

SESIONES DE PRORROGA
2008
ORDEN DEL DIA N° 1623

**COMISIONES DE DEPORTES Y DE PETICIONES,
PODERES Y REGLAMENTO**

Impreso el día 16 de diciembre de 2008

Término del artículo 113: 30 de diciembre de 2008

SUMARIO: **Pilotos** y copilotos, participantes de la carrera denominada La Caracas, el Gran Premio de América del Sur, realizada durante el año 1948 y que cumple el LX aniversario en el año 2008. Expresión de reconocimiento. **Bisutti**. (6.531-D.-2008.)

Dictamen de las comisiones

Honorable Cámara:

Las comisiones de Deportes y de Peticiones, Poderes y Reglamento han considerado el proyecto de resolución de la señora diputada Bisutti por el que se dispone la entrega de medallas recordatorias a pilotos y copilotos que participaron en el año 1948 de la carrera denominada La Caracas, el Gran Premio de América del Sur, al cumplirse el LX aniversario de la misma; y, por las razones expuestas en el informe que se acompaña y las que dará el miembro informante, aconsejan la aprobación del siguiente

Proyecto de resolución

La Cámara de Diputados de la Nación

RESUELVE:

Expresar reconocimiento a los pilotos y copilotos señores: José Froilán González, Eusebio Semperena, Juan Otero y Luis Tollerutti, participantes de la carrera denominada La Caracas, el Gran Premio de América del Sur, realizada durante el año 1948 y que cumple el LX aniversario en el año 2008.

Arbitrar las medidas conducentes a fin de adquirir cuatro medallas conmemorativas de este evento para ser entregadas a los deportistas mencionados por la Comisión de Deportes de esta Honorable Cámara de Diputados de la Nación.

Sala de las comisiones, 9 de diciembre de 2008.

Guillermo A. Pereyra. – Gerónimo Vargas Aignasse. – Genaro A. Collantes. – Ernesto S. López. – Ana Z. Luna de Marcos. – Julio E. Arriaga. – Pedro J. Azcoiti. – Margarita B. Beveraggi. – Delia B. Bisutti. – Graciela M. Caselles. – Jorge A. Cejas. – Roy Cortina. – Francisco J. Delich. – Mónica H. Fein. – Luis M. Fernández Basualdo. – Arturo M. Heredia. – Juan M. Irrazábal. – Daniel R. Kroneberger. – Rubén O. Lanceta. – Eduardo Lorenzo Borocotó. – Mario H. Martiarena. – Alejandro M. Nieva. – Héctor P. Recalde. – Jesús F. Rejal. – Juan C. Sluga. – Gustavo M. Zavallo.

INFORME

Honorable Cámara:

Las comisiones de Deportes y de Peticiones, Poderes y Reglamento, al considerar el proyecto de resolución de la señora diputada Bisutti, creen innecesario abundar en más detalles que los expuestos en los fundamentos que lo acompañan, por los que los hacen suyos y así lo expresan.

Guillermo A. Pereyra.

FUNDAMENTOS

Señor presidente:

Hacia muchos años que el Automóvil Club Argentino tenía la idea de hacer un Gran Premio Panamericano que llegara a Estados Unidos. Descartada la idea, entonces se trabajó sobre el Gran

Premio de América del Sur dividido en dos tramos. El primero sobre 14 etapas hasta la ciudad de Caracas y 9.576 km de recorrido y el segundo de Lima a Buenos Aires con cinco etapas y 5.189 km. Oscar Gálvez ganó los tres primeros tramos, mientras Juan Manuel sufrió un notable atraso en la primer etapa que lo dejó en el lugar 79°, pero comenzó un notable trabajo de escalar posiciones que lo llevó a ganar la etapa La Paz-Arequipa. Al llegar a Lima se encontraron con una revolución que amenazaba acabar con la carrera y es así como se dispuso seguir sin darle descanso a los pilotos y en una leve curva hacia la izquierda Fangio volcó lo que le costó la vida a su acompañante, Daniel Urrutia. Los Gálvez siguieron ganando etapas y acumulando ventajas llevando varias horas de ventaja a los rivales más inmediatos. Al comenzar la 13ª etapa, Juan primero y Oscar más tarde, al intentar ayudar a su hermano, rompieron sus autos. Oscar continuó compitiendo empujado por un particular, lo que al no cruzar la meta por sus propios medios, se resolvió no darle entrada, lo que hizo que Domingo Marimón se llevara el triunfo.

Quizás, el poema más grande del automovilismo sudamericano haya sido el Gran Premio América del Sur. Un viaje atravesando los países de la Argentina, Bolivia, Chile, Colombia, Ecuador, Perú y Venezuela. Rutas asfaltadas mezcladas con caminos de tierra, y hasta senderos que jamás habían sido transitados por automóviles. Llanos a nivel del mar entremezclados con altiplanos en alturas de más de 4.000 metros. Esta era la topografía que unía a pueblos desconocidos con las metrópolis sudamericanas.

La historia se inicia con un viejo sueño del señor Carlos P. Anesi, –vicepresidente 1° del ACA y secretario general del Congreso Argentino de Vialidad– cuando 10 años antes había escrito una hermosa obra titulada “*La ruta Panamericana*”. Anesi pretendía con esta obra concientizar al público que un hombre común, sobre un automóvil común, podía viajar desde Buenos Aires a Nueva York.

La línea de la obra se dedicaba a distintas propuestas muy bien proyectadas diseñando una ruta internacional para realizar este trayecto.

De ahí se creó la meta de realizar una competencia por el trazado diagramado por Anesi para probar que este viaje era posible. El primer ensayo fue el Gran Premio Internacional del Norte, corrido en el año 1940. Partiendo desde Buenos Aires hasta Lima y el regreso. En el año 1942 se iba a realizar la competencia desde Caracas, pero la racionalización y una guerra limítrofe entre Perú y Ecuador hizo que la carrera no se pudiera concretar. La historia cuenta, que el señor Anesi hasta intentó gestionar diplomáticamente una tregua entre los países para que la carrera se llevara adelante, pero de más está decir que fracasó.

Tuvieron que pasar 6 años hasta que la idea de la competencia a Nueva York volviera a ser algo posible. Durante todo 1947 y 1948, se vuelven a estudiar las posibilidades y se concreta una fecha de largada, invitando a los automóvil clubs sudamericanos a trabajar en conjunto.

Se descarta realizar un nuevo trayecto por caminos brasileños ya que según informaban las autoridades de aquel país, no estaba en condiciones de garantizar el apoyo a los participantes.

Originalmente, el trayecto de la carrera partía desde Caracas, atravesaba Colombia, Ecuador, Perú, Bolivia, Chile para finalizar en la Argentina –ya que lo usual indica que la llegada se realiza en el país organizador– pero sobre la marcha se decidió invertir el diagrama por motivos económicos y agregar un regreso independiente desde Lima. Estadísticamente, la mayoría de las deserciones se producían en las primeras etapas y un gran porcentaje de los pilotos inscritos eran argentinos o vivían en el país. Si un piloto sufría un problema irreparable en el viaje de ida tenía dos opciones. Regresar a su ciudad o dirigirse a la ciudad de Lima para esperar la competencia de regreso a Buenos Aires.

Dentro del marco económico, otro argumento que impulsó el cambio del recorrido, fue que partiendo desde Caracas había que desplazar por barco gran cantidad de máquinas y esto aumentaba los costes de los pilotos por su viaje y estadía obligada en el extranjero.

Para premiar los competidores se subdividían la competencia total en tres trofeos. El primero, Trofeo Manuel Belgrano, se disputaba entre Buenos Aires y la Quiaca. El segundo, Trofeo Simón Bolívar, se disputaría entre Villazón y Caracas. El tercer trofeo sería bautizado como “General San Martín”, para el trayecto de regreso entre Lima y Buenos Aires. Igualmente en la práctica, eran dos carreras separadas: la ida a Caracas, y el regreso desde Lima.

La primera etapa para estos carros, estéticamente desvencijados por razones del acondicionamiento, pero en óptimas condiciones técnicas, se cumplió sobre un trazado exageradamente extenso, 1.692 kilómetros, entre Buenos Aires y Salta. El triunfo correspondió al ídolo gaucho Oscar Gálvez, en un carro Ford, luego de agotadoras 13 horas, 52 minutos y 47 segundos, a un promedio admirable para el estado de las carreteras de esa época: 121,800 kilómetros por hora.

Luego de transitar por Bolivia, Perú, Ecuador y Colombia (desde Pasto hasta Cúcuta) la etapa final, en el primer sentido de la carrera se programó entre Valera, ya en territorio venezolano y Caracas, con trazado de 677 kilómetros. El triunfo fue para el mendocino Víctor García, previo “permiso” del inolvidable Domingo Marimón, quien en su condición de piloto de mayor edad, ordenó la detención de todos los carros al presentarse, en aquella etapa ha-

cia la capital venezolana, el accidente de Juan Gálvez, quien contó con la solidaridad de sus compañeros de competencia, para salir del contratiempo. Pero en Caracas todo el público anhelaba ver entrar triunfante a Oscar Gálvez –hermano de Juan– vencedor en siete de las 14 etapas iniciales.

Fue tan dura aquella travesía por América del Sur, que de 138 coches que partieron de la capital argentina, solamente 44 llegaron a Caracas. Como las normas permitían el reintegro, en el regreso a la capital bonaerense (segunda parte) de todos aquellos pilotos que como mínimo hubieran terminado en tiempo reglamentario la primera etapa (Buenos Aires-Salta), de Lima hacia Buenos Aires salieron 80 máquinas, de las cuales sólo 43 llegaron. El 11 de diciembre de 1948, toda la capital argentina se volcó a la avenida General Paz para vivir las últimas emociones de la increíble prueba. Las manos se enrojecieron aplaudiendo a Oscar Gálvez, ganador del tramo de regreso, 5.189 kilómetros en 47 horas, 20 minutos y 29 segundos. Había perdido la competencia hacia Caracas por ayudar a su hermano Juan, otro ídolo continental del automovilismo. Si el título del Gran Premio de América del Sur se hubiera otorgado por ambos trayectos, 14.765 kilómetros en total, Juan Gálvez habría sido el campeón con 170 horas, 19 minutos y 29 segundos, el mejor registro entre los únicos 26 pilotos que hicieron completo el recorrido. De un total de 19 jornadas, los hermanos Gálvez, auténticos íconos del automovilismo sudamericano en las décadas del cuarenta y del cincuenta, ganaron 17. Víctor García, fue vencedor parcial en Caracas y Juan Manuel Fangio en la jornada La Paz-Arequipa, como únicas excepciones.

Los pilotos inscritos para la competencia fueron 141 entre los que se destacaban además de los argentinos, peruanos, chilenos, uruguayos, venezolanos, bolivianos, italianos, españoles y hasta un portugués.

Fueron inscritos 141 participantes, de los cuales 119 eran argentinos, entre otros estaban inscritos: Juan Manuel Fangio, Oscar Gálvez, Juan Gálvez, Domingo Marimón; José Froilán González; Eusebio Marcilla; Adolfo Perazzo; Víctor García; Benedicto Campos; Arturo Kruuse; Alberto Fouilloux; Solveyra Tomkinson; Tadeo Taddía; Ricardo Risatti; Darío Ramonda; Américo Giménez; Guido Maineri; Eusebio Semperana (copiloto de Mareghini, N° 141); Juan Otero (copiloto de Arturo Kruuse, N° 5); L. Tollerutti (copiloto de Américo Giménez, N° 60).

De los 141 participantes largaron 138 (tres no pudieron largar) y sólo 44 llegaron a completar los 9.579,4 km de Buenos Aires-Caracas:

Sin auspiciantes, sin escudería, las carreras eran casi por caballerosidad. Era un espectáculo para la gente que le gustaba el deporte, y no primaba lo monetario que está presente ahora en todas las cosas. De las carreras estaba fuera la plata y los pilotos eran casi todos mecánicos, ellos mismos preparaban sus autos porque no había escudería como ahora que son las marcas las que atienden los coches.

El “Gordo” o “Toscanito” Marimón, quizás uno de los pilotos más queridos y respetados entre sus camaradas, se llevó la victoria de la Buenos Aires-Caracas. Oscar Gálvez, sería por siempre recordado como el ganador moral de la carrera.

El Touring Club de Venezuela organizó un festival, para que con los aportes de los venezolanos le pudieran dar a Oscar Gálvez, un premio similar en dinero, al que hubiese ganado de no haber sido descalificado. Al premio renunció gentilmente, donándolo a los chicos carenciados de Venezuela.

Y cabe sobre el final una anécdota que habla de la moral y personalidad de quienes se disputaron el premio. Al inicio de la prueba, Fangio y Marimón habían acordado de palabra que si alguno resultaba ganador, dividiría el premio con el otro. ¿Por qué? Es que al inscribirse en la prueba, tanto el Chueco como Toscanito quisieron abaratar costos, y decidieron repartir los gastos de preparar ambos autos, y tanto las pérdidas como las ganancias serían soportadas por ambos. Terminada la competencia, Marimón lo llamó al Chueco para dividir el premio. Este gesto que enalteció su persona, selló la amistad que hasta sus últimos días Marimón tuvo con Juan Manuel, y habla a las claras de la diferencia entre el automovilismo de aquellos tiempos y el de nuestros días.

“La Caracas” fue una competencia que unió al continente como ninguna gestión diplomática fue capaz de lograr. La “gran carrera”, demostró muchas realidades, muchas diferencias. Pero por sobre todo, que era posible que países tan distantes se puedan unir en pos de un objetivo común y sin los medios de comunicación adecuados como los de hoy.

Esta carrera, prácticamente olvidada en su esencia y poco homenajeada fuera del ámbito automovilístico, es un símbolo del esfuerzo sudamericano para la integración continental que hoy, con todos los adelantos tecnológicos, parece más lejano que nunca, por lo tanto considero atinado que esta Cámara brinde su homenaje a estos grandes deportistas.

Por todo lo expuesto precedentemente es que solicito a esta Honorable Cámara, la aprobación del presente proyecto de resolución.

Delia B. Bisutti.

ANTECEDENTE

Proyecto de resolución*La Cámara de Diputados de la Nación*

RESUELVE:

Que la Comisión de Deportes haga entrega de una medalla recordatoria como reconocimiento a los pilotos y copilotos: José Froilán González; Eusebio Semperana; Juan Otero; Luis Tollerutti; participantes de la carrera realizada en 1948, denominada "La Caracas" el Gran Premio de América del Sur, al cumplirse sesenta años de la misma.

Delia B. Bisutti.