del teatro vocacional del país, donde formé parte de varias comisiones.

Se nota que es una persona con mucha sensibilidad.

-Yo creo que Dios tiene un mensaje, pienso que venimos a este mundo a mejorar a la especie y no a destruirla. El paso de los años me ayudó a darme cuenta de la necesidad de la gente y en lo que puedo trato de colaborar y esto me hace sentir bien como persona.

¿Ha sido un hombre de suerte?

-Sí, tengo una hermosa familia, con Beatriz tuvimos cuatro hijos: tres mujeres y un varón; como premio la vida me regaló a los 50 años el hijo varón, y más tarde los cinco nietos que me regalaron mis hijas.

El Sr. Carmona ha tenido una vida muy rica en vivencias. La charla duró cinco horas y si bien el espacio cedido es mayor al habitual nos ha quedado un montón de anécdotas

Esta historia nace de don Ricardo un andaluz que vino a “hacerse la América” para tener el mejor taller de Andalucía pero lo que nunca imaginó que se iba a enamorar de nuestra tierra. Y tampoco que su taller sería uno de los íconos de la Rectificación Argentina. Por eso hoy con sus vitales 84 años, sigue disfrutando de sus logros.

(Reportaje realizado en Junio de 1999 en la Revista Nro 36)





COSTA VICTORIA

A

ANTONIO JOSE D'AGOSTINO

El Señor Antonio José D'Agostino, a quien cariñosamente se lo conoce como *Don Pepe* o *Pepino*., siempre fue un hombre que nos impactó por su sencillez; su gran vocación está ligada a la amistad y el honor, tal vez valores que hoy están un poco olvidados.

¿Dónde nació?

-Nací en el año 1927 en Italia, en un pueblo llamado Villa Latina de Frosinone, mi padre que se llamaba Luis, era carabinero; cuando asumió Mussolini vio las injusticias que se estaban cometiendo con el pueblo, entonces renunció y se vino a la Argentina en el año '30. Mi madre y yo nos quedamos en Italia hasta el año '34, que fue cuando mi padre recién pudo mandarnos a buscar. Cuando llegamos recuerdo que fuimos a vivir a Olivos donde hicimos nuestra casa, con la ayuda de todos los paisanos, en aquellos años era muy común que se ayudaran unos a los otros, se compraba el asado y allí iban todos a trabajar, un domingo en una casa y al siguiente en otra.

En el año '35 nació mi hermana que se llamaba igual que mi madre: María. En el año '37 nos vinimos a vivir a Morón, donde mi padre puso un reparto de fruta y luego también de verdura. Con el tiempo pusimos el negocio en casa y una carnicería en sociedad con otra persona.

¿Eran difíciles aquellos años?

-Sí, yo recuerdo que cuando vivía en Italia no podía ir a la escuela, primero porque cuando vivía allá, en esos años, todos los alumnos debían ir vestidos con "**Baliña**", esto era un traje que usaban los fascistas, mi mamá no podía comprarlo y además nunca lo hubiera permitido, la verdad que en esos momentos la pasamos muy mal.

¿Cuándo llegó a la Argentina?

-Cuando llegué a la Argentina tenía siete años, las clases ya habían empezado y no entendía el castellano por eso empecé a ir a la escuela a los 8 años y terminé a los 14. En los momentos libres yo lo ayudaba a mi papá; empecé a trabajar a los diez años ayudando a mi padre, íbamos al mercado de Liniers, y yo le ataba y desataba el caballo del carro. En aquellos años mi padre se asocia con un amigo que tenía una quinta de verdura en Rafael Castillo y fuimos a trabajar con él; nos íbamos temprano y regresábamos de noche.

Es decir que tuvo una infancia de trabajo...

-Sí, recuerdo que yo a la mañana iba al colegio, luego con el sulky a la quinta, pero antes hacía el reparto de los clientes que teníamos en Castillo, donde además de verdura les llevaba la carne y al terminar el reparto me iba ayudar a mi padre a la quinta hasta la noche. Eran feos los días de lluvia, porque los caminos se hacían intransitables y los camiones no podían entrar, entonces yo en medio de la lluvia hacía tres o cuatro viajes con dos caballos y el carro, hasta el cementerio de Morón donde comenzaba un empedrado, por aquellos años ahí terminaba la ruta.

Y usted ¿dónde dejaba la verdura?

-En el almacén de la esquina que era amigo de la familia, entonces descargábamos ahí y a la noche venía el camión y se llevaba la verdura. En ese momento nosotros alquilábamos esa quinta y a pesar de ser chico trabajaba a la par de todos; siempre había 10 o 12 obreros, en su mayoría portugueses y algún que otro polaco. Yo siempre le decía a mi papá que lo iba a ayudar hasta los dieciocho años, después iba a dedicarme a otra cosa porque esa vida a mi no me gustaba.

¿Su padre lo ayudó?

-Sí, esa vez él me dijo: **“vos quedate tranquilo, vos te vas a dedicar a lo que vos elijas”**; antes de que yo cumpliera los dieciocho años mis padres vendieron la quinta.

¿Usted eligió los motores?

-No, mi historia comienza así: una vez que se nos rompió un motor que sacaba agua allá en la quinta, se le había fundido una biela, yo empecé a desarmarlo sin saber nada, y me gustó tanto hacer eso, que se lo llevé desarmado a la tornería de uno de los primeros torneros de la zona oeste llamado Don Pascual Avena, para que lo arreglara. Cuando entré a ese taller me impactó tanto el ver los tornos, herramientas, y fue así que cuando mis padres vendieron la quinta y yo quedé sin trabajo. Como era menor de edad le pedí a ellos que fueran a hablar con Don Pascual, porque en aquella época era distinto y quedaba mal que un chico fuera a pedir trabajo, Don Pascual les dijo: **“¿ Es trabajador?”** y mi viejo con orgullo le contestó **“Usted quedese tranquilo, es muy trabajador”** anotó la dirección y les dijo que cuando necesitara un empleado me iba a llamar.

¿Y ahí comenzó como tornero?

-No, empezó a pasar el tiempo y no pasaba nada, entonces le pedí trabajo al almacén de don Pedro Gabio para hacer el reparto en bicicleta, pero también me iba a las tres de la mañana, porque a esa hora venían los portugueses con los camiones de verdura para ir al mercado, les despachaba ginebra o grapa y después tenía que lavar las copas con agua fría, porque no había para calentar agua y el agua estaba *re- helada* ; despachaba, limpiaba, iba al banco, hacía el reparto. Trabajé



un tiempo con ellos, una vez no había comido y tenía mucha hambre y me hice un *sándwichito* de mortadela, y cuando me fue a pagar me descontó veinte centavos por ese sándwich, me causó tanta indignación que ahí nomás le dije que buscara alguien para el día siguiente porque yo no iba a ir más, me pidió que lo pensara, que no me descontaba los veinte centavos, pero mi indignación era muy grande.

¿Se quedó sin trabajo?

-Al día siguiente no sé si fue una casualidad o me ayudó Dios, vino a buscarme don Pascual Avena para trabajar con él. Empecé a trabajar a la semana siguiente en la tornería, la verdad es que no sabía nada de fierros ni de tornos pero allí comenzó mi gran pasión por ellos. Don Pascual era un italiano muy especial con carácter muy fuerte pero un hombre muy bueno; era el primer tornero de Morón, sabía su profesión como nadie y me empezó a enseñar todo el oficio.

¿A qué se dedicaban?

-En su taller se hacía de todo, hasta poleas de aviación; él me explicaba las cosas una sola vez y yo aprendía enseguida, pero como te dije era una persona muy especial, a los dos años de estar trabajando allí le pedí un aumento, porque ganaba diez centavos la hora y me contestó que si no estaba conforme buscara trabajo en otro lugar, yo tenía un amigo que trabajaba en la fábrica de Castelar, cuando esta recién se iniciaba, y bueno me tomaron una prueba, de la cual por supuesto pasé bien por la práctica que tenía y me dijeron que me presentara al día siguiente, pero yo quería darle los 15 o 20 días de preaviso a Don Pascual porque yo lo apreciaba muchísimo, y le estaba muy agradecido, gracias a él había aprendido el oficio; cuando le conté a Don Pascual me dijo me dijo que podía empezar al día siguiente en la fábrica; comencé ganando cincuenta centavos y trabajaba ocho horas seguidas, para mí era una fortuna; a la tarde tenía libre. Un día encontré a Don Pascual y me preguntó qué hacía, le conté que trabajaba ocho horas corridas y a la tarde tenía libre, me volvió a ofrecer trabajo para la tarde, yo le dije que ganaba 1 peso la hora y me empezó a pagar 1.10.

¿Trabajaba todo el día?

-Sí, a la mañana en la fábrica de Castelar y la tarde con don Pascual.

¿Cuándo se independizó?

-Yo tengo un amigo, que más que un amigo es un hermano, el Nene Ciavattini quien fue mi primer socio, él era mecánico y yo tornero, entonces le propuse trabajar juntos.

Compramos un torno chico, el primer lugar donde empecé a trabajar fue en la cocina de mi casa. Continué trabajando en La Castelar pero a la tarde y los sábados y domingos trabajaba y trabajaba por la cantidad de trabajo que tenía. Construimos un galpón en el fondo de mi casa que es donde hoy está el Taller de Cuevas, ese galpón lo hicimos *“el nene”* y yo. Pusimos taller mecánico, soldadura, tornería, prácticamente de todo; comenzamos a trabajar con la línea 216, esta empresa tenía en ese momento 18 coches, les hacíamos de todo.

¿Cómo hacían?

-Con el Nene trabajábamos noche y día, a veces venían a la noche a golpearme para que le hiciera alguna cosa que se le había roto al colectivo, eran otros tiempos. Con decirte que había noches que mi señora me venía a buscar a las dos, tres de la mañana porque a veces me quedaba dormido abajo del colectivo; y eso que recién me había casado.

¿Cuándo comienza a dedicarse a la rectificación?

-Siempre le mandábamos los motores que había que rectificar a Dubanel en Palermo, cuando lo llamábamos tardaban dos o tres días para venir a buscarlos y 20 o 25 días para devolverlos; yo estaba cansado de esto, le dije al chofer Ricardo Buelas que me iba a poner una rectificadora, él me contestó: **“Ponéla, que yo te consigo clientes”** Comenzamos a hablar sobre esta idea con **“Nene”** y Buelas, comenzamos a buscar una máquina alesadora de bancada, cuando fuimos a arreglar el precio Don Alfredo nos propone darnos la máquina para trabajar en sociedad hasta que pudiéramos pagarla.

Así nos iniciamos, empezamos a trabajar bien con mucho trabajo; al tiempo el Nene se retira porque tenía un problema en la rodilla y no podía andar bien, y como era un hombre íntegro no quiso abusarse, le dimos su parte y con un hermano de él pusieron una flota de camiones; el otro socio Isaac que era capataz de Dubanel también se retiró. Seguimos creciendo con el taller de rectificación, además anexamos una casa de repuestos.

¿Fue triste separarse de un socio al cual estaba tan ligado afectivamente?

-Sí, pero con el Nene continuamos manteniendo la amistad, te dije que es como un hermano, además el primer taller que construimos en sociedad continuamos manteniéndolo porque es un a manera de estar unidos, allí hay muchos recuerdos,

por ejemplo el techo lo hicimos nosotros, tiene 18 metros de ancho e hicimos las cabreadas con fierro de ángulo, nosotros los soldamos uno por uno y está sin ninguna columna en el medio; los albañiles solo nos hicieron las paredes. Tal vez por todos estos recuerdos es que no quisimos venderlo y hoy lo alquilamos.

¿Cómo era su padre?

-Era un tano bárbaro, de él aprendí a valorar la palabra “**amigo**”, cuando llegó a Argentina mandó a llamar a todos los parientes porque había hecho una pieza grande. Todos los italianos que llegaban pasaban por ahí, les daba techo y comida hasta que consiguieran trabajo y pudieran independizarse. Trajo un montón de parientes, se hizo cargo de Marieto D’Agostino, el más famoso de la familia que tocaba el acordeón y llegó a tener una orquesta importante.

¿Para usted es importante la amistad?

-Muy importante, tengo muchos amigos, algunos desde chico, por ejemplo, cuando vinimos de Italia con mi mamá lo hicimos en barco y compartimos el camarote con otra señora que tenía un hijo, Rafael Caluccio, con Rafael fui muy amigo hasta que falleció, hace poco tiempo, él era el dueño de la fábrica de compresores Arpe-Temí. Por eso como te dije, para mí la amistad es muy importante, soy un agradecido, la vida me regaló muchos amigos.

¿Cuándo comenzó a crecer la empresa?

-En el año 62 sacamos un crédito en el CityBank a largo plazo para comprar unas máquinas Berco directamente de Italia, fue Don Alfredo Pellegrini a comprarlas. Trajimos la plana, la de cilindro, entre otras, además trajimos de los Estados Unidos la de Árbol de Levas, esa máquina fue un mal negocio, salió 17 dólares y nos costó pagarla porque el dólar crecía cada vez más.

¿Desde cuándo son taller autorizado de Mercedes Benz?

-En el año 71 compramos un terreno en el que funciona el taller, hicimos el galpón con todos los demás adelantos y desde hace mas o menos 22 años que somos Autorizados de Mercedes Benz, por medio de la concesionaria de Ferrarotti, debido a que ellos tenían problemas con las garantías del motor. Vinieron los inspectores y los ingenieros de Mercedes, quienes nos indicaban las cosas que teníamos que hacer en el taller o las modificaciones necesarias que debíamos hacerle a las máquinas.

¿Hoy es rentable ser Taller Autorizado?

-Ahora prácticamente no es rentable pero *la estrella* te da un taller de jerarquía en la imagen. En los reclamos ellos te ponen las horas que vas a tardar en repararlo, y si tardaste mas no te lo pagan, es decir, ya vienen con un presupuesto, acá vienen motores de todos lados.

¿Hay muchos empleados?

-En este momento somos treinta y cuatro personas trabajando, entre chóferes y personal administrativo, somos una gran familia, la gran mayoría de ellos han pasado los veinticinco años en la empresa y hay gente que está trabajando desde hace mas de cuarenta años, empezaron de chicos, de muchachos, es mas en algunos casos están los hijos. Por eso te digo con mucho orgullo que en esta empresa somos una gran familia.

En este momento ¿Cómo está integrada la sociedad?

-La vida tiene esas cosas, mis socios ya no están pero en lugar de ellos han quedado, por ejemplo, sus hijas. En el lugar de don Alfredo Pellegrini están sus hijas Nelda y Amelia y en lugar de Ricardo Buelas ha quedado su hija Tutti.

¿Cómo esta integrada su familia?

-Estoy felizmente casado con Elba quien la vida nos dio dos hijos bárbaros que trabajan conmigo, José Luis y Ricardo que es el capataz del taller, entró a trabajar a los dieciséis años, estuvo desarmando motores dos años y después paso por todas las maquinas del taller y lo mismo pasó con José Luis, porque para saber mandar, primero tenés que saber trabajar, Ellos nos regalaron cinco nietos del cual nos sentimos muy orgullosos.

¿Qué es lo que más anhela?

-Una de mis ilusiones es volver algún día a pasear a Italia, no pierdo la esperanza, ya que posiblemente el año que viene pueda ir.

¿Nunca volvió a su pueblo?

-Una vez estuve cerca, fui a un curso de Mercedes en Alemania, éramos una comitiva grande y estuvimos veinte días, pero no pude ir. Cuando regresábamos el avión hizo escala en Roma por un desperfecto y estuve a 120Km. De mi pueblo, pero como no se sabía en que momento íbamos a partir no pude ir.

“Mi proyecto y mi idea es disfrutar junto a mi esposa Elba, de mi familia, ya fueron muchos años de trabajo y creo que es hora de dejar paso a los más jóvenes.”

(Reportaje realizado en Diciembre de 1998 en la Revista N° 31). Don Pepe cumplió su sueño de visitar a su tierra en el 2003. Hoy sigue visitando alternadamente su taller, aunque eso ya forma parte de su historia personal y así el mayor tiempo se lo ve rodeado del amor de su familia y de su gente.





CARLOS ALBERTO KLEIN
1913-2008

Tenía que ser en Pompeya dónde encontráramos a Carlitos. Es uno de esos personajes que invitan a la charla franca, los del lenguaje sencillo plagado de muletillas que resisten a pie firme el paso del tiempo. Porque de tiempo hablamos y también de épocas distintas, con sabor a tango y café pero con el indiscutible aroma que supone el trabajo y sacrificio que solía ser un culto entre los que supieron armarse del espíritu necesario para resistir el embate de los años. Esos años que pasan, pero que don Carlos Alberto Klein asume sin dramas desde su puesto de trabajo.

Yo nací en el barrio de Santa Rita el día 30 de junio de 1913 es decir que tengo 90 años, pero a los 4 años vine a vivir a Pompeya con mi familia, desliza en una pausa calculada de su tarea cotidiana.

La ropa manchada de grasa denota una tarea que no sabe de respiros y bien lejana a la quietud de un escritorio. El hombre anda entre fierros y no reniega porque dice que le gusta. Un personaje para conocer.

¿Como estaba integrada su familia?

-Mi papá se llamaba Alberto Carlos Klein era francés y mi mamá se llamaba Marcelina Ororio era española. Tuvieron 8 hijos y hoy sólo quedamos tres.

¿Que recuerda de ellos?

-Mi vieja era una persona buenísima, muy trabajadora, muy luchadora. Mi papá era del pueblo Arsarcia y Lorena. Vino a la Argentina por mi abuelo ya que el venía desde 1888 al país a cazar asion y en uno de esos viajes mi padre conoció a mi madre y se quedó.

Tanto mi padre como mi abuelo eran egresados de la Real Academia de Bellas Artes en Francia, gracias a Dios yo también heredé su asion por la pintura.

¿Que recuerda de su infancia?

-Casi todo. Cuando iba a la escuela (que le decían la Banderita), no había casi nada por aquí. Recuerdo la talabartería de la Blanqueada cuando crecía el río se inundaba todo y vos veías los carros con las varas para arriba parecían cañones, el agua llegaba hasta arriba de las ventanas. Cuando vine aquí no había luz ni agua, y había una bomba en la calle Luppi a media cuadra de la calle Centenera que le daba agua a la gente de los alrededores, A la orilla del río agarrábamos ranas y en los zanjones anguilas. Como verás, éramos gente de barrio.

¿Cuál fue su primer trabajo?

-Empecé a trabajar a los 13 años en Pironio Hnos. que era una empresa muy importante donde hacían todos los carteles de aire de aquellos años. Allí trabajaba mi papá que era el capataz de la firma y él me enseñó el oficio de pintor y decorador.

¿Hicieron trabajos importantes?

-Con mi padre tuvimos la dicha de hacer el cartel más grande de Sudamérica, el de la fábrica Siam Di Tella. Medía 200 mts de largo y las letras medían 15 mts de alto por ocho de ancho. Para pintar las letras negras mezclamos la pintura con brea líquida y es así que el día de hoy todavía existe a pesar de que la fábrica hace años que cerró. También le hicimos los carteles a la fábrica de General Motors y otros elevis grandes para Firestone, Ford, en una palabra para todas las empresas líderes de esos años. Trabajamos a pleno hasta los años 50, pero la llegada de la televisión nos *mató*...

¿Que hizo entonces?

-A mi me gustaba mucho la mecánica y empecé a trabajar arreglando los camiones de la basura para la municipalidad de Pompeya. Estuve casi un año pero dejé de trabajar porque soy una persona muy limpia y entre el olor de la basura y la suciedad de los camiones un buen día decidí no ir más.

¿Y a que se dedicó?

-Por suerte en esos años sobraba el trabajo. Corría el año 52 y una mañana estaba leyendo el diario buscando trabajo en la puerta de mi casa y el vecino de enfrente de casa tenía un taller de rectificación. **No busques mas, vos te venís a trabajar con nosotros** me dijo Rosario, uno de los dueños. Mi casa estaba en Luppi 1548 y el taller en el 1537 por eso se llamaba Rectificación Luppi y sus dueños eran los hermanos Rosario, Tito y Alberto Ferace Así fue que empecé a trabajar con ellos, hoy ya llevo 51 años trabajando aquí.

¿Que recuerda de aquellos primeros años?

-Que teníamos muchísimo trabajo, además ellos tenían dos colectivos en la línea 404 (que hoy es la 44) de la Empresa Automotores Pompeya que los atendía yo y les hacía toda la parte mecánica, la chapa y la pintura y por supuesto también el fileteado de las letras. Los Ferace eran unas personas maravillosas, con ellos compartí muchas cosas de la vida hasta la pasión por la milonga. Ellos siempre me trataron como un amigo más que como un empleado. Con los años ellos compraron una agencia Renault que era una de las más importantes de la Capital. Hoy el taller esta a cargo del sobrino Osvaldo Nucaro (Pochi)

Lo tuve en mis brazos cuando nació, para mí es como el hijo que no tuve, me tiene bastante paciencia el pobre con mis berrinches de viejo, Pochi estuvo en el

taller desde chico con nosotros, y aprendió muy bien el oficio, cuando los tíos de él decidieron seguir con la agencia le vendieron sus partes, hoy también esta el hijo de él, Pablo y yo me siento orgulloso, es un muy buen chico

Hábleme de su señora

-Ella falleció hace 10 años, se llamaba Lina Sáenz. Estuvimos juntos más de 50 años, la pobre tenía el *Mal de Chagas*, en el año 70 le dieron dos años de vida y vivió hasta el año 92. La cuidé siempre yo, no quería que nadie se ocupara de ella, realmente fue una gran compañera. Desgraciadamente no pudimos tener hijos

¿Porque sigue trabajando?

-Sigo porque me gusta, además quiero seguir siendo útil, digamos que con la jubilación que gano no me alcanza, ni para pagar los gastos fijos del departamento que compré.

¿Y cuando no está en el taller?

-Me gusta hacer algo en mi tiempo libre, soy muy buen cocinero. Además pinto cuadros, me gustan las miniaturas hago barcos y aviones en maquetas, Eso sí, me gusta hacer las cosas bien, si la tengo que hacer mal, directamente no lo hago.

¿Y que hace con ellas?

-Se las regalo a mis amigos, muchas de ellas fueron a Italia. Hoy desgraciadamente pinto poco. Heredé los genes de mi abuelo al que le decían el alemán loco. Era un genio, hacía postales en miniatura y pintaba a la gente de su tierra con sus trajes típicos.

Toda mi vida me dediqué al trabajo, hoy a pesar de mi edad entro a las 8 de la mañana y me voy por lo general a la 7 de la tarde. Pochi no quiere que trabaje más, a veces me dice que me vaya antes, pero yo no quiero porque a pesar de algunos problemitas que tengo quiero estar firme, aunque sea un tiempito más.

Pide disculpas porque debe seguir concentrado en su tarea. *Venite con tiempo otro día que seguimos la charla*, promete. Destacar que mientras desgranaba su historia, el hombre no paró de trabajar no es exagerado. Es que su estilo, ese del tipo que antepone el sacrificio y el amor por el trabajo, parece a contramano de los tiempos que nos toca vivir.

Pero Carlitos era así y encima le gustaba mucho su trabajo. Trabajó hasta los 93 y paradójicamente la muerte lo sorprendió a los 95 años. Así, casi sin proponérselo, Carlitos se llamó a sosiego.

(Reportaje realizado en Agosto del 2003 en la Revista Nro 65)





SOL ABENTIN

Estuvimos en la ciudad de Rosario para entrevistar a Sol Aventin. **A los 84 años sigue siendo un luchador incansable por la unión de los rectificadores de la Pcia. de Santa Fe . Es uno de los últimos artesanos del oficio le pone toda la pasión por lo que hace.**

Por eso y por su calidad de persona atesora un montón de amigos dispersos por todo el país.

¿Usted tuvo una infancia buena?

-Bueno mi infancia fue de estudio, de trabajo, una familia extraordinaria. Mis padres eran españoles, tengo hermana y mi hermano Floreal falleció en el año '88, él estaba conmigo. Pero mi vida siempre fue trabajo y trabajo. Nunca en mi vida trabajé menos de 10 horas. Hoy trabajo menos por que tengo unos problemas de salud. Necesito más tranquilidad y menos mala sangre. Tuve un Dios aparte. Así que tan bueno no soy.

¿Desde qué año está dedicado a la rectificación?

-Estoy dedicado desde el año '44 en Dal Pastro Hnos. Era una empresa muy importante de aquellos años, la rectificadora trabajaba en tres turnos, además se trabajaba mucho con la fabricación de piezas, como veníamos saliendo de la Guerra, faltaba repuestos de todo los motores, además tenían agencia de motos, y otras actividades.

¿Cómo comenzó?

-Cuando me recibí de técnico entré a trabajar de tornero un taller, en esa época se trabajaba en turnos rotativos. En el año 1945 me toca el servicio militar, salí de baja el famoso 17 de octubre de 1945, ese día me dieron la baja y el 18 me presento a trabajar. Eran 2 hermanos mis patronos me dicen "Mire Abentín para tornería no tengo, tengo todo ocupado, ¿Quiere agarrar rectificación?" y le digo "Yo quiero trabajar" Me pusieron de ayudante de un rectificador. Trabajé doce años ahí, 10 de encargado de taller. Hoy en la actualidad sigue existiendo,

están el hijo y los nietos de los que fueron mis patrones. Son gente buenísima, tengo muy buen contacto con ellos.

¿La maquinaria era muy distinta a lo que hay ahora?

-Sí, incluso, la alesadora de biela era a mano, después nosotros aplicamos una correa, con un motorcito pero se hacía todo a mano, se fundían las piezas con un soldador, en esa época se hacían motores Chevrolet del 24 al 31, todo a mano.

¿Era prácticamente la única rectificadora acá en Rosario?

No, había varias, de gran envergadura, es decir, cuando tenían mas de 5 obreros era grande en esa época, había varias.

¿Y ahí usted a qué se dedicaba? ¿Alesador de cilindros? ¿Mecanizado?

No, a todo, en esa época, todas las máquinas eran para todos, se hacían muchos motores de tractores como los Case, los Pampa, los Chevrolet de 4 y 6 cilindros. El trabajo era muy variado, máquina específica no teníamos, cada uno manejaba la máquina que precisaba, si había que alesar se alesaba, si había que rectificar se rectificaba. Rectificar cilindros y levas, el único que lo hacía era yo, en esa época trabajaba con mi hermano Floreal que era mucho menor que yo y lo hice entrar a trabajar ahí.

Cuando vino la entrada de Perón al gobierno los Dal Pastro medio se “**apichonaron**”, hubo miedo, ellos creían que venía el debacle, entonces empezaron a achicar el taller.

Yo quería independizarme, mi misión siempre era ir más allá, entonces le dije a Dal Pastro que me iba y me dice “**No, ¿Cómo se va a ir? ¿Y nosotros con la máquina qué hacemos?**” Y no sé le digo “Y cómprela usted” dice, “¿Con qué?” Bueno, conseguí plata prestada, compré las máquinas me quedé con el trabajo y con los clientes. Esto fue en el año 49. Llegue a tener más de 20 empleados Progresé a través de muchos años, hasta que tuve un problema con una empresa muy importante. Tenían 50 camiones (Internacionales, Volvo, Leyland) y normalmente ya desde el mes de julio no les cobraba, a principio de Diciembre les decía que me preparen la plata y me pagaban todo junto. Hasta que un día vinieron y me dijeron “**Mirá Sol andamos mal, tuvimos dos personas que fallecieron en un accidente mas dos empleados que fallecieron por enfermedad, bueno la verdad que todo mal**” Entonces me propusieron que agarre un camión con acoplado, que lo venda y salde la deuda pero no acepté, les dije “**No, véndanlo ustedes y denme la plata**”. Ese fue mi gran error, lo embargaron, lo remataron. Había tres acreedores, Banco Nación, una empresa que vendía cubiertas y nosotros. Llegamos a un acuerdo con Banco Nación, iban a hacer un edificio donde estaba la empresa que quebró. Nos dijeron que iban a hacer una torre grande, nos daban un piso, hubo abogados de

por medio, como yo no entendía nada, el banco se quedó con todo. Y me fue mal. Tuve que reducir la cantidad de gente y ahora tengo dos solos que hace treinta y pico de años que están conmigo.

En lo que respecta a la rectificación ¿usted se dedicó a la de tipo más artesanal?

-Tengo la suerte grande de tener muchos rectificadores amigos, todo lo que ellos no pueden hacer me lo mandan a mí, lo mío es mas artesanal que otra cosa.

¿Eso lo aprendió siendo tornero?

-No, mire usted las circunstancias de la vida. Cuando se hizo la 1° carrera de autos, en la Argentina, los italianos preparaban los coches en el taller Dal Pastro, nosotros trabajábamos con ellos. Un técnico me pidió si podía fundir unas piezas ahí y se las fundí con un soldador, ellos hacían un molde precario, con una chapa, la cortaban, la moldeaban e iba por colada y fundían la biela y yo la maquinaba para que diera la medida. Esta experiencia me sirvió para toda la vida.

¿Con qué material?

-Era metal antifricción, es lo que se usa para la biela, en ese tiempo no existía el metal rosado. Me fui perfeccionando, fui audaz porque me traían trabajo difíciles y nunca dije que no.

¿Qué elementos hace artesanalmente en los coches viejos?

-Todo lo que sea árboles de levas, pistones, aros, hago los metales de biela, los metales de bancada, los bujes de árboles de leva, los maquino, los metalizo y las torneo.

¿Usted es el que mas busca la unión de los rectificadores de su provincia?

-Tuve la fortuna de conocer todo el país gracias a la Federación Argentina, fui Secretario por 8 años (de FACRA) y en la Cámara de la Provincia de Santa Fe tuve el honor de ser secretario por 18 años.

Tengo trato con todos los rectificadores amigos, nos comunicamos, hablamos. Y se me ocurrió el año pasado hacer algo de lo que se hizo, porque la Cámara se disolvió hace como 15 años, se me ocurrió un día decir: *“Voy a llamar a alguno para encontrarnos”*. Hice una lista así nomás de memoria de 37 colegas, los cité en un lugar, un salón y fueron 32. Para mí una alegría inmensa, iba a rehacer algo, a pesar de mi edad no pierdo la esperanza de que mi provincia vuelva a tener una cámara.

¿Quién fue el primer presidente de su provincia?

-Carlos Suárez que era de Arcore. Yo viajaba 2 días por semana a Santa Fe, para estar con él. Hemos viajado por la República, éramos carne y uña. Teníamos una misma

ambición, la unión, él tenía mucho capital y nació de cero, pero era prodigio en inteligencia, era honesto, no se peleaba con nadie. Muy inteligente. Fue presidente durante 8 años, íbamos en grupo, dividíamos la provincia. Por ejemplo, de aquí a Venado Tuerto, hacíamos todas las localidades, íbamos a todos los rectificadores, les hablábamos a todos, después hicimos el Norte, Chaco, Corrientes, Formosa y Misiones. FACRA no existía en ese momento.

¿Ustedes en cierto modo fomentaron la creación de FACRA?

-En cierto modo sí, fuimos los propulsores. En Buenos Aires se hizo la primera reunión para fundarla, una reunión constitutiva donde confeccionaron la estructura y reglamento. Se hicieron las bases de las Constituciones de FACRA, esta fue realizada por Santa Fe y fue aprobada. La primera presidencia de FACRA fue en Santa Fe. Carlos Suárez presidente y yo el secretario. Eso fue hace 37 años más o menos. Después fue electo nuevamente. Se propone un cambio. Creo que después fue Gabriel Tavella de Córdoba y después nuevamente Tito Suarez por dos mandatos mas. Luego se decidió hacerla rotativa para que todos se interesaran y fue a Mar del Plata, estuvo mucho tiempo en Mendoza, en Tucumán, en San Juan. Recuerdo en las primeras reuniones había gente muy importantes: Blas Stabio, Ricardo Polverino, Vicente Ominetti, Francisco Publiese, José Luis Goñi, Héctor Freijedo, Israel Jasnis, Pascual Petruelle, Juan F. Seco, Nemesio Giuliani, Francisco Otaño, Gabriel Tavella, Roberto Fatuzzo, Dante Coppari, Alfredo Rabellino, Alberto Panero, Francisco Ferrari, Hugo Poves entre otros había gente muy importante que prestigiaron nuestra actividad.

¿Cómo era Tito Suarez?

-Tito Suárez fue el summun, fue el visionario de la rectificación, Hubo muchas reuniones con varios fabricantes, con la gente de Federal Mogul, Fadecya entre otros. Y Tito a pesar de ser fabricante no tenía ningún problema en discutir de igual a igual con los representantes de Mahle o de Perfect Circle, hemos tenido unas agarradas impresionantes con Federal Mogul ni le digo con Sintermetal. Pero siempre con altura y con la verdad en la mano. Por eso ¿dónde vas a encontrar una persona que vaya en contra de sus intereses para favorecer a todos? Ojalá en la vida hubiera muchos Tito Suarez, lástima que se fue tan pronto.

¿Qué les discutía para defender al rectificador?

-Y, calidad, entrega, capacitación y condiciones de pago

¿Por qué no siguió la Cámara?

-La Cámara de Santa Fe se creó en el 60 y pico y se disolvió en el 80 y pico. Nosotros habíamos formamos la “Cámara joven” con los hijos de los rectificadores que estaban en actividad. Les dimos una orientación en las reuniones, en las primeras fueron 25, la segunda 15, la tercera fueron 5. Y nosotros también íbamos poco



Al ser dirigente gremial tuvo que haber estado acompañado por una mujer que le aguantara todo ¿no?

-Sí, nunca tuve problemas por las salidas. Si me tenía que ir por un día o dos iba, siempre me acompañó Ana Maria, pero había un contacto permanente, llegaba y hablaba por teléfono. Estuve 57 años casado, toda una vida. Estoy sólo porque mi señora falleció hace tres años. Tengo dos hijas, tengo tres nietos y una bisnieta de 6 años.

¿Qué le gustó de esta profesión?

-Todo, no tengo una jubilación acorde a lo que trabajé. Pero además ¿para qué voy a estar en mi casa? Siento la necesidad de trabajar y de sentirme útil. Lo vivo, lo siento... me cargan mucho, me dicen "*Che!! Vos que haces las cosas difíciles, te voy a llevar tal cosa*" y yo les digo "traelo, si lo puedo hacer lo hago" y esto por ejemplo, el metalizado lo hacemos nosotros, hacemos tantos trabajos difíciles como cosas simples, materiales como cualquiera. Lo que pasa es que el trabajo si uno no lo toma con cariño, no va. Yo creo que fue demasiado. Nunca fui engrupido, pero me demostraron un montón de colegas que confiaron mucho en mí, y siempre pensé: *traicionar a esta gente que siempre me respaldado, jamás, Si yo puedo dar algo para que alguien esté mejor, lo doy, equivocado o no, para mí es una satisfacción.*

Y frente a esa reflexión final queda una impresión verdadera. Don Sol, usted no habrá hecho dinero, pero seguro hizo un millón de amigos.
(Reportaje realizado en Abril del 2008 en la Revista Nro.91)





BERNARDO DURANDO
“DON DINO”
1922-2002

Esta la historia de Bernardo Durando, los que tienen el placer de conocerlo lo llaman “Dino”. Es una persona con una vida muy particular, no solamente dignificó el oficio de rectificador sino que en la época de oro de la rectificación en los años 50 y 60 hizo los motores del TC para los corredores más importantes de esa época.

Nací el 2-7-22, en la Pcia. de Cuneo en el norte de Italia, vine a la Argentina a los 15 años, es decir que hace 64 años que estoy en el país. A Italia no volví mas, muchas veces me agarraba la nostalgia de recordar a mi pueblo, a mis amigos, ya que toda mi familia se había venido para aquí. Recuerdo que en aquellos años había una canción italiana que decía....

Parto per L’America Su un lungo bastimento Parto con il cuore contento Per no tornar Mai Piu... y creo que cumplí con la canción, nunca mas volví, es mas, soy nacionalizado argentino.

¿Quién vino primero de su familia?

-El primero en venir fue mi padre con un hermano de él, después mi papá me trajo a mí, luego vino mi madre con mis dos hermanos.

¿Qué sintió cuando llegó a Bs.As?

-Cuando llegué me sentí como un pájaro que le abrían la jaula, mi padre fue a buscarme al puerto, y decir lo que viví en ese momento, cuando bajé del barco tal vez en palabras no se pueda explicar.

Por un lado sentía la emoción de volver a reencontrarme con mi papá Juan y por otro lado me embargaba la nostalgia de recordar a mi gente y a mi tierra, pero también interiormente sentía una inmensa alegría por haber llegado aquí.

Mirá como era en esos años tener un oficio, recuerdo que uno de los primeros paseos con mi padre fuimos a Palermo y tomamos el ómnibus, y me dijo: *yo quisiera que vos aprendas el oficio de mecánico así el día de mañana podés manejar un micro como ese señor*. Fijate vos en esa época, ser chofer de un micro era una persona casi importante. Desde que vine de Italia viví en la localidad de

Villa Lynch, ya que mi padre se radicó aquí desde que llegó.

¿Su primer trabajo cuál fue?

-Mi primer trabajo fue como ayudante de pocero con un amigo de mi padre llamado Névinoy. Como no sabía ni siquiera hablar castellano, mi papá le pidió que me ayudara debido a que él también era paisano. Pero al poco tiempo me fui a trabajar con otro paisano de mi padre, en lo de Don Ernesto Pentenero, él se dedicaba a la fabricación de pistones en Devoto, así entré al oficio que me gustaba, el de los fierros.

¿Don Dino cómo siguió su vida?

-Yo quería aprender, quería avanzar y decidí dejar a Don Ernesto para ir a trabajar a otra fábrica de pistones de Don José Buglio que quedaba a cuatro cuadras de mi casa, era mucho más grande que la anterior y hacía bastante que estaba en el mercado, además tenía fundición propia.

¿Aprendió bastante?

-Don Benedetti era una persona mayor que por esas cosas de la vida se había vuelto un huraño, pero sabía muchísimo. Se decía que había sido profesor en la Escuela de Aviación de Córdoba, era un tornero de primera, con él aprendí un montón de cosas, era una persona que no hablaba con nadie pero a mí me tomó aprecio, tal vez porque era un pibe, vaya uno a saber.

¿Qué estudios tuvo?

-Mirá, en Italia terminé el segundo grado y el sexto lo hice aquí en el Antonio Devoto a la noche, ahí tuve la suerte de conocer muy buena gente, aprendí el idioma escribiendo y hablando. Luego fui a estudiar a la noche dibujo lineal. Una de las personas que más me insistió para independizarme fue mi señora Isabel. Pero yo sólo no podía así que le hablé a dos amigos para que trabajáramos juntos, con José Buttazoni que era tornero igual que yo. Y luego hablé con otro amigo Vicente Pierini que era rectificador y había trabajado en lo de Jasnis y Basano ya que, desde el primer momento la idea era abrir una rectificadora, debido a que en esos años después de la guerra, entraron muchísimos coches y por consiguiente había un montón de trabajo, digamos que fue un muy buen momento para nuestro gremio.

¿Dónde se instalaron?

-En Villa Lynch, digamos que la cosa venía relativamente bien, pero un día Vicente Pierini nos dijo que no quería seguir más. Él pensaba que la rectificadora no era redituable para los tres y se fue. Para nosotros fue un problema grande debido a que, tanto José como yo éramos torneros y de rectificación estábamos aprendiendo con él.

A los primeros que fuimos a ver fue a los hermanos Abate, que eran conocidos nuestros y estaban trabajando en lo de Jasnys y Basano, pero no aceptaron. Así fue que le propusimos a Antonio Salvucci que trabajaba en lo de Campi.

Salvucci sabía bastante de motores. Para formar la sociedad había traído una alesadora y una que otra máquina y nosotros pusimos los tornos, una alesadora y con eso empezamos el tallercito.

A pesar de los problemas que pudimos tener con Salvucci, le tengo que agradecer varias cosas. Primero, que gracias a él conocimos al ingeniero Francisco Lucius (Pancho), que para mí fue una de las personas más importantes en mi vida, a él le consultaba todas mis inquietudes sobre los motores, gracias al ingeniero, entramos al mundo del automovilismo.

¿Su primer corredor quién fue?

-El primero corredor que vino al taller fue Esteban Fernandino (Padre) a quien le hicimos un motor Ford para correr, al poco tiempo vino Carlos Descotte. Al separarnos con Salvucci, Descotte se fue con él y Fernandino se quedó con nosotros. El ingeniero Lucius nos presentó al sanjuanino Julio Devoto "Ampacama", un muy buen corredor de aquellos años.

¿En qué año inauguraron el nuevo taller?

-Al tiempo de separarnos de Salvucci, inauguramos el nuevo taller que estaba ubicado en la calle Murature y Av. San Martín en Villa Lynch, el cual tenía salida por las dos calles. Cuando lo inauguramos, cerca del 50, le pusimos de nombre: "**Establecimiento San Martín**", te digo mas, casi estuvimos dos años para poder mudarnos debido a que no nos daban luz, y cuando la dieron tuvimos que mudarnos en tres días... otro problema grande fue que estuvimos varios años sin teléfono y gracias a otro corredor, que le estábamos haciendo el motor, Juan Carlos Navone, lo conseguimos.

Don Pancho Lucius había traído de EE.UU. de la fábrica Ford un montón de novedades y las compartía con nosotros. Tal es así que en aquellos años los cilindros se bruñían a espejo, uno le pasaba la uña ni se sentía, y gracias al ingeniero el bruñido se empezó a rayar, él siempre nos decía que se tenían que sentir las rayas para que el aro trabaje con aceite y no se engrane y se asiente más rápido es así que nosotros empezamos a hacer este proceso algunos años antes que nuestros colegas. Y te digo mas, ni las mismas fábricas de camisas sabían esto. También el que me traía algunas novedades de los motores Ford de competición era Mercurio Giuliano y yo casi siempre trataba de aplicarlos a los motores de carrera aquí, más de una vez me despertaba a la noche y se me ocurría alguna idea y después la ponía en práctica. Un día me hice unas fresas, me preparé unas herramientas y me puse a reformar un motor Ford, cuando lo tuve listo lo llamé al Ingeniero, se quedó callado no lo podía creer, y le dije que él me había dado una idea, un principio y que yo traté de aplicarla en ese motor Ford de competición, y él me decía "**Dino**,

esto en EE.UU. no se conoce”. Yo le reformé lo principal, la entrada de la mezcla de los gases de la nafta y el aire que tiene la entrada del cilindro, le suavicé todos los caminos y además le reformé las guías de la tapa.

¿Quién fue el primero que utilizó el motor?

-Al primer corredor que le hice el motor fue a Julio Devoto, pero con la condición de que pusiera un buen Árbol de Leva de competición ya que él utilizaba el estándar, fuimos a probar el coche, debido a que la semana siguiente se corría en Tandil y lo probamos en un camino asfaltado nuevo en Ezeiza. Ahí en esos años era la pista de prueba de los coches de carrera, el auto anduvo a 187 Km. por hora, apenas llegamos al taller se cruzó a la sociedad de fomento para llamar al Ing. Lucius ya que yo no tenía teléfono, estaba emocionado, lo primero que dijo fue: **“Ingeniero, en Tandil la voy a ganar yo, no me puede ganar nadie..”**

Esa semana nos reunimos todos en el taller y terminamos de preparar el auto. Y llegó el domingo, Julio Devoto tenía el coche N° 7 y con el N°6 estaba Jorge Orduna. Antes de largar Devoto le comentó a Orduna que esa carrera la iba a ganar, ya que tenía un coche bárbaro. Es más, Orduna le dijo que cuando lo alcanzara lo iba a dejar pasar para que alcance a los de adelante, ya que largaban por auto con una diferencia de 20 o 30 segundos no recuerdo bien, pero cuando Julio lo alcanzó no lo dejaba pasar, él iba para un lado y Orduna iba para ahí.

Así estuvo unos cuantos km., venían por la ruta por el asfalto negro, hasta que Devoto vio un hueco y quiso pasarlo pero con tanta mala suerte que ahí terminaba la ruta y el camino se angostaba, los coches se tocaron, volaron por el aire, se llevaron los palos, los cables por delante, es así que Jorge Orduna se mató y Julio Devoto quedó muy mal, es más estuvo varios meses sin correr, nunca se supo por qué Orduna no lo dejó pasar.

Nosotros seguimos con el taller, le seguimos preparando el coche a Fernandino, a Sogoló y a Giuliano que también era un personaje, había sido aviador y siempre viajaba a EE.UU. Yo le decía que era un contrabandista con permiso, era muy amigo de Julio Elías Sojit, él también era muy buen corredor.

¿Con los Hnos. Gálvez tiene una historia especial?

-Un día el ingeniero Lucius trajo al taller a Oscar Gálvez, te podés imaginar mi sorpresa. ¿Lo conocés? me dice **“quien no lo conoce”** le digo, bueno vas a tener que hacerle el motor a él y así fue que él empezó a correr con motores nuestros, es mas, en esos años los que ganaban seguido eran los hermanos Emiliozzi o sino Juan Gálvez, y una que otra Oscar.

Recuerdo una carrera que se corría en Tres Arroyos, Benito Juárez y Necochea. Oscar llegó al Parque Cerrado donde estaban los boxes con casi 4 minutos de ventaja del 2° que fue Juan, se bajó, lo miraba al coche y no lo podía creer, les miraba las ruedas para ver si eran mas grandes. Conclusión, a los tres o cuatro días vino el otro hermano, Roberto, y me pidió si le podía mostrar algún motor

preparado. Yo no quería, es mas le dije que no tenía ninguno, debido a que yo sentía una especial predilección por Oscar, era un muy buen tipo, simpático y alegre en cambio Juan era un tipo callado, era medio triste, pero era muy buen profesional, el quería ganar todo y eso lo que a mi me daba miedo. El quería tener el motor más potente.

Volviendo a Juan Gálvez ¿le hizo algún motor?

-Sí, le hice un motor, pero el primer trabajo que le realicé fue reforzarle una bancada porque de 90 HP o caballos de fuerza que venía de fábrica, la tenía que llevar a 180 HP, entonces la teníamos que reforzar para que no se rompiera. La bancada del medio no estaba a nivel con las otras dos y no quedaban en línea, lo llamé a Juan y le comenté que tenía este problema, pero el porfiaba que no podía ser, conclusión esa bancada tuvimos que rellenarla, porque le faltaba medio milímetro, le hice ese trabajo, después le hice un motor, fue cuando me pidió que le diera prioridad a sus motores. Yo le dije que no, ya que no tenía una rectificadora para todo el público en general, aparte de eso atendíamos a otros coches de carreras en la cual Oscar era la prioridad.

Entonces Juan fue al taller de un muchacho que fue obrero nuestro y por lo tanto él sabía cómo hacer las cosas, además Juan ya tenía un motor hecho por nosotros.

¿Nunca más lo vio?

-Sí, mirá, la última vez que hablé con él fue en el taller de Ernesto De Milo en Plaza Irlanda. Juan tuvo, un año antes de que se matara, otro accidente grande y estaba con el cuello ortopédico. Lo miré y le pregunté: **¿vas a seguir corriendo?** y él me contestó: **si Ud. se aprieta o se corta un dedo ¿va a dejar de trabajar?** Así era él, con sus defectos y virtudes era un profesional 100%, vivía para correr y así fue que se mató en Olavarría por no usar el cinturón, bueno esta historia todo el mundo la sabe.

El día anterior le habíamos preparado el coche a Oscar pero ese domingo me dijo que no iba a correr, es más le pidió a Juan que no corriera ya que el tiempo estaba feo y en la noche había llovido bastante, Oscar le dijo **“Juan no corras por favor, sino alguno de los tres nos vamos a matar.”** El otro era un coche de los hermanos Emiliozzi, que en aquellos años junto a los Gálvez eran casi imbatibles, así fue que el presentimiento de Oscar se cumplió.

¿Los hermanos Emiliozzi eran tan buenos?

-Mirá no sé, lo que te puedo decir que tenían un muy buen auto, no te olvides que en aquellos años el Turismo Carretera era libre, no había reglamento y ellos corrían con un Ford con válvulas en la cabeza. Ese sistema lo habían traído de los EE.UU., el ingeniero Lucius me dio una explicación sobre esto, un motor de 100 HP con válvulas laterales al lado de los cilindros tenían un rendimiento, y si se ponía la tapa con válvulas a la cabeza tenía un 30% mas de potencia, debido a

que no tenía tantas fugas y esta era la ventaja que ellos tenían sobre los demás que usaban los motores convencionales.

¿Ud. le llegó a trabajar a los Emiliozzi?

-Mirá, después de los años sesenta cambiaron el reglamento de Turismo Carretera, lo primero fue el diámetro de cilindro STD no se podía pasar del milímetro y medio, además ellos tuvieron que sacar la tapa de cilindro, y así fue que ya no fueron lo mismo, al tiempo vino a nuestro taller Dante Emiliozzi para pedirme que le haga un motor, ya que después ellos iban a tener la muestra y mas sabiendo que Torcuato era un muy buen mecánico y todo se lo hacía él. Eso sí, se lo cobré bien, al mes vino de vuelta porque se le había hecho un agujerito en el botador, yo jamás fui un tipo egoísta y nunca escondí nada:

“Tome esta muestra y hágase una piecita igual a esta y póngala entre la válvula y el botador, va a ver que nunca mas se le va a agujerear un botador...”. le dije. Pero igual me sentí defraudado con ellos, si bien yo sabía que le iba a hacer un motor solo, lo mínimo que esperaba era un gesto de amistad, tal vez ya no ganaban como antes pero ya estaban compitiendo por la punta, todo dependía de ellos.

¿Por qué la prioridad era Oscar?

-Tal vez porque haya sido el primer grande que vino al taller, como ya te dije antes era un tipo bárbaro, simpático, muy noble, un señor con todas las letras, el único defecto que tenía era que vivía siempre apurado. Te voy a contar algunas anécdotas de él. Una vez estábamos terminándole el motor para que corriera en las 500 millas que organizaba el A.C.A. de Avellaneda, yo le estaba armando los pistones y lo único que me faltaba era ponerle los retenes de los pernos y le dije: **“...Oscar, espera un rato que enseguida lo terminamos”**, pero no quiso esperar y le manifesté que iba a tener problemas. Me dijo que tenía unos retenes especiales ingleses, pero yo le dije que todos los retenes eran importados ya que acá no se fabricaban, pero él insistió que lo iba a colocar él, conclusión el lunes a las 7 de la mañana estaba esperándome con el pistón en la mano. **Dino ¿vió lo que me pasó?**, y lo que mas bronca me da es que yo quería ganar esa carrera... Venía ganándola y tuvo que abandonar a lo cual le dije: **Oscar, nosotros ya tenemos una forma de colocar esos retenes.**

Otra anécdota fue en la carrera de Tres Arroyos: nosotros le entregamos el motor armado y probado, estaba apretando las tapas de cilindros, había apretado la primera y me faltaba la otra, le dije:

“Oscar, en una hora lo terminamos”,

No! no puedo esperar, la termino de apretar yo, dijo. En aquel tiempo casi no existía el torquímetro y yo lo tenía y antes de llevárselo le comenté a Oscar si tenía **esta herramienta**: me miró, se sonrió y me señaló las muñecas: **el torquímetro lo tengo acá**. Conclusión: tuvo que abandonar, yo lo veía venir para los boxes

con el coche fallando y cuando levantamos el capot tenía el block rajado en el medio...estaba la tapa mal apretada. El se quería morir y me dijo: ***Ud. es un brujo, me adivina lo que va a pasar. No Oscar , usted simplemente no sea bol...y apurado, nada más.***

Desde esa vez no salía un motor del taller sino estaba terminado y probado.

Otra vez vino Oscar que quería agrandar los cilindros a 0.40 para tener mas potencia y yo quería que corriera en STD, ya que para mí no incidía los 2 o 3 caballos de fuerza que podría ganar. A él igual le sobraba motor para estar entre los primeros, conclusión llegamos a un acuerdo: él quería 0.40 y yo STD entonces se lo hice a 0.20 y quedamos conformes los dos en vez de sacarle 1mm le sacamos 0.50mm.

¿Ellos tenían mucho apoyo?

-Tanto Juan como Oscar ya eran profesionales, Juan corría para ATMA, y Oscar estaba patrocinado por Ford Armando, pero en el año 55 A.J. Armando tuvo problemas políticos y se quedó sin ese apoyo, entonces yo le presenté a un amigo mío que tenía una fábrica de camisas, Bruno Hnos, Oscar le pidió a Roberto \$15000 por carrera y él le ofreció \$12000 por largada, ganara o perdiera. Aceptó pero el que se me enojó fue Devoto, ya que ellos lo patrocinaban a él, por lógica le habían quitado el apoyo, y como realmente tenía razón, le conseguí otro auspiciante.

¿Usted siempre trabajó con Ford?

-Si bien yo me especialicé con los coches Ford, también hice algo con los motores Chevrolet en el año '60, fuí el primero que le puse los aros finos y hoy están en todos los motores y al primer motor de competición en que lo puse fue al auto de Adolfo Sogoló y es así que ganó como 10 o 12 Km. mas de velocidad, si bien no fue tanto por los aros sino por el sistema que le adapté.

Yo sostengo que un motor naftero anda bien con tres aros lisos y uno rasca aceite y viene con dos, vos imaginate todo ese venteo (humo) que va al cárter es toda potencia perdida. Digamos que en un motor de 90 o 100HP se pierden como mínimo 10HP. Como te dije antes, al primero que se lo hice fue a Sogoló, lo primero que le pedí fue que me trajera los pistones sin canaleta en vez de traerme 16 aros que me trajera 24 en vez de 3/32 a 1/16, se lo hice y lo fuimos a probar a la pista de prueba en Ezeiza y el coche rindió 300 RPM más. Salió 3° fue el mejor puesto que logró pero si bien Sogoló tenía un nombre no era muy buen corredor, pero digamos que se defendía.

A mi amigo Ramón Requejo yo no le hacía los motores, él venía siempre al taller porque además de ser amigo era vecino. Y como yo notaba que abandonaba porque fundía las bancadas de su Chevrolet, se lo comenté y me pidió que le hiciera el motor con el sistema que yo había desarrollado. Y al quitarle el venteo del aceite, éste no se licuaba y así seguía lubricando, así fue que Ramón no tuvo mas problemas.

¿A qué corredores les hizo los motores?

-Galbato, Marchini, Menditeguy, Alzaga, Musso, Rienzi, un montón fueron.

¿También se dedicaron a la venta de repuestos?

Sí, con mi socio compramos una casa de repuestos que se llamaba ARCO que estaba prácticamente fundida. Llegamos a un acuerdo con el dueño, pagamos todas las deudas y con el tiempo mi socio compra esta Distribuidora. Fue tal el auge que tuvimos con los repuestos que decidimos dedicarnos exclusivamente a esto.

¿Y la rectificadora?

-Mirá, después del año '65 me cansé de la rectificación debido a que teníamos que competir con las fábricas tanto sea de Ford como de Chevrolet, ya que ellos solventaban a los pilotos de mayor renombre y yo al ver que no era mas rentable les dejé el taller a tres empleados míos, y como te dije antes ya nosotros nos dedicamos exclusivamente a la venta de repuestos. Estuvimos 10 años mas y así después de casi 30 años siendo socios, decidimos separarnos pero en muy buenos términos.

Don Dino vive rodeado de sus afectos, con su esposa Lita, su compañera de toda la vida, ya que en la próxima navidad cumplirán 55 años de casados, sus dos hijos Daniel y Estela y cuatro nietos. La vida de Don Dino es muy apasionante y muy rica en historias, pero por razón de espacio no pudimos poner muchas anécdotas que él nos contó. Próximo a cumplir 79 años me quedé con una reflexión suya.

“Estoy conforme con lo que me pasó en mi vida, nunca fui una persona egoísta, a lo mejor no me hubiera gustado que el mundo haya cambiado tan rápido, para poder llegar a entenderlo, porque viví acostumbrado de una manera y hoy todo lo que me enseñaron está al revés, tan rápido cambió todo, que casi no me di cuenta”.

Este reportaje fue realizado en Junio del 2001 en la revista N° 55.

Don Dino Durando falleció el 9-2-2002 a los 80 años dejó en esta vida una imagen de una persona honesta y muy generosa, comprometida con su trabajo y sus afectos.





MARCELO MARIOTTI
1925-2008

Marcelo Mariotti nació el 14 de junio de 1925. Inteligente, tranquilo y de hablar pausado, no disimula su origen italiano. Aquí nos cuenta por qué se convirtió en uno de los fabricantes de máquinas para la rectificación más importantes del país.

¿En qué pueblo de Italia nació?

-En Rifredi, Florencia. Mi infancia fue muy buena, mi papá Victorio trabajaba como jefe de planta de una fábrica de cubiertos Welter, mi mamá se llamaba Dina, tenía una escuela donde enseñaban bordados florentinos. Se puede decir que éramos una familia de muy buen pasar.

¿Cómo llegaron a la Argentina?

-A mi padre le hicieron una oferta de trabajo, ya que existía la idea de instalar una fábrica de cubiertos en Argentina con licencia alemana. Los dueños de este emprendimiento se llamaban Settepace, que eran joyeros y uno de los más importantes del mundo. Al principio él aceptó la oferta pero cuando llegó el momento se arrepintió de tener que venir, pero ya no podía romper el contrato. Vino al país en el año 50, pero a la fábrica nunca la pudieron terminar debido a que nunca le dieron el permiso para poder traer las máquinas. Entonces los dueños decidieron adaptar el edificio para trabajar en platería. Hacían cigarreras, broches y gemelos, entre otras cosas. Trajeron de Florencia alrededor de 45 obreros especializados para hacer este nuevo emprendimiento. Entre ellos trajeron a uno de los mejores grabadores del mundo.

¿Y su padre de qué trabajaba?

-Como encargado de la planta, además debía cumplir con el contrato que había firmado. Al cumplirse los tres años decidió volver a Italia, pero al poco tiempo regresó, todos nosotros ya vivíamos en Argentina. Pero él nunca se pudo adaptar acá, había perdido hasta la alegría de vivir y terminó enfermándose. Mi madre vino al país 6 meses después que llegó mi padre, junto a mi hermano Adolfo. Yo vine con mi esposa Valeria y mi hija Mariela. Llegamos en Julio del '51, hacía un

frío impresionante. Desde que decidí venirme, me salieron mal las cosas porque al principio íbamos a bajar con un barco nuevo, el Conte Grande, pero no me llegaron los papeles para poder ingresar a la Argentina, por consiguiente tuve que anular el pasaje y la agencia decidió darme otro pasaje para viajar en el buque Santa Cruz. Yo lo llamaba el barco de la muerte, era negro, grande, feo. Es mas, en ese viaje fallecieron tres pasajeros. Eso sí, viajé en primera clase.

¿Y qué impresión le causó el país?

-Te podés imaginar, me quería morir al principio fuimos a la casa de mi padre en Ramos Mejía que quedaba a seis cuadras de la estación. No había asfalto, la calle era de tierra, es decir un desastre, es mas casi me vuelvo a Italia pero pensé en mi familia y me quedé. Al tiempo me fui adaptando, no podía parar, tenía que trabajar, además ya habíamos tenido otra hija (Marisa) y la familia se había agrandado. Había que luchar y salir adelante, sobre todo por ellas.

¿De qué trabajaba en Italia?

-En la fábrica Galileo, como modelista de piezas mecánicas.

¿Y ahí qué hizo?

-Empecé a trabajar como modelista en Villa Ballester gracias a un paisano amigo llamado Bataqui. El había trabajado también en Galileo y estaba acá desde hacía 2 años precisamente trabajando en este taller. Me hice amigo de Bamse y gracias a él pude hacer algunos trabajos particulares, el primero fue unos pistones para un tal Pascuali. Así me independicé, no tenía casi herramientas ni maquinarias, estaba en un descampado de Ramos Mejía y en el medio del tallercito tenía un papagayo que me hacía compañía. Pero tuve la suerte de tener muchos clientes particulares y empresas importantes. Entre ellos vino a verme al taller el ingeniero Balloni que era el encargado de Ford en la parte de repuestos en la Argentina. No te imaginás la cara de desesperación que tenía cuando llegó. Habrá pensado **¿Dónde me metí?**, pero igual me dejó los planos de unas camisas del Ford alemán y me preguntó si los podía hacer. Le pedí un par de días para estudiarla y le dije que parecía difícil pero que iba a tratar de hacerla. Tuvimos una pequeña discusión porque me dijo que si no salía bien la pieza se jugaba el puesto de trabajo. En Ford habían hecho cinco pruebas y todas habían fallado. Al ver que no me tenía confianza le propuse que si la pieza fallaba **“no me pagaba nada”**, pero si salía bien **“me pagaba el doble”** de lo que había pactado. Aceptó, pero me llamaba todos los días para saber cómo iba... cuando lo llamé vino volando, fuimos juntos a la fundición y la camisa salió en la primera colada. Fue tal la alegría que además de pagarme lo pactado me llenó de regalos, a partir de allí les hice trabajos muy buenos.

¿Cómo siguió su historia laboral?

-Luego entré en una fábrica de máquinas para la rectificación. Faverson era una marca muy conocida en esos años, yo estaba trabajando en algunos modelos y el Sr. Facio me pidió que lo ayudara en la fábrica. Al principio yo no quería, pero me convenció con una propuesta económica más que interesante. Largué todo y entré en Faverson diseñando modelos de máquinas, me dio la dirección del taller para hacer una máquina de superficie plana que era una imitación de la Berco, pero pasado el año decidí irme porque tuve una discusión con el hijo del dueño, porque el vendía los materiales que teníamos en stock para la fabricación. Y un día me cansé y le dije a Don Facio; **“Me voy mañana porque el primer día se van los ladrones.”**

¿Y entonces?

-Con unos amigos, Franchini y Danielli, nos pusimos a fabricar carburadores para motos, pero desgraciadamente muy bien no nos fue, pero estábamos trabajando y eso era lo principal. Por suerte vino a verme el capataz que trabajaba conmigo en Faverson, Orlando Luciani, y me propuso formar una sociedad con otro muchacho que era dibujante de la empresa. Yo le manifesté que no podía dejar a mis socios, pero insistieron tanto que llegamos a un acuerdo. A la mañana iba a trabajar con los carburadores y por la tarde iba a trabajar con ellos.

Así formamos BLM, se llamó así porque era la letra inicial de nuestros apellidos. La B de Buchbinder que a pesar de no tener experiencia, era una persona muy capaz, la L de Luciani que tenía toda la experiencia y la M de mi apellido. Al principio fue durísimo porque la mayoría de los rectificadores sabían que habíamos salido de Faverson. La verdad que estas máquinas no brillaban por su buena calidad. Empezamos a hacer máquinas en un galponcito que era más parecido a un gallinero que a un taller. Casi ni herramientas teníamos, apenas un torno, una agujereadora, una máquina de superficie plana y la cepilladora grande nos la prestaba un amigo de Ramos mejía. A las 5 de la tarde alquilábamos una camioneta y llevábamos los largueros para cepillarlos y por supuesto trabajábamos hasta muy tarde. Así estuvimos un montón de meses y habremos hecho 6 o 7 máquinas hasta que compramos la Cincinatti. La primera máquina que hicimos fue una de Superficie Plana y se la vendimos a Mario Vicente y Cía.

La sociedad empezó a rendir frutos.

-Y sí, pero al tiempo vino a trabajar con nosotros un hermano de Luciani, Orlando, y ya nada fue lo mismo. Con él empezamos a tener algunas diferencias y fue por eso que decidimos junto con Ángel separar la sociedad. Luciani se quedó con su hermano en la calle Gualeguay, dedicados a la reparación de máquinas, y nosotros alquilamos en la calle Bahía Blanca un galpón a Ferrero, que tenía la rectificadora enfrente. Al principio fue durísimo hasta que nos

asociamos con Emilio Venicur y las maquinas se empezaron a llamar BMV. La sociedad no duró mucho, comercialmente no nos convenía ya que teníamos que hacer máquinas nuevas y él vendía las usadas entonces de común acuerdo disolvimos la sociedad. Y tuve que salir a vender máquinas.

¿Qué maquinas fabricaban?

-Planas, empernadoras, máquinas de alesar bielas. Esta al principio no la querían comprar porque los rectificadores preferían la Tobi Ar. Yo creía que esta era una máquina equivocada y trataba de hacerles entender el por qué. Así que arriba de una camioneta fui a cada taller con la máquina a hacerles demostraciones y empecé a imponer nuestra máquina.

En esos años hicimos nuestra primer máquina de cigüeñales y se la vendimos a Dino Durando de Establecimientos San Martín. El nos encargó una para cigüeñales hasta 2 mts. 20 y siempre nos traía plata sin saber si iba a andar bien. Que el nos tuviera esa confianza tenía un valor inmenso y la verdad que salió muy bien. Esta máquina nos salvó de la importación de las Berco ya que los importadores pensaban traerlas para abastecer el mercado. Y como no se fabricaba en ese momento, el impuesto era bajo.

¿Como resolvió ese asunto?

-Tuve una reunión con el Ministro de la Producción de esos años, el Ing. Ondar y al principio le discutí fuerte explicándole que la máquina existía y ya estaba funcionando. Terminó dándome la razón y dio la orden al secretario que a partir de ese momento no entraba ninguna máquina más sin pagar los impuestos correspondientes. Así fue que empezamos a hacer máquinas de cigüeñales de un metro y medio que era la medida lógica.

¿Se impuso en la industria nacional?

-Así es, tuvimos mucho trabajo. Vendimos mas de mil máquinas. En el año '69 habíamos alquilado un galpón muy grande donde llegaron a trabajar mas de 50 personas. Pero en el año 74 decidimos con Buchbinder ceder la fábrica a nuestros empleados y ellos formaron una cooperativa.

¿Por qué?

-Nosotros empezamos en el 72 con un proyecto de motores fuera de borda y pensamos que íbamos a tener un futuro bárbaro. Era de 1300cc y 100 caballos de fuerza, teníamos el proyecto en el año 73 y decidimos dedicarnos a esto ya que no lo fabricaba nadie en el mundo. Necesitamos capitales para poder hacer este proyecto y la Marina casi se asoció con nosotros. Vino el Almirante Poggi, hasta el mismo Juan Manuel Fangio nos trajo unos inversores españoles para ver el proyecto y justo yo no estaba en el país. Pero nos agarró el Rodrigazo y perdimos casi todo. Después nadie nos pudo dar una mano y tampoco había créditos.

¿Y qué hicieron?

-Seguimos con Ángel hasta el año 79 con otros proyectos hasta que venció el contrato de alquiler de la planta. En el año 78 ya se habían ido los muchachos de la Cooperativa al galpón en el que están actualmente.

¿Ud. fue amigo de Fangio?

-Sí, la primera vez que lo vi fue en el Autódromo de Bs. As. durante un GP de Argentina. El se despistó y con mi hermano Adolfo saltamos el alambrado para ayudarlo. Me pedía un pañuelo y yo no le entendía, al ver que yo era italiano me pidió un *fassoletto*.

Así fue como lo conocí, nos sacamos fotos juntos. Tiempo después fui a entregarle una máquina a Polverino en Mar del Plata y dio la casualidad que eran amigos y le comenté la anécdota. Juan me preguntó a qué me dedicaba y me felicitó por haber hecho carrera dentro del país. A partir de ahí nació nuestra amistad, un día vino con el Sr. Cicaré que se dedicaba a hacer helicópteros en Saladillo y hoy fabrica bombas de aceite para competición.

Fuimos con Fangio a comer un asado juntos a Saladillo. Lo volví a ver cuando Oreste Berta inauguró La Fortaleza. Yo fui a entregar una máquina de Árbol de Levas, para mí era un orgullo que el mejor preparador de autos del país tuviera una máquina mía.

Fangio me hizo una propuesta muy interesante ya que tenía un contacto en Europa con la fábrica Lamborghini. Quería traer los autos desarmados y ensamblarlos aquí, decía que con el galpón y con el conocimiento nuestro podíamos realizar este proyecto, pero justo sufrió un infarto en Milán y luego hubo un largo período de convalecencia, lo visité seguido pero francamente no me animé a tocar más el tema. Esto fue en el 73 y después nos pasó lo que te conté antes.

¿Cómo terminó la sociedad?

-Con Busbinder nos terminamos separando en buenos términos, fue entre dos caballeros: Uno realizó la división de los bienes que nos quedaban y el otro tenía la oportunidad de elegir primero. Me dolió mucho separarme de él, esto no se lo dije a nadie, siempre pensé que juntos éramos insuperables. Es una persona por demás inteligente, muy capaz, buen matemático, te puedo decir que hay muy pocas personas con esas virtudes.

¿Cómo se manejó comercialmente con los rectificadores?

-Muy bien, te puedo decir que el 90% de la gente nos respondió bien. A los únicos que le sacábamos plata era a los que tenían. Hubo otros que no tenían y muchas veces cerraba los ojos y trataba de ayudarlos. Pero lo más importante es que la palabra era un documento. Para mí los rectificadores, más que clientes, eran amigos. Es mas, hace algunos años hice una apuesta que con 20 litros de

nafta y sin un peso daba la vuelta al país y creo que lo cumplí. Por eso vaya mi agradecimiento a todos ellos y te voy a decir una sola cosa: “..**Yo le enseñé a un montón de rectificadores cómo utilizar las máquinas, pero aprendí muchísimo más de todos ellos.**”

La frase final lo pinta de cuerpo entero, como una lógica ofrenda a la palabra amistad. Don Marcelo dedicó buena parte de su vida al trabajo duro y hoy, ya retirado del mundo de los fierros, dedica su tiempo al cobijo de su familia y al tablero de dibujo, dónde sus hábiles manos aún pergeñan diseños y proyectos. Porque las ganas de hacer nunca descansan.

(Reportaje realizado en Diciembre del 2003 en la Revista N° 67. Don Marcelo Mariotti falleció el 17 de Junio del 2008 a los 83 años.)





ALBERTO MODUGNO

Comencé en esto a los 15 años, es decir en el año '45 –recuerda Alberto- trabajando en lo de Vallero, como todos saben, vendría a ser el padre de los rectificadores. Fue en la época de Oro del automovilismo, venían Gálvez, Farina, Di Lorenzo, sería una lista interminable de corredores que pasaban por el taller. Pero al que más recuerdo es a Gálvez, venía al taller con el coche y se subía a la vereda marcha atrás esquivando los árboles, tenía una habilidad bárbara, nosotros nos quedábamos con la boca abierta, además era un tipo genial.

¿Qué recuerda del paso por lo de don Vallero?

-El jefe del taller era don Eduardo Quirueñe una persona siempre dispuesta a colaborar con nosotros. En ese momento yo tenía 15 años y vivía a una cuadra del taller, como quería trabajar, un día fui y le pedí trabajo y me dijo que sí.

Comencé en el torno revolver, que era común en aquella época para hacer las piezas como las guías de válvulas entre otras cosas. Empecé como aprendiz, trabajaba de día y de noche estudiaba tornería en Medrano y Córdoba y luego fui a estudiar dibujo mecánico en Av. San Martín.

¿Hasta que año estuvo trabajando allí?

-Hasta que me tocó el Servicio Militar. Vallero era grandísimo, un adelantado para la época y para los que nos dedicamos a esta profesión el ejemplo a imitar; en aquella época tenía torno revolver, torno paralelo; éramos cinco torneros trabajando, yo aprendí mucho con un señor llamado Marangón, una excelente persona. En el taller estaban casi todas las maquinarias, con decirte que en esos años había comprado un galpón en la calle Bustamante, donde había una algodonera y empezó a fabricar cojinetes que se llamaban Val Ros. Era un cojinete un poco duro, en metal rosado, fue el primero, por eso siempre digo que fue el primero en todo.

¿Y cuándo volvió del Servicio Militar?

-Fui a trabajar a Tryan SRL en Mariano Acha, estuve algunos años, pero luego

hubo un conflicto gremial con paros incluidos y decidí irme.

¿Cuándo se independiza?

-Con Alberto Sánchez y Nigro habíamos trabajado juntos en lo de Vallero; Sánchez, Nigro y yo decidimos abrir nuestro propio taller en la calle Padilla en Villa Crespo. Nigro se separó al poco tiempo de la sociedad. La verdad cuando comenzamos a trabajar nos fue muy bien, era un taller chiquito, mirá si era chico que los motores los lavábamos en un tacho de 200 litros de aceite, un día lavábamos una parte y al día siguiente la otra mitad, eran otras épocas, hasta te pagaban los motores por adelantado.

¿Cómo fueron los comienzos?

-Todos los comienzos son difíciles, si bien teníamos muchos trabajos; nuestro taller además de chiquito, cuando llovía se inundaba la calle y como si fuera poco teníamos delante de la puerta una feria que venían a hablar por teléfono al taller. Al comienzo no teníamos máquina de Cigüeñales. Durante años envolví los cigüeñales y me iba en tranvía o en subte al taller de Descomotor que quedaba en Chacarita, ellos nos hacían los Cigüeñales y Jasnís y Basano los cilindros. Era todo a pulmón. Después poco a poco fuimos comprando algunas herramientas o máquinas que nos hacían falta, la primera que compramos fue la de cilindros chiquita, luego al tiempo compramos la de pistones, y empezamos a progresar de a poco y con mucho esfuerzo.

Arriba del taller de la calle Padilla vivía un joyero y nos ofreció una propiedad, era una casa vieja con un galpón en el fondo y quedaba en la calle El Cano 4820, donde hoy funciona la rectificadora, pero tenía una hipoteca y nos ofreció si queríamos comprarla. Con Alberto decidimos comprarla. Al tiempo pagamos la hipoteca, refaccionamos e hicimos todo el taller, compramos las maquinarias que nos faltaban. Se pagó todo con el trabajo del Taller, prácticamente no teníamos vacaciones, trabajábamos muchísimo, teníamos muy buenos clientes, como Grafa, Centenera, Alba, Química Colodrial, Estancia Santa Rosa. Hasta el año '76 todo fue trabajo, alegrías y progreso, fue hasta cuando falleció "Palito" Sánchez, yo continué conservando el apellido de él hasta hoy, porque es como una marca registrada, todo el mundo nos conoce por Sánchez- Modugno.

¿Cómo era Sánchez?

-Un tipo sensacional, simpático, alegre, pintón, imitaba a Sandrini como nadie; le gustaba la milonga, en los carnavales venía a trabajar con el disfraz. Recuerdo que una vez me llevó a un baile de la Boca donde era un ambiente fulero con mujeres de pañuelitos al cuello, los tipos con pantalón a rayas, en aquel entonces yo era un pibe. Lo recuerdo con cariño, trabajamos juntos como treinta años, estaba casado con mi hermana.

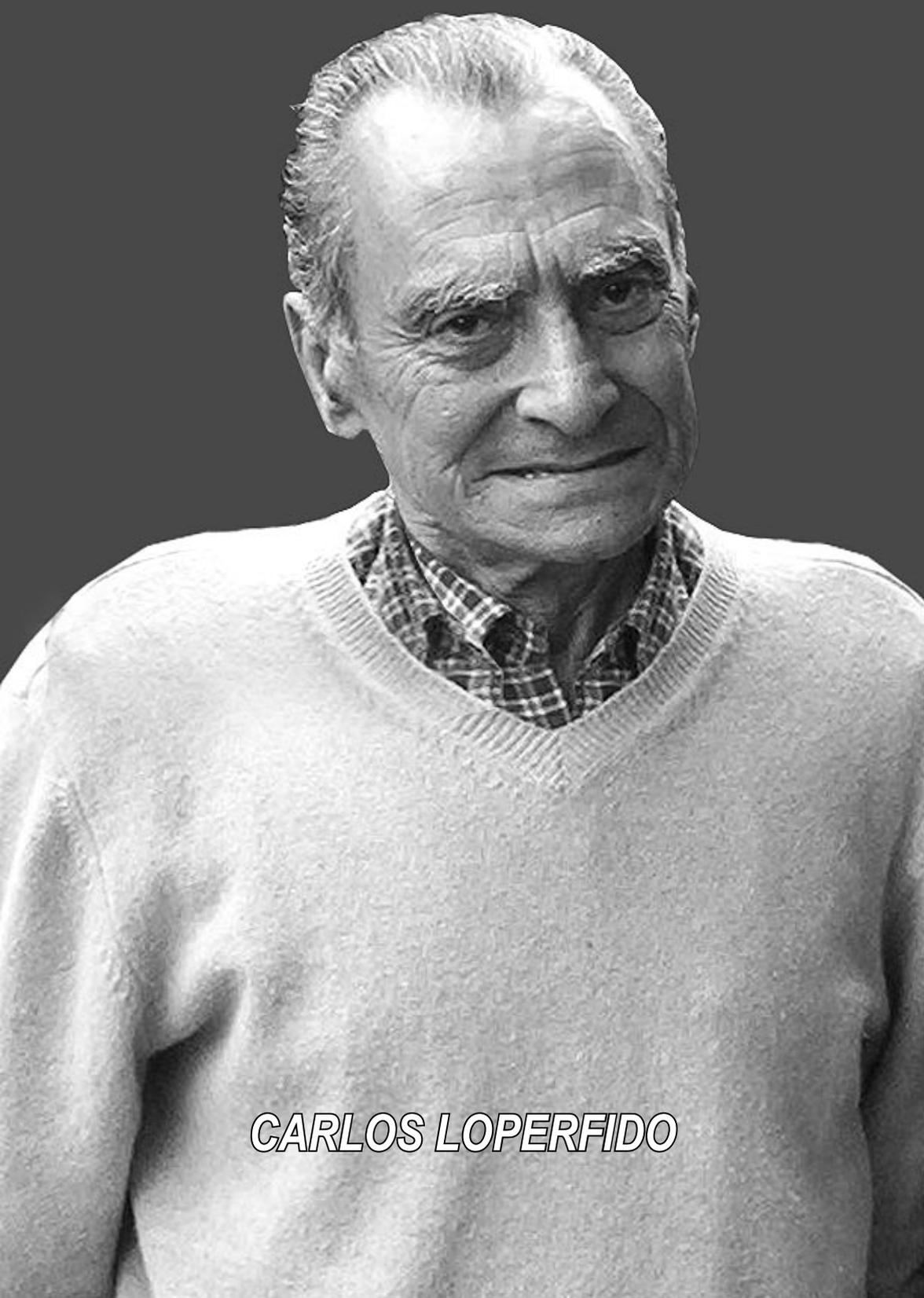
En lo profesional manejaba la máquina de cigüeñales como ninguno, centraba el



cigüeñal en la maquina, revoleaba el martillo en el aire y le pegaba el golpe para centrar una milésima, realmente “Palito” era un gran tipo. Ahora prácticamente la época cambió, nos cuesta mantener el taller y en lo personal a veces tengo que vivir de la jubilación, ya que hace unos años me jubilé.

Hoy Alberto Modugno continúa al frente de su taller con la nostalgia del tiempo que se fue y recordando siempre a su amigo y socio “Palito”, rodeado por el cariño de su mujer Ángela sus tres hijos Pablo, Marcela y Silvia quienes le han regalado la alegría de seis nietos. Ha decidido que este sea su último año de labor, tras medio siglo de fructífera labor al frente de su empresa.





CARLOS LOPERFIDO

Carlos Lopérfido es una de esas personas sencillas que dignificaron el trabajo del rectificador y gracias al sacrificio y el esfuerzo personal logró montar su propia rectificadora, con la que soñó toda la vida.

Carlos Lopérfido nació en Mola di Bari en Italia el 18 de marzo de 1935. Era un bebé cuando su padre Nicolás emigró a la Argentina en busca de un horizonte mejor. La guerra y la situación de aquel país marcó una infancia muy triste y recién en el año '47 logró reunirse nuevamente con su padre. ***Cuando nos estábamos empezando a conocer tuve la desgracia de perderlo en un accidente. Fue en el año '52,*** memora con emoción, al comienzo del relato.

¿Cómo era él?

-Un muy buen tipo, en esos cinco años que pasamos juntos me brindó todo el amor que un padre puede darle a un hijo. Al principio yo no sentía el mismo afecto, tal vez porque me dolió tantos años de separación y de necesidades, pero cuando él falleció, realmente me dí cuenta lo mucho que lo quería y lo necesitaba.

¿Cómo asumió esa pérdida?

-Fue duro, quedamos solos con mi madre, yo estaba en la escuela industrial N°11 y empecé a estudiar de noche para ayudar a mi madre. Ella era todo para mí pero su salud se fue quebrantando aún mas después de la muerte de mi papá y en el '57 ella también se fue. Siempre la recuerdo, nunca voy a olvidar una pequeña anécdota que me dejó marcado de por vida: yo todavía era un niño, la comida era racionada en la guerra, nos daban un pan por persona y una mañana como todos los días me levanté con mucha hambre, mi madre me daba la mitad de su ración y yo, con toda la inocencia, le dije: **“Mamá, ¿ Cómo puede ser que con todo lo que como todavía siga teniendo hambre y vos comiendo mucho menos no lo tengas..?”** Ella me miró con los ojos llenos de amor y tristeza y no dijo nada y en su silencio comprendí el gran sacrificio que hacía por mí. Esa fue Juana María mi mamá, una gran mujer.

¿Cómo logró reponerse?

-Al principio me costó reaccionar, anduve un poco a los tumbos pero por suerte pude equilibrar mi vida. Un amigo me ayudó a entrar en Merex Argentina, que en esos años era una de las rectificadoras mas importantes de la zona sur, en Avellaneda. Tenían todas las maquinarias que existían en esos años y yo entré como aprendiz, no tenía ninguna experiencia, pero como había estudiado en la escuela Industrial, sabía bastante de medidas y de prácticas de taller. No me costó tanto aprender y además tuve la suerte de encontrar tres personas que me enseñaron el oficio como correspondía. Ellos eran Alberti y Ezzio que eran los encargados de taller y Alberto Saenz que estaba en la máquina de cigüeñales.

Yo tenía ganas de aprender y con sólo mirar a los otros operarios fui aprendiendo y en un año ya manejaba todas las máquinas de la rectificación.

Fue un orgullo, además me había dedicado al trabajo para no sentirme tan solo. Allí estuve hasta diciembre del '58 porque el dueño, López Roda, decidió cerrar el taller de rectificación y empezaron a fabricar válvulas para YPF. Era un trabajo rústico y no me gustaba.

¿Y que pasó con usted?

-Un amigo me recomendó en Rectificación Cuccarella, otras de las rectificadoras importantes de esos años. Justo en esa época, Enero del '59, trajeron máquinas Berco porque necesitaban nuevas tecnologías y me tocó instalarlas. Era una planta modelo, con banco de pruebas para los motores inclusive. Pero tuve que renunciar cuando le comenté a Don Héctor Cuccarella que iba a ir a Italia a conocer a la persona que iba a cambiar mi vida. Además tenía una asignatura pendiente con mi madre.

Cuéntenos.

-Es una historia de amor, cuando mi madre veía que su salud se iba deteriorando, me pidió que me casara, que no me quedara solo. Además dijo que la mujer ideal para mí era Rita, una chica de mi pueblo con la que nos conocíamos de chicos y nos llevábamos bastante bien. Cuando falleció mi madre comenzamos a escribirnos, en una de esas cartas me pidió que fuera a Italia para que nos conociéramos mejor. Llegué allá un 15 de enero del '60 y me casé el 11 de febrero. A partir de ahí es la mujer de mi vida, la verdad le doy gracias a Dios por haberme casado con ella, la adoro mas que a mi vida, ella me acompañó y me supo entender en todo. Y me dió tres hijos maravillosos. En Italia me quedé 6 meses y tuve que volverme porque si me quedaba un día mas tenía que hacer el servicio militar.

¿Trabajó allá?

-Sí, en una rectificadora muy importante, pero los sueldos eran muy bajos, por eso tomamos la decisión de volver. Yo le comenté a mi señora que en Buenos Aires ganaba tres veces más y que íbamos a tener un futuro mejor y con progreso

y gracias a Dios no me equivoqué. Pero al principio sufrí mucho por mi mujer, ella era de una familia que estaban muy bien en Italia y yo la traje a vivir a un inquilinato en La Boca. Pero ella nunca se achicó, me ayudó y luchó a la par mía, lo único que le prometí que le iba a dar todo lo que ella se merecía. Y creo que cumplí.

¿Y volvió a su trabajo?

-Sí, a la semana de volver comencé a trabajar nuevamente con Cuccarella. Él tenía su carácter pero respetaba a la persona que trabajaba. Tuvimos una gran amistad, me apreciaba mucho y yo me mataba trabajando. Le rendía por tres personas, trabajaba en dos alesadoras, la bruñidora y la máquina de frentear todas a la vez. Y cuando me necesitaba para otra máquina, también. Siempre le rendí, por eso cuando le pedía un aumento, él me lo daba. Igual me decía: **“Vos me vas a fundir”**.. y yo le retrucaba: **vos no te vas a fundir. Vos te estás llenando de plata conmigo.**

Allí quedé hasta junio del '66.

¿Por qué se fue?

-Y, habíamos formado una sociedad con un compañero, Humberto Persegani en el '64. Al principio se fue él de la firma y yo quedé un tiempo mas , hasta las dos de la tarde trabajaba en Cucarella y a la tarde me iba a trabajar a Longchamps, donde instalamos el taller. No te podés imaginar el sacrificio, volvía a mi casa en La Boca como a las doce de la noche. Con el tiempo nos empezó a ir bien y decidí dejar Cucarella. Fundamos Rectificación Ritma, trabajábamos muy duro y logramos el objetivo que nos habíamos propuesto. Tener una rectificadora importante con todas las máquinas y local propio, pero por esas cosas de la vida que no vale la pena recordar, nos separamos.

¿Y entonces?

-Hubo que empezar nuevamente de cero. Al principio fue muy duro, empecé a trabajar en casa, había que darle de comer a mi familia. Desde el principio me fue bastante bien pero igual estaba bastante preocupado por mi futuro. Con el tiempo empecé a construir un local, ya no podía seguir trabajando en mi casa y cuando mi hijo Juan Carlos salió del servicio militar vino a darme una mano. Fue una gran alegría, resultó un compañero de fierro y hoy me está reemplazando en el taller. Te puedo asegurar que lo hace mejor que yo, luchamos mucho y por suerte pudimos salir.

¿Cómo llega a la culminación de sus sueños?

-Con los años pudimos comprar un lote relativamente grande donde construimos el taller que siempre soñé desde que comencé esta actividad. Tiempo después se sumó mi hijo mas chico, Francisco. Al principio no estuve muy de acuerdo porque

quería que estudiara y tuviera un título, pero él insistió y arrancó en la venta de repuestos, a pasar los presupuestos y para nosotros fue un alivio bárbaro ya que nos despreocupamos de todo esto y pudimos dedicarnos exclusivamente al taller. Hoy con orgullo puedo decir que tengo dos hijos que valen oro. Además por supuesto tengo el inmenso amor de mi hija María Cecilia y de mis cinco nietos que son la alegría de mi existencia.

¿Y qué le preocupa hoy?

-Hoy mi mayor preocupación pasa por mi salud. El único vicio que tuve en mi vida fue el cigarrillo. Fumé mucho y hace unos años tuve un aviso y no quise dejarlo. Cuando me volvió a golpear de nuevo, ya tenía una efisema. El pulmón izquierdo lo tengo casi acartonado, la pasé muy mal.

“.....Pienso que todas las enfermedades son dolorosas, pero no poder respirar es terrible. Pero le estoy dando pelea a la enfermedad y si Dios quiere creo que voy a salir adelante, por supuesto que esto lo voy a lograr gracias a la contención y al amor de mi familia. “

Este reportaje se realizó en Mayo del 2005 en la Revista N° 75. Al día de hoy don Carlos le sigue dando pelea a su enfermedad, con la efervescencia de quién se sabe poseedor de una fuerza interior que no lo deja entregarse. Para ello también cuenta con el estímulo que supone el afecto y el amor de su familia.





BLAS STABIO

Nuestra meta consiste en traspasar la frontera de Buenos Aires, acercarnos cada día mas al rectificador que está en otra provincia; acortar distancias con colegas que viven en otra parte del país, pero que como nosotros tienen las mismas perspectivas de futuro en este proceso de cambios que se está llevando a cabo, no sólo en nuestro país sino también en el mundo.

Los rectificadores debemos unir nuestras manos, crear el Federalismo del que tanto se pregona y tan difícil se torna en ejercitar; por esto mismo en el reportaje de este número, quisimos escuchar a alguien que viva en una provincia que no sea Buenos Aires.

El Sr. Blas Stabio gentilmente accedió a nuestra invitación y ha permitido compartir un poco de su historia y la de su provincia. Una misma realidad que cotidianamente palpamos ya sea que residamos en Buenos Aires, Santa Cruz, La Pampa o cualquier otro punto del país. Norte, Sur, Este, Oeste. No importa, todos pertenecemos a la misma actividad, todos enfrentamos día a día los mismos problemas.

El Sr. Stabio pertenece a una familia con una tradición ligada a la rectificación desde hace años, ya que su padre y su tío fueron quienes se iniciaron en esta actividad.

“Rectificaciones Juan Stabio SA”, nace en Córdoba en abril de 1923.

En cada momento de la charla hemos podido observar un hombre con empuje, visionario, que tiene muy claro el concepto sobre la empresa de la rectificación.

Con sus 64 años, tiene una gratificante experiencia de vida. Cinco hijos, doce nietos y su actual esposa Tati integran los tesoros mas preciados que lo acompañan. No solo nos habló de su empresa sino también de hechos significativos de su vida que lo marcaron a veces con alegrías y otras veces no tanto, pero siempre luchando y apostando a seguir adelante. Ama al automovilismo, donde compartió emociones en su juventud.

¿ Cómo nace “Rectificaciones Stabio?”

-Mi papá Armando tenía 19 años y era el mayor de cinco hermanos varones, era

una persona muy inquieta que le gustaba mucho los fierros, y fue así que con el hermano que le seguía en edad Norberto, quien tenía 17 años, decidieron abrir un taller de rectificación. Le pusieron Juan Stabio que era el nombre de mi abuelo, un poco por respeto a su padre. Mi abuelo era un gringo bárbaro, muy particular, que permitió a sus hijos desarrollar la actividad. En un principio no solo los ayudó monetariamente, sino que los acompañaba orientándolos, dándoles palabras de aliento o su experiencia de vida. La verdad que para ser un Piamontés era un hombre de vanguardia.

Mi abuela era bien tana, se llamaba Lucia y era una mujer con empuje, incluso discutía con sus hijos por la forma en que se debía manejar los negocios.

¿ Cómo era su padre?

-Un hombre con mucha visión, muy emprendedor. Siempre apuntó a desarrollar una rectificadora grande, de buen servicio y tratando de generar fuentes de trabajo. Nos acompañó hasta una edad avanzada. Llegó a la tercera edad con mucha lucidez, muy activo, siempre buscaba algo que hacer. Era un hombre pleno de vida...

Ustedes fueron uno de los primeros rectificadores de su provincia.

-“Juan Stabio” fue una de las primeras rectificadoras no sólo de Córdoba sino del interior del país. Con el correr de los años los otros hermanos fueron integrándose a la empresa. Primero fue Julio y luego los dos más chicos Orlando y Osvaldo.

¿ Cómo se fue gestando la historia de su empresa?

-Como te dije al comienzo nacimos en 1923, siendo una de las primeras en el interior del país, pero creció fuertemente en los años '44 , '45, era una empresa que aparte de la rectificación del motor y la venta de repuestos, empezó a expandirse en otras actividades, teníamos concesionarias. En el año '47 se inauguró un edificio muy importante de ocho pisos, en esos años era el tercero en importancia, en la Ciudad de Córdoba, con 7 y 8 departamentos por piso. En este edificio en la planta baja funcionaba la concesionaria y la casa de repuestos y en la parte posterior con salida sobre la calle Santa Rosa se construyó la primera cochera con seis pisos y la Estación de Servicio. Ahí también estaba la rectificadora y el taller mecánico. Todo esto lo generó la rectificación pero indudablemente eran otros años. Llegamos a tener 230 empleados.

¿Lograron ser una empresa líder?

-Con mucho empuje lograron desarrollar una empresa líder en la rectificación y en la rectificación automotriz. Por supuesto que con esfuerzo sacrificio y con un muy buen servicio, esforzándose por la atención del cliente, no quedándose tecnológica ni técnicamente en todo lo referente al motor.

¿ Qué sucede con la actividad en Córdoba?

-Hoy en Córdoba la rectificación está como el resto del país, con altibajos, no es

parejo y constante como en otros años que uno sabía aproximadamente cuántos motores tenía al mes. Hoy no se sabe. Igual soy optimista con el futuro de nuestra actividad. Indudablemente el que está en la actividad se va a tener que tecnificar, bajar costos porque hoy todo el mundo se preocupa por brindar mejor servicio, con mayor agilidad mayor eficiencia pero también midiendo los costos de producción, pienso que es donde tenemos que apuntar.

¿ Cómo ve a la rectificación?

-Todos los que estamos en la rectificación de motores sabemos que es una actividad de mucho sacrificio, es muy estresante, pero también da sus grandes satisfacciones; indudablemente siempre se depende de una infinidad de factores que entorpecen nuestra labor. No hay que quedarse, hay que seguir, más ahora que los tiempos lo requieren. Los tiempos que se nos vienen van a ser muy duros para que no pongamos atención en todo esto.

A veces los cambios no son fáciles...

-Yo por mi actividad tengo contacto con colegas de diversas provincias, y siempre que puedo les manifiesto que cambiar es cuestión que uno se decida, en estos tiempos no se puede seguir en la actividad como hasta ahora, y si se piensa continuar igual no se va a poder. Uno debe mentalizarse en cambiar, al principio empezar a cambiar las pequeñas cosas, tampoco sirve decir que hay que cambiar todas las maquinarias de hoy para mañana, a lo mejor se puede comenzar con una herramienta o máquina pequeña que nos posibilite agilizar el proceso de trabajo, pero debemos comenzar con algo. No es fácil, nada fácil, solo hay que darle para adelante, tratando de informarse, de nuclearse y sobre todo de apoyarse en el colega, porque siempre miramos con un recelo que es ilógico. Las grandes empresas mundiales nos están demostrando las fusiones y los intercambios, y vemos que hay empresas que no quieren cambiar y al tiempo tienen que transferir o cerrar sus puertas. De aquí en más la decisión que se debe tomar para seguir es modernizarse y capacitarse o lamentablemente quebrás.

¿ Qué opina de la globalización?

-Nos tiene preocupados; la globalización no es que sirva o no sirva, de ella no se salva ningún país, e incluso preocupa a países del primer mundo. A esto se ha llegado en primer término por el acceso de las comunicaciones, al estar comunicados con cualquier parte del mundo mas el desarrollo de nuevas tecnologías, hace que se trastocuen las economías y con mayor razón nosotros, que estamos en vías de desarrollo, tenemos que soportar el peso de las poderosas; es muy difícil que se abran de golpe las puertas hacia un primer mundo, del cual estábamos totalmente desconectados. Esto no es un mal que tenemos que pelear contra este sistema y arreglarlo, sino es que debemos adecuarnos a las circunstancias que nos toca vivir. A Dios gracias que el mundo está evolucionando, porque esto hace que el

hombre crezca su ingenio, se renueve, se preocupe de estar en actividad y buscar nuevos horizontes. El que no arriesga no va a poder seguir, porque el peso de la competencia es cada vez más grande, la posibilidad de información es cada vez mayor. Hoy uno entra en Internet y tiene al instante, la información de lo que está ocurriendo dentro de nuestra actividad en EE.UU. o en Europa, por eso es hora de buscar de alguna manera de estar actualizados.

¿ A quienes les cuesta mas?

-No es tarea fácil tanto sea para las grandes empresas, para las medianas o las pequeñas. Cada uno en su nivel debe ubicarse mentalmente a que horizonte debe dirigirse y en este sentido caminar. Indudablemente, no todo lo pasado no sirve mas, uno debe seguir utilizando lo que nos sigue sirviendo, pero ir transformando lo que hoy va perdiendo vigencia.

¿ Cómo nace la cooperativa de Córdoba?

-Fue la inquietud de la gran mayoría de los socios de la Cámara que reunión tras reunión venían charlando, que cada vez aparecían mas clientes con el repuesto del motor en la mano; allí percibimos que iba en perjuicio económico para nosotros y un desprestigio para nuestra actividad, porque teníamos que colocar el repuesto que nos traían nuestros clientes.

¿ En que año fue?

-Esto fue mas o menos en el '76 '77 y fue así que el Sr. Gabriel Tabella tomó la decisión, primero en nombre de dos personas, que fuesen a visitar a la Cooperativa de Mendoza que ya hacía dos años que estaba funcionando. Cuando regresaron dieron un amplio informe que era factible desarrollar este tipo de empresa y entonces automáticamente el Sr. Tabella designó cinco personas para que nos ocupáramos de armar definitivamente la Cooperativa.

¿ Fue difícil la tarea?

-La verdad que para mí fue una tarea mas que grata de haber podido integrar esta Comisión que estuvo conformada además por los Sres. Juan Ferreti, Horacio Bornancini, Alberto Rinaldi, Alberto Cabello. Lo que siempre caracterizó a esta Comisión es la transparencia con que se maneja, además de una responsabilidad poco común; he visto actuar a los miembros del Consejo cuidando en el detalle los centavos, con la preocupación de saber que era algo en el que participábamos todos los rectificadores, o sea en esa responsabilidad se fue consolidando mucho más rápido de lo que hubiéramos imaginado. Nos jugábamos todo en un mismo sentido, sin dejar de competir individualmente cada uno de nosotros en su empresa hemos cuidado y seguimos cuidando la Cooperativa, porque nos soluciona el problema del repuesto porque en este tema el rectificador está incorporando tecnología. No es posible que el cliente traiga el repuesto, ya que cualquier inconveniente que surja



de ese repuesto, nosotros tenemos que hacernos responsables de ese problema.

¿ En que benefició a cada uno de ustedes pertenecer a la Cooperativa?

-Al aglutinarnos en una empresa de este nivel indudablemente nos fortaleció y fuimos creciendo. Se hizo con mucha prudencia, con un esfuerzo muy especial. Hoy la hemos transformado en una empresa nacional, ya participan 14 o 20 rectificadoras de otras provincias, pensando en el interés común de nuestros colegas de la Argentina. La Cooperativa tiene un futuro muy importante para todos los rectificadores que indudablemente nos va a afianzar en un futuro inmediato. Nosotros siempre estamos agradecidos a cada socio porque nos supo escuchar y entender en el sentido que el Consejo quiso darle a esta empresa, y hoy hablamos todos el mismo idioma, no solo los socios fundadores sino los socios del país.

Usted habló del Sr. Gabriel Tabella, un rectificador prestigioso dentro de nuestro país ¿ Cómo lo recuerda?

-El fue presidente de la Cámara de Córdoba, esta fue fundada en 1965. Todos los que tuvimos el placer de conocerlo lo recordamos con mucho afecto, porque fue un poco el padre de todos nosotros, teniéndonos muy unidos a todos los rectificadores de Córdoba. Era un hombre muy recto, energético pero muy equilibrado; tenía una fuerza espiritual muy particular en la conducción de todo lo que emprendía. Desarrolló muy bien su empresa. Ha participado no solo en la Cámara, fue uno de los fundadores de FACRA del que fue presidente por algún período, además alguna que otra asociación empresarial en Córdoba. Con mas de ochenta años estuvo al frente de nuestra Cámara. Falleció a la edad de 87 años, fue un ejemplo como persona, defendió siempre lo que emprendió.

¿Actualmente donde está la rectificadora Stabio?

-En Pajas Blancas, a quince cuadras del aeropuerto. Hoy estoy asociado con mi hijo Fernando y el Ingeniero Recalde a quién le hemos habilitado una parte como socio. A la rectificadora la maneja mi hijo, al estar yo en otras actividades, él tiene todas las responsabilidades en este tema. Realmente ha heredado el amor por los fierros de su abuelo y la familia.

¿ Su familia siempre lo acompañó?

-Sí, siempre fui una persona con mucha suerte, mi primer esposa Teresa fue una pareja ideal, espléndida, mi compañera hasta el año '85 en que falleció. Supo comprenderme. Yo siempre fui un tipo bastante difícil, en mi juventud tenía pasión por las carreras de automóviles. Aparte con los negocios casi no estaba en casa y ella con su sabiduría supo acompañarme en todo. Después la vida me dio una nueva oportunidad y conocí a una nueva compañera, Tati, también ella sabe acompañarme y comprenderme. Es una excelente persona, que realmente me da las energías para continuar viviendo. Es alegre, vivaz, por eso digo que fui afortunado. Al igual que mis hijos y mis nietos quienes me acompañan siempre. Ellos son muy importantes.

Reportaje realizado en Octubre de 1998 en la Revista Nro 29. Hoy don Blas Stabio sigue firme al frente de sus emprendimientos, sabedor de que cuando las anécdotas le ganan la pulseada a los planes, uno comienza el declive. Y no está en su cabeza la idea del retiro.





JORGE IRURETAGOYENA

"EL COLO"

1950-2007

La noticia de la inesperada muerte de Jorge Iruretagoyena, “El Colo” para los amigos, nos sacudió mal el pasado 15 de febrero de 2007.

Me parece mentira tener que escribir este tipo de nota. Me duele hasta la piel porque los que tuvimos la fortuna de conocerte sabemos de qué hablamos, pero cómo te explico que se me hace difícil entender que no te voy a escuchar mas decirme, mientras me dabas un abrazo: “**¿ Qué hacés negro de mier...? ¿Te acordaste de visitar a los pobres?**”, cada vez que llegaba a tu taller, donde antes de empezar a hablar de trabajo era el tiempo de recorrer con placer cada una de las vivencias de nuestra vida.

Es que la familia era uno de tus grandes valores, esos que no se negociaban nunca, será por eso que nos contábamos todas las alegrías y tristezas, donde abrías tu corazón por completo para mostrar tus sentimientos, esos que solías ocultar frente a otros para evitar que pensarán que eras un sentimental. Justo vos que dabas esa imagen de fortachón impenetrable.

Cómo te explico que una de las grandes cosas que me pasaban era disfrutar esas largas sobremesas que se dilataban charlando, contando anécdotas, acordándonos de los amigos, de los viajes de trabajo que compartimos, riendo de nuestros defectos y virtudes pero ponderando por sobre todas las cosas el valor de la amistad como ejemplo supremo. Porque de eso se trata, si en definitiva podíamos coincidir y disentir en un montón de cosas, con total respeto a la amistad que nos profesábamos, a pesar de que no nos veíamos con tanta frecuencia, se sobreponían siempre. Francamente me hubiera gustado compartir mayor cantidad de tiempo con vos, pero viste? la vida es así, te va llevando por caminos diferentes, las obligaciones, la familia, las distancias, vaya a saber por qué a uno siempre le falta tiempo para compartir con la gente que uno quiere. ¿ Cómo te explico?, la verdad es que hay cosas que no entiendo, en tu despedida definitiva me pregunté varias veces si todos tenemos el mismo respeto por la amistad, siento que con tantas alegrías que nos brindaste, todos debimos estar hasta el último minuto con vos, pero dejá, capaz que es mi manera de ver las cosas.

Cómo te explico, se me hace difícil que te hayas ido..

CHAU COLO, TE VAMOS A EXTRAÑAR... HERMANO!



