

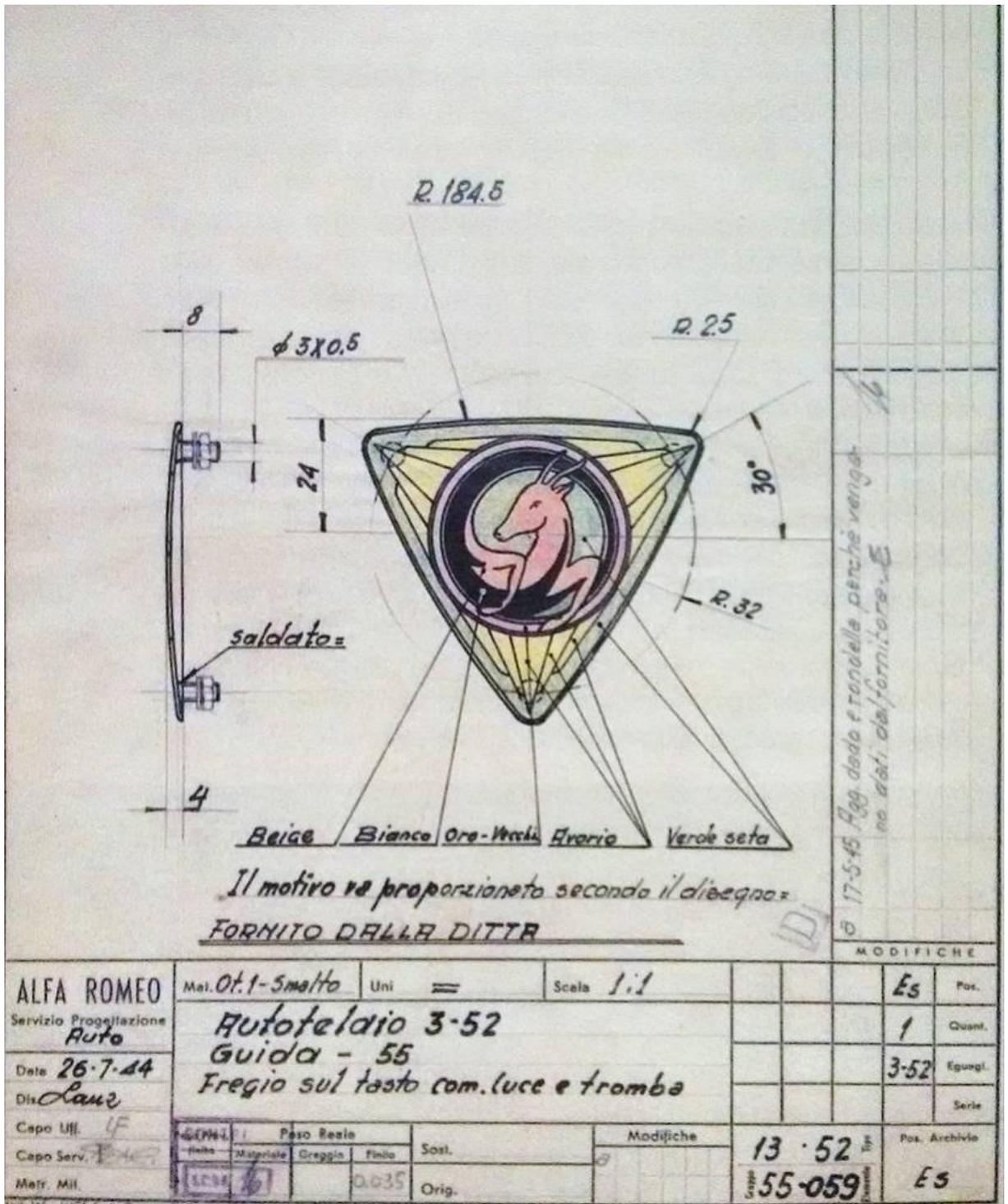
Reconstrucción de un emblema olvidado

Por Francisco Yantorno

Un trabajo de investigación y reconstrucción de un símbolo de la casa Alfa Romeo, a partir de un plano e indicaciones de hace más de 70 años.



Hace algunas semanas llegó a mi conocimiento, cortesía del Museo Alfa Romeo, la existencia de un plano correspondiente a un escudo o símbolo que documenta la existencia de un proyecto de la casa de Milano que hasta entonces desconocía completamente: «La Gazzella»



Plano original en el archivo del Museo Alfa Romeo.

Si bien su nombre nos retrotrae automáticamente a las históricas «Gazzelle» de los carabinieri, en plena persecución por las apretadas calles de algún reducto romano o por una estrecha ruta de montaña, en este caso se trata de una gacela que nunca vio la luz y mucho menos pudo correr por las verdes praderas toscanas. Un proyecto trunco, como muchos otros, que se gestó durante la Segunda Guerra Mundial, y culminó casi al mismo tiempo que el ataque a Pearl Harbour, aunque sin tanto estruendo y con un final mucho menos hollywoodense.

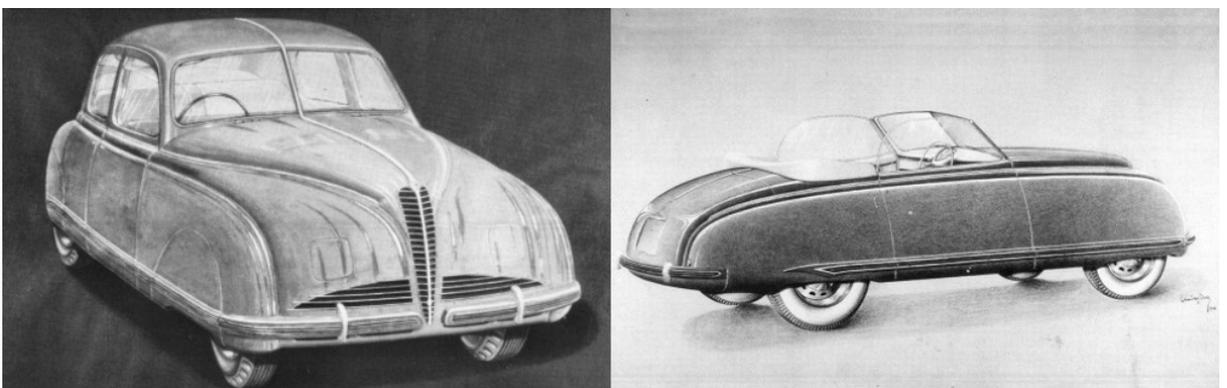
En 1943, la dirección de proyectos de Alfa Romeo estaba bajo el mando del español Wilfredo

Ricart y se había desplazado a orillas del Lago D'Orta. El Portello era bombardeado por las fuerzas aliadas en febrero y agosto de ese año, y la que alguna vez había sido una monumental fábrica al servicio de la poderosa Italia colonialista con 8.500 operarios, fue reducida a escombros y cenizas.



En ese contexto Ricart se abocó al proyecto de una berlina moderna, de 5 a 6 pasajeros, con chasis autoportante y motor 6 cilindros bialbero de 2 litros. Las suspensiones serían a barras de torsión transversales y la caja de cambios en un puente trasero. ¿Les suena familiar esa disposición? Efectivamente se trata de un antecesor del famoso transaxle de las Alfetta. Con el fin de habilitar las plazas delanteras para tres pasajeros se diseña un refinado sistema de cambio al volante accionado hidráulicamente. Todo en una carrocería aerodinámica y futurista de ruedas cubiertas y faros retráctiles.

El proyecto avanzó hasta llegar a la concreción de un prototipo funcional de resultados satisfactorios, pero lamentablemente fue *bochado* por el entonces «comisario extraordinario» de la intervenida Alfa Romeo, Pasquale Gallo. La negativa fue muy criticada por los técnicos del «*reparto esperienze*» de la compañía que veían un gran futuro para la producción en serie de este nuevo Alfa Romeo, en medio de polémicas de índole política en una Italia convulsionada por el fin de la guerra. Fue así que, habiendo material para construir al menos seis prototipos, sólo uno vio la luz para luego quedar en el olvido.



Ilustraciones originales de la Gazzella bajo las órdenes de Ricart.

Volviendo al inicio y motivo de este texto, llegó a mi conocimiento un plano correspondiente a la insignia que portaría la extinta Gacela. No es frecuente que un automóvil tenga su propia

insignia que la distinga del resto de sus «hermanas», aunque sí hay antecedentes de modelos especiales que, ya sea por su novedad o por sus características particulares, merecen una identidad aparte. Tal es el caso del 6C 2500 Freccia D'Oro, célebre cupé que algunos recordarán explotando bajo la dirección de Francis Ford Coppola y llevándose consigo la vida de Appolonia, prometida de Michael Corleone (Al Pacino). Paradójicamente ese sería el modelo que tomaría el lugar de la Gazzella como el primer Alfa Romeo de posguerra (aunque sus orígenes se remontan a 1927).

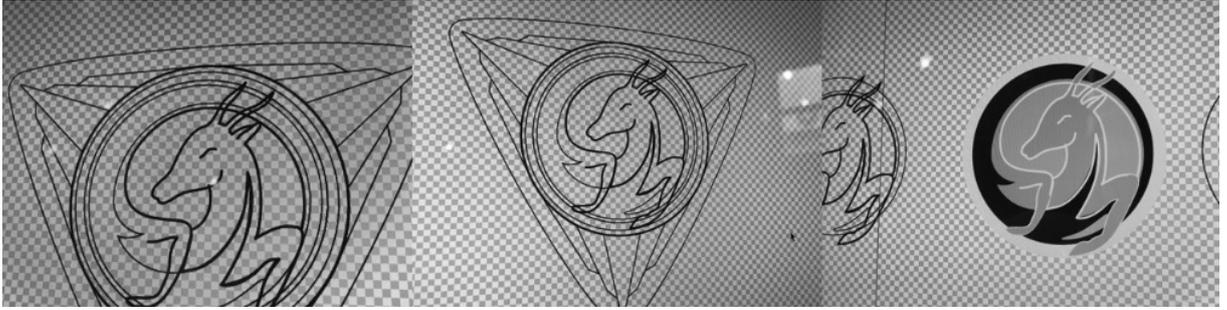


Alfa 6C en la recordada escena de *El Padrino*, de Francis Ford Coppola.

Los escudos, insignias e identificaciones automotrices han sido una debilidad mía desde siempre. La impecable terminación de algunas de estas piezas, la complejidad y la dedicación con la que han sido diseñadas las convierte en obras en si mismas. Debo tener varios cientos de fotos de insignias y detalles automotrices en mis colecciones fotográficas. Será por ello que me resultó imposible contener la necesidad de tomar ese plano como un encargo y tratar de llevarlo a la realidad, al menos a una virtualidad... la necesidad de saber cómo quedaría realmente me pudo.

Siguiendo las indicaciones del plano provisto por el «Servizio Progettazione» de Mayo de 1945, se puede llegar a una reproducción bastante cercana a lo que debió ser la insignia distintiva de la nonata gacela italiana. El prolijo plano técnico indica colores, materialidades y terminaciones determinantes para llegar a una reproducción fiel a la idea original.

Como primera medida se procedió a limpiar los trazos originales, ya que en la calidad disponible no permitían claramente dilucidar las líneas principales de otros detalles.



Una vez concluida la etapa de delineado se procede a la colorización de las distintas áreas. La terminación de la insignia propone una solución novedosa para la época, dado que en ese entonces la mayoría de las insignias al ser de metal fundido y producidas con matrices utilizaban distintos relieves para separar visualmente los elementos de la composición (ejemplos: Cisitalia, Farina)



Insignias características de los años 50.

En este caso la terminación final, de acuerdo a lo especificado, debía ser un esmaltado similar a los escudos actuales de muchas marcas, entre ellas Alfa Romeo. Esto da una terminación plana a la insignia, sin relieves ni hendiduras.

Resultado final:



Colores, materiales y texturas de acuerdo a los planos técnicos.

En pos de darle más realismo, tomamos prestado el interior de esta Freccia D'Oro para posicionar la Gazzella, *fregio sul tasto*.¹



Montaje en tablero de Alfa 6C Freccia D'Oro.

«Cos'è che nella Gazzella non va bene. Il motore forse? Il telaio? La carrozzeria? [...] a parere della DPE tali inconvenienti erano talmente trascurabili rispetto a tutto il resto da rendere assolutamente ingiustificato l'abbandono della Gazzella [...] Ma se non andiamo errati forse al Commissario non è piaciuta la forma della Gazzella».²
Gian Paolo Garcea, progettista Alfa Romeo

Publicado el 19/03/2018

-
1. N. de la R. Traducción al castellano: Frizo sobre la tecla.
 2. N. de la R. Traducción al castellano: «Qué cosa no está bien en la Gazzella. ¿El motor tal vez? ¿El chasis? ¿La carrocería? [...] según la DPE estas desventajas eran tan insignificantes respecto al resto que el abandono de la Gacela fue absolutamente injustificado [...] Pero, si no nos equivocamos, tal vez al Comisario no le gustó la forma de la Gacela».

Fuentes:

- Museo Alfa Romeo.

- Maurizio Tabucchi, *Alfa Romeo 1910-2010*, Milano, Giorgio Nada Editore, 2010, ISBN [978-88-7911-502-5](#).
- Luigi Fusi, *Alfa Romeo tutte le vetture dal 1910*, Emmeti Grafica Editrice, Milano, 1978 (p. 415-418).
- Giuseppe Busso, *Il mistero della Gazzella*, Ruoteclassiche, marzo 1989.

FOROALFA

ISSN 1851-5606

<https://foroalfa.org/articulos/reconstruccion-de-un-emblema-olvidado>

