

CICLO DE ENTREVISTAS DE FIN DE SEMANA

ENRIQUE "QUIQUE" MANSILLA

Un embajador lanusense en el que la ética deportiva y el trabajo siempre fueron de la mano.

Por Juan Carlos Roldán (Periodista de la Secretaría de Comunicación Social)



A principios de los 80, en las Fórmulas promocionales de Europa, hubo un piloto argentino que hizo furor. Se llamaba Enrique "Quique" Mansilla y fue el piloto de mayor proyección. En su desempeño en la Fórmula Ford 1600, tuvo un compañero de equipo y rival de lujo, Ayrton Senna; que en ese entonces era ya un piloto consagrado. Mansilla no solo corrió de igual a igual con el brasileño, sino que también le ganó en varias oportunidades. En 1982 condujo en la Fórmula 3 británica donde estuvo a punto de ganar el campeonato y pasar a la fórmula 1 si no fuese por la pérdida de financiación debido a las tensiones derivadas de la Guerra de las Malvinas. A finales de 1982 probó el Mc Laren Ford Cosworth de Fórmula 1 Internacional en el circuito de Silverstone. En 1983 corrió en Formula 2 europea, en 1984 participó en varias competiciones del campeonato Can-Am en un March y un Toleman. En 1985 saltó a competir en el campeonato americano de monoplazas CART IndyCar World Series en donde compitió en 3 carreras para el equipo Hemelgarn Racing. Después de que se retiró del automovilismo se convirtió en un cazador de oro y diamantes en Liberia donde fue secuestrado por cinco meses durante la guerra civil que asolaba a este país. Tras ser liberado se quedó a vivir en Liberia y continuó trabajando en la industria del oro y diamantes antes de regresar a la Argentina. También se destacó por competir en nuestro país en el campeonato de Turismo Carretera año 1995 y el Top Race V6 año 2009 como piloto invitado.

Actualmente trabaja en el automovilismo argentino como consultor de pilotos y equipos. Preside Global Race SA, empresa organizadora de los eventos Porsche GT3 Cup Argentina, para proyectar pilotos latinoamericanos al exterior.

La vida de Quique Mansilla tuvo una sola consigna: La entrega por el trabajo, la aventura y la ética deportiva siempre de la mano.

¿Comenzaste de grande en el Automovilismo y muy rápidamente estabas corriendo en Inglaterra?

Si, la verdad que sí, empecé por casualidad en la escuela de pilotos de Jorge Omar Del Rio y por esas cosas de la vida, en 1980 estaba en Europa compitiendo en la Fórmula Ford 1600.

A poco tiempo de tu llegada a la fórmula Ford tuviste de compañero de equipo nada menos que a Ayrton Senna con el que también competiste. ¿Por qué no nos contás algo de esa experiencia?

Yo no tenía la trayectoria que tenía Ayrton, no te olvides que el corrió desde los seis años. Él se inició en el kart, yo en cambio a los 19 años tuve contacto con un auto de carrera por primera vez. Ayrton era un poquito menor que yo, pero tenía mucha experiencia testeando autos, mucha experiencia corriendo, yo solo era muy rápido, no te olvides que a ese nivel de competencia y en esa categoría, los autos son muy similares y la diferencia la hace el piloto. Ayrton la diferencia la sacaba de él mismo, venía de dos mundiales, tres sudamericanos, la tenía re clara, con 21 años tenía casi 15 años corriendo, no por nada llego a ser lo que fue. Ayrton



siempre me decía que lo único que me faltó a mí fue hacer karting, siempre me decía que como corredor me faltaba maña, la picardía que te da el karting, yo la fui adquiriendo y él la tenía natural.

¿Había una gran rivalidad entre ustedes? ¿Es cierto que en una competencia tras un toque se fueron a las manos?

Si, lo que pasaba es que a él no le gustaba perder ni a la bolita. Perdió una, perdió la segunda cuando perdió la tercera en Mallory Park no le gusto para nada, igual lo del toque fue una mala interpretación por parte de él. Imaginate que la carrera era muy pareja, nos tocamos en una curva durante la última vuelta, la victoria quedó en mis manos y él debió conformarse con el segundo lugar. La cosa siguió en la zona de boxes donde dos asistentes nos tuvieron que separar. Después de lo que paso, Firman nos separó y ambos pudimos ganar sendos campeonatos". Haber corrido con Ayrton era muy divertido, era a todo o nada, impresionante.

¿Te impacto la muerte de Senna, te lo esperabas?

Me impacto mucho, fue un dolor inmenso. Esa mañana cuando vi el accidente de Ayrton en Imola, me dije "esto termina mal" y así fue, fue muy doloroso perder a un gran compañero, él era muy bueno y muy generoso, demasiado bueno para este mundo. Todavía me emociono al recordarlo y hace muchos años que partió. Creo que Sudamérica no se va a olvidar nunca más de él, me impresiona porque todavía hoy, me llaman de distintos lugares del mundo para que les cuente mi rivalidad con Ayrton, que me llamen de Japón, Australia, de Holanda, es muy lindo haber sido parte de una historia que lamentablemente yo como piloto no la pude cerrar.

En 1982 pasaste a la Fórmula 3 con muy buenos resultados, ¿cómo viviste en ese momento de tu carrera el conflicto de las Malvinas?

La gente común, el habitante normal, no tenía ni idea, no sabían que eran las islas Malvinas o las Falklands. Obviamente con el tiempo se fueron enterando. Ese 2 de abril, las autoridades avisaron a todos los residentes, que iba a ver una restricción de movimiento, que las cuentas bancarias se iban a congelar, todo moderadamente, nadie iba a dejar de comer, ni de viajar, ni nada de nada, situación típica de una guerra, a mí me preocupaba por que si congelaban las cuentas no me podían enviar el dinero desde Argentina. Sé que traté de representar a mi país muy dignamente, no todo fue color de rosas durante ese año de guerra que corrí en Europa pasé varias veces de héroe a villano y de villano a héroe. Hubo momentos políticos que me condicionaron y bueno, yo hice lo mejor que pude. Para mí el deporte no era política. Concebí el deporte con sacrificio: Sos bueno, ganas carreras llegas a la fórmula 1, pero nunca pensé que por política no iba a llegar. No sabes las noches que hablando con Colin Chapman de Lotus le decía, "Yo sé que soy bueno, dame una oportunidad", y él encogía de hombros y me decía "Enrique lo sé, pero no puedo hacer nada".

¿Es cierto esa anécdota que tenías publicidades corriendo en Inglaterra que decían "visiten argentina"?

Eso fue en el 83, a mí se me ocurrió, una idea, ya que había mucho antagonismo de manera patriota, pongo en español "Visite argentina mi país". Imaginate a los ingleses, leían Argentina nomás, tenían que tener mucha imaginación para leer "visite mi país", no cayó mal para nada. También tenía en el buzo anti flama un eslogan que decía "compre Argentina compre calidad", y lo llevaba con mucho orgullo, te reitero, jamás tuve ningún problema, ni caminando por la calle ni en los circuitos. Una sola vez un hooligan en Mallory Park me dijo algo, pero eran cosas de borrachos, le reste importancia.

¿Cómo decidiste ir a buscar oro a Liberia?

Yo ya no corría, vivía en EEUU y tenía una concesionaria de autos. Trabajaba bien, pero ya estaba aburrido. Un día un cliente me contó que se dedicaba a la búsqueda de oro y diamantes en África y que le iba muy bien; aparte me comentó que había tierras muy explotables en venta. La idea me partió la cabeza. Me junté con cuatro socios, les pedí algo de plata a algunos amigos de mucha confianza y les prometí intereses, vendí todo y me fui a buscar una aventura.

¿Y cómo te fue en esa aventura?

Apenas llegué recorrí mucho, tenía tiempo porque faltaban algunos días para que llegaran las maquinarias. Justo el día que llegaban las fui a buscar al puerto y vi cómo el barco se acercaba al muelle y volvía a alejarse.



Ahí me di cuenta de que algo andaba mal; era el comienzo de una guerra territorial entre Charles Taylor y Prince Jonson, de la cuál terminé siendo rehén después de unas semanas, cuando Jonson se dio cuenta de que venía perdiendo y tuvo la feliz ocurrencia de secuestrarnos para presionar a la Comunidad Europea y a EEUU. Me agarraron a mí y a mis socios, uno era inglés, otro australiano y otro norteamericano. Nos tuvieron en cautiverio bajo el título de invitados, pero estábamos en una choza, casi no se podía dormir, no nos bañábamos, comíamos cualquier cosa, fue un desastre. Estuve cinco meses, tres semanas y cuatro días secuestrado. Nos liberaron por una negociación con Estados Unidos. No sabés qué felicidad poder bañarme, gasté diez litros de agua.

¿Encontraste oro y diamantes?

Sí, trabajé ocho meses. Cuando logré conseguir la plata, saldar todas las deudas y tener una ganancia considerable decidí irme. Pero acá viene una historia más. Cuando ya estaba por irme, una mujer me suplicó que me llevara a su hija de 19 años para que no la mataran. Fue todo un tema, me fui de África a Italia con la chica escondida y nadie quería saber nada con ella, ni el cónsul. Viajé a Argentina, pero en San Pablo había que cambiar de avión, y como ella esta no tenía pasaporte no me querían dejar pasar.

¿Y cómo pudo entrar en Argentina?

Gestioné un documento para que entrara como refugiada política, pero, si bien el cónsul la recibió, los trámites no fueron inmediatos. La madre de esta chica se convirtió en militar para pelear esa guerra, creo que la mataron. Sé que la chica que trajimos está viviendo en Mendoza se casó con un ruso y viven muy felices.

¿Actualmente seguís vinculado al mundo del automovilismo?

Sí, soy Gerente de Relaciones Institucionales de la Empresa Global Race estamos realizando desde el 2018 la Porsche Sprint Challenger que funciona como base continental a captar e interesar a pilotos de distintos países de la región. Apuntada a aquellos que quieran encarar el automovilismo deportivo, ya sea como diversión o profesión.

¿Nos podés contar que es la Porsche GT3 Cup Trophy?

Es una categoría argentina de automovilismo de velocidad que también se realiza en 16 países. La misma se trata de una categoría promocional monomarca, que fue inaugurada en el año 2018 por el fabricante alemán de automóviles deportivos Porsche, propietario a su vez del nombre de la categoría y la empresa Global Race S.A.

¿Cómo proyectas tu presente en estos momentos de Pandemia al frente de Global Rice?

¡No hay receta para lo desconocido se vive día a día!, espero que esto acabe lo antes posible para comenzar a trabajar y seguir con nuestras vidas, aunque consiente que jamás será como lo fue anteriormente.

PING PONG

Un barrio de Lanús: Villa Industriales.

Un recuerdo de Lanús: ¡Entre muchos!!!; El gran recibimiento como campeón de Fórmula Ford 1981 del intendente Gaston Pérez Izquierdo en la quinta Udabe!, un reconocimiento muy lindo.

Un vecino que le gustaría conocer: Nadie en particular, pero me gustaría saber quién es el concejal de mi barrio.

Una pizzería de barrio: "OSCARCITO" la de Viamonte y Rivadavia muchas anécdotas de vida.

Que te gustaría dejarles a tus hijos: Ya se los estoy dejando: mucha cultura y mucha educación, el resto se vive.

Un hobby: Navegar

