



Argentina-Bolivia-Perú-Ecuador-Colombia-Venezuela.

CARRERA 40 DE FANGIO

GRAN PREMIO DE AMÉRICA DEL SUR.
FECHA: 20 de octubre al 8 de noviembre de 1948.
CARRERA: Turismo Carretera.
UBICACIÓN: abandona por accidente.
Chevrolet 1939 – cupé - Color rojo
Acompañante: D. Urrutia.
NÚMERO: 1.



El Gran Premio de América del Sur es el sueño de Carlos Anesi y Francisco Borgonovo, grandes dirigentes del Automóvil Club Argentino. Por reglamento se disputará en dos tramos, con premios y denominaciones independientes. El primero abarcará Buenos Aires – La Quiaca – Villazón Caracas, en 14 Etapas. Diagramar una carrera de 9576,8 Km, saliendo de Argentina y atravesando 5

países que tienen poca afinidad con el automovilismo deportivo, es un desafío concretado merced a mucho trabajo y planificación.

La Buenos Aires-Caracas de 1948 -que en 1941 ya se había pensado para correr en el sentido inverso o sea con largada desde Caracas- constituye el acontecimiento automovilístico más importante de la historia de este deporte en América del Sur. No porque haya sido el Gran Premio más largo de esa historia, ya que en 1949 se correrá uno de 11.035 Km en caminos de la República Argentina, sino por las cosas que debieron prever, estas dotadas mentes que lo organizaron.

El ACA ha proyectado un segundo Gran Premio para el regreso, con largada en Lima, paso por Santiago de Chile y llegada en Buenos Aires, por lo cual el verdadero esfuerzo de los participantes superará los 14.000 Km en dos competencias distintas.

Los autos habilitados para esta competencia no se verán limitados en preparación, potencia, ni cilindrada. Solo se exige que tanto chasis como motor responda a una marca, incluso sin importar año o modelo y se prohíbe la participación de coches especiales de carrera Sport y Grand Sport.

A medida que se acerca el 20 de octubre, los talleres son un hervidero. Todos trabajan para la dura carrera, poniendo a punto las máquinas, reforzándolas y buscando eliminar algún kilogramo. Fangio y Oscar Gálvez, ya de regreso de la gira de reconocimiento de circuitos, autos y fábricas de Europa, tienen los autos prácticamente listos para la gran carrera. El reglamento estipula que “el orden de partida de cada Etapa, quedará determinado por la Clasificación General”

Se inscriben 141 volantes y se repite el sistema empleado en octubre de 1947 en la Doble Vuelta de la Ventana. Se establece una especie de ranking, ubicando en un primer grupo a los ganadores de Grandes Premios organizados por el Automóvil Club Argentino.

En este GP largarán, Juan Manuel Fangio (Chevrolet) con el Nro 1, el uruguayo Héctor Supicci Sedes (Ford) Nro. 2, Oscar Alfredo Gálvez (Ford) con el Nro. 3, no lo hará por estar enfermo con el Nro. 4 Ernesto Blanco (Ford), Arturo Kruuse (Plymouth) con el Nro. 5, Ricardo Risatti (Chevrolet) con el Nro. 6, Emilio Karstulovic (Ford) con el Nro.7, todos como integrantes del primer grupo .

El segundo, correspondiente a los ganadores de Etapas de carreras organizadas por el ACA y otras pruebas de carretera, estaba encabezado por Pablo Gullé (Chevrolet) con el Nro. 8, Juan Gálvez (Ford) con el Nro. 9, Daniel Musso (Ford) con el Nro. 10, el peruano Arnaldo Alvarado (Ford) con el Nro. 11, Domingo Marimón (Chevrolet) con el Nro. 12, Luciano Murro (Chevrolet) con el Nro. 13, Eusebio Marcilla (Chevrolet) con el Nro. 14, Tadeo Taddía (Chevrolet) con el Nro.



Fangio y Urrutia delante del Chevrolet 1939.

15 y el resto de los inscriptos, hasta Luis Astengo que, con el Nro. 25 cierra este segundo grupo.



Las maquinas alineadas en vísperas de la larga y agotadora competencia

Al tercer grupo lo componen todos los corredores que no figuran ni en el primero ni en el segundo grupo, es encabezado por el Nro. 26 de Félix Peduzzi (Chevrolet), y lo concluye Guillermo Marenghini (Chevrolet) con el Nro. 141, que ha de ser el último en largar.

Fangio antes de la partida dice...- *"...En esta carrera me convendría ser don "Juan de los palotes", un desconocido. Así podría hacer la carrera que yo pienso que debe hacerse, pero me toca el número 1 y tengo que acelerar porque de atrás Oscar Gálvez me va a apurar, y si él va al frente, yo debo seguirlo, apurar mi ritmo porque soy Fangio. En esas condiciones los dos iremos arriesgando"*.

En la Avenida Alvear, una multitud acompaña a los volantes en el momento de la largada y a las 22 h. la bandera cae frente al Chevrolet de Fangio, sucesivamente con intervalos de 10" el resto. Solo faltan a la cita Ernesto H. Blanco, Ramón Gallo y Carlos Benedetti por lo que 138 volantes inician la primera Etapa de 1692 kilómetros hasta Salta.

Por Olivos y ante el aplauso del numeroso público Fangio pasa en punta seguido de Gálvez mientras varias máquinas aparecen juntas buscando ubicación en la fila india que va desgranando a medida que avanzan los kilómetros.

En Pilar, Oscar Gálvez ya esta adelante en el camino seguido por Fangio, que se le adelanta en San Antonio de Areco. Luego Oscar Gálvez, su hermano Juan, Pablo Gullé, Supicci Sedes, Marcilla, Risatti y el resto.

Por Arrecifes, Fangio sigue al frente escoltado muy de cerca por Oscar Gálvez y ya esta Marimón con el Nro. 12 en el tercer lugar delante de Juan Gálvez, Musso y Gulle. La lucha continúa en forma espectacular como si fuera una carrera de pocos kilómetros. En Pergamino, Fangio pasa con 10" de ventaja sobre Oscar Gálvez y luego Marimón que por tiempo, esta en punta a una media de 134 Km/h.

En el paso por Colón, Fangio sigue al frente en el camino con 3" sobre Oscar Gálvez y muy cerca también Marimón que continúa primero en los cronómetros a un promedio que fue el mayor de aquella noche, 142,1 Km/h. Luego Juan Gálvez, Gullé, Marcilla, Musso, Supicci Sedes y Rodrigo Daly.

Al llegar a La Carlota en la Provincia de Córdoba, Fangio comienza a notar fallas en el encendido. Tiene que desarmar el distribuidor y cambiar el condensador, perdiendo 15'. A poco andar le aparecen inconvenientes en la corona del diferencial. Se detiene esta vez a sacar la tapa del diferencial y ver el estado de engrane de los dientes. Decide seguir para cambiarlo en Frias, Santiago del Estero. Allí desarman y encuentran un error en el tipo de repuesto que le han aportado, por lo que vuelve a colocar la gastada corona y piñón y continúan rumbo a Tucumán, adonde logra avisar para que le tengan listo un diferencial nuevo.

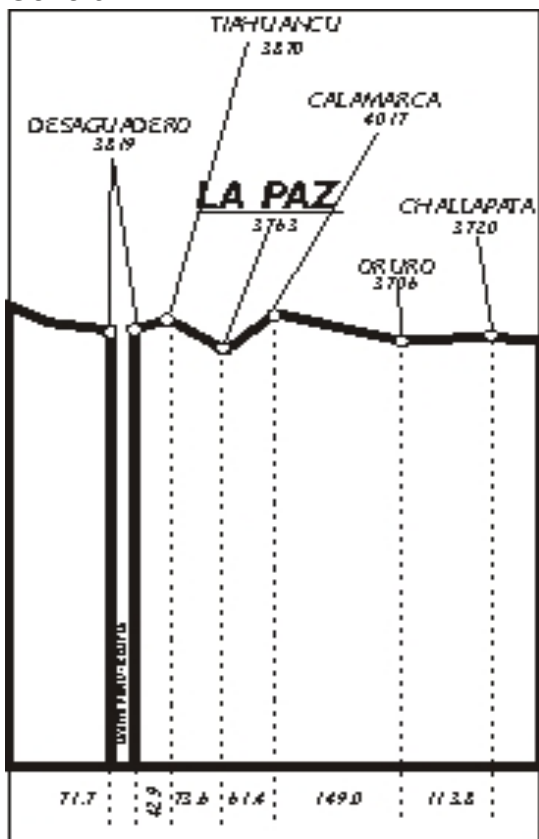
Domingo Marimón ha desplazado a Oscar Gálvez y cuando parece ser el ganador de la Etapa el motor comienza a calentar y además, cerca de Metán rompe un neumático. "El Aguilucho" gana la Primera Etapa luego de 13h.53'47" 2/5 a un promedio de 121,8 Km/h.

Ya en Salta, Fangio esta en el puesto 79, a cuatro horas del puntero y vuelve a cambiar el diferencial por otro reforzado, que le han



enviado desde Buenos Aires. Un total de 105 pilotos han culminado la dura etapa. En su transcurso, se produjeron numerosos accidentes, algunos de cierta gravedad. Octavio Miretti (51) había embestido al público, lo mismo que Daniel Musso cerca de La Carlota. Hubo también otros vuelcos y salidas de ruta.

Luego de un día de descanso, de los 105 pilotos habilitados para la Segunda Etapa, no largan 4 y parten para hacer 380 Km rumbo a La Quiaca, lugar donde comienza el camino de cornisa y hay que superar varias dificultades como el cruce de ríos. Oscar Gálvez vuelve a retomar la vanguardia luchando con Pablo Gullé. Domingo Marimón cruzando un río, moja el distribuidor y pierde 40', llegando en el puesto 31 a 46'15" del ganador, Oscar Gálvez, que aumenta su ventaja en la General.



Fangio anda muy fuerte en esta ruta angosta y sinuosa y pasa nada menos que 60 autos desde la partida al control de El Volcán llegando cuarto a La Quiaca, pero al día siguiente tendrá que comenzar de nuevo a pasar máquinas, prácticamente las mismas del día anterior. El Reglamento estipula que la largada de cada Etapa debe realizarse de acuerdo a la Clasificación General y Fangio está en el puesto 55.

La Tercera Etapa es en tierra boliviana de Villazón a Potosí sobre 459 Km transitados en plena montaña del Altiplano, con numerosas subidas y bajadas hasta llegar a los 4000 metros sobre el nivel del mar.

Iniciada la Etapa a las 6 de la mañana el piloto del Chevrolet Nro. 1 vuelve a pasar máquinas y máquinas acercándose a los primeros. Le faltan solo 3 autos para tomar la punta, cuando en un vado se le corta un palier. Lo cambia en el lugar, refrescándose en el agua del arroyo por

alta temperatura reinante, pero pierde mucho tiempo y llega retrasado a Potosí.

Oscar Gálvez vence por tercera vez consecutiva, a un promedio de 63,8 Km/h., seguido de Pablo Gullé y Domingo Marimón. En este difícil tramo Julián Elguea y Heriberto Román, mueren al caer a un precipicio de 200 metros en Camargo, Bolivia. Fangio se clasifica 46° a más de 1 hora y media de Gálvez, quedando 44 en la General a 7 horas.

La Cuarta Etapa une Potosí con La Paz 543 Km. Hay mucho ripio suelto en el camino. Oscar Gálvez marcha cómodamente en punta seguido por Juan Gálvez, Pablo Gullé y Domingo Marimón, que va recuperando mucho terreno en la montaña.

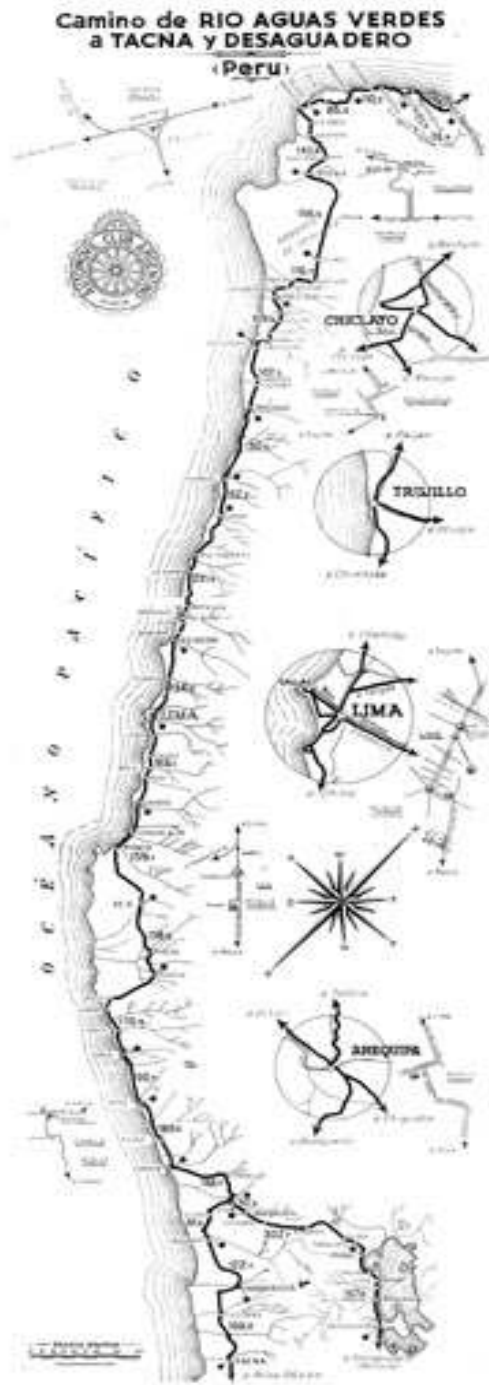
Poco antes de La Paz, el puntero vuela en un badén y cae entre las piedras. A Marimón le sucede lo mismo y revienta los dos neumáticos traseros. En la vanguardia queda Juan Gálvez, quien gana la Etapa con 1'12" sobre Marimón. Luego se clasifican Gullé, Marcilla, Oscar Gálvez y Fangio. En la General el retraso de Oscar Gálvez disminuye la diferencia con Juan Gálvez a 30'04" y con Gullé a 31'19". Cuarto está Marimón y Fangio avanza al 40 puesto..

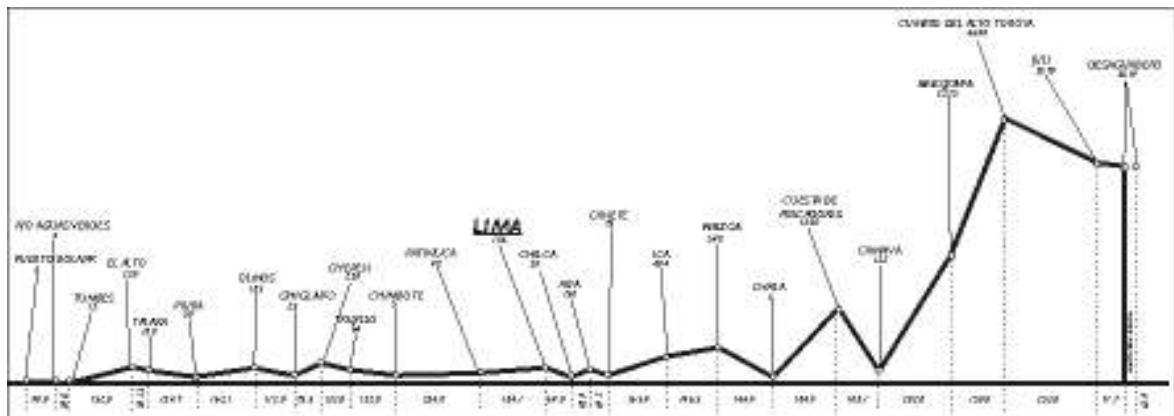
Un total de 79 pilotos iniciaron la Quinta Etapa a Arequipa de 546 Km, donde los volantes pasarán por Alto de Toroya a 4690 metros de altura.

Desde la largada, Fangio comienza a correr muy rápido. Ya a 83 kilómetros a orillas del Lago Titicaca, está puntero por tiempo, en medio de la lluvia. En Puno, Juan Gálvez toma la delantera seguido por Oscar Gálvez y Fangio, que hasta allí ha superado a 19 máquinas en el camino, colocándose décimo en la ruta. Sigue apurando y vuelve a retomar el primer puesto por tiempo neto. En Arequipa es el ganador en 7h.1'9" a 77,8 Km/h de promedio, aventajando a Oscar Gálvez por 8'13". Logra avanzar al puesto 29° en la General a 6h.20'24" del puntero. En la ruta ha superado a 33 autos.

En la primera parte del tramo a Lima, corriendo la Sexta Etapa de 1092 Km, Fangio lucha por la primera colocación con Oscar Gálvez pero vuelve a cortar un palier y casi sufre un accidente por perder una rueda. Continúa muy retrasado, más de una hora y ya sin chance de seguir recuperando terreno. Diversos inconvenientes se suman al palier roto y llega a Lima casi al límite de cierre del Parque Cerrado. En la general queda 23° a más de 7 horas del puntero.

En Lima tienen un día de descanso y disponen de 8 horas para trabajar los autos. Fangio, Marimón y Marcilla comparten el trabajo en los tres autos Chevrolet y agotados terminan para ir a dormir, pues al otro día se largará a las 5 de la mañana hacia Tumbes, una larga Etapa de 1321 Km.





Cuando dormían los pilotos, llega al lugar la noticia que estaba por estallar una revolución y en consecuencia, se deberá adelantar la largada, que se realizará en Puente Piedra a pocos kilómetros de Lima. Los pilotos están muy cansados.

Es medianoche y una multitud despide a los volantes desde Lima sobre la carretera Roosevelt. Adelante luchan los hermanos Gálvez, Marimón y Marcilla. Van transcurriendo los kilómetros y Fangio, opta por seguir al peruano Alvarado para aprovechar sus

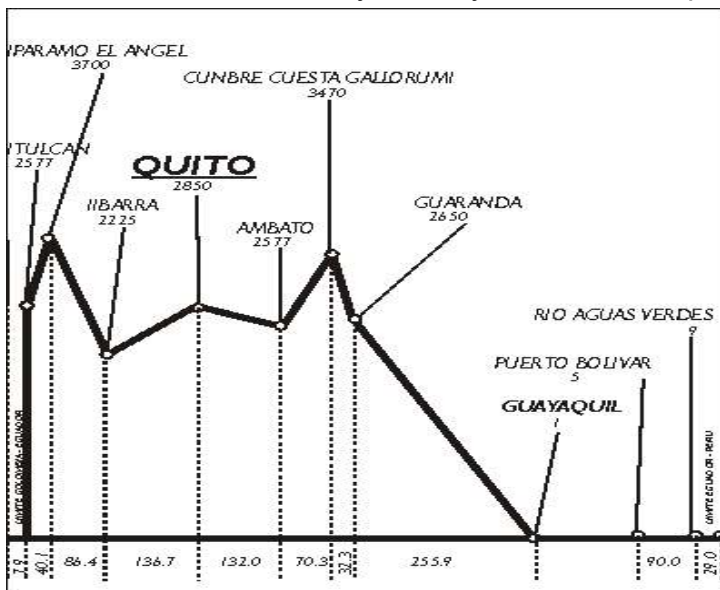


conocimientos de la ruta y por su buen ritmo, ya que iban pasando autos. Pero en un pueblo llamado Paramanga, Alvarado se lleva por delante un burro y se detiene. Ahora Fangio no tiene referente y todavía le quedan por sobrepasar los autos de Gullé y O. Gálvez, cosa que logra con esfuerzo. En Las Zorras a 428 Km de Lima, ya está puntero por tiempo neto. Por Trujillo pasan a una diferencia de 4 minutos. Luego siguen Gullé, Marcilla, J. Gálvez, García, Bojanich y Marimón. Delante de Gálvez y muy cerca uno del otro, recorren varios kilómetros. Comenzaba a aclarar, pero en la niebla, Fangio deja atrás el abastecimiento de Trujillo, olvidando cargar combustible. No conoce el camino. Oscar Gálvez siempre detrás de él, lo sigue tenazmente.



Estado en que quedo la cupé Chevrolet 1939 de Fangio.

Poco más adelante, a 570 Km de Lima, pasan el pueblo de Huanchasco, todo pintado de blanco, los faros iluminan las paredes de una casa que hacía esquina y la luz resulta enceguedora. Cuando sale de la curva, imagina que hay un precipicio y maniobra bruscamente la cupé Chevrolet que se va de cola, volcando espectacularmente al caer en un desnivel de casi dos metros, dando varios tumbos. El auto rojo queda acostado con Fangio adentro aferrado al volante y una pierna apretada por la puerta. Urrutia ha salido despedido del coche y parecía herido. Oscar Gálvez, muy cerca y confundido, opta por seguir derecho y cae en un cañaveral a unos 50 metros, sin consecuencias. Rápidamente se trata de auxiliar a los accidentados y encuentran a Urrutia a unos 20 metros del auto. Llega Marcilla para trasladarlos hasta un hospital. Fangio, sentado sobre el tanque de nafta, lleva en sus brazos a Urrutia hasta Chicama a 20 Km más adelante. No se da cuenta que está agonizante. Oscar Gálvez tras volver a subir su auto a



un cañaveral a unos 50 metros, sin consecuencias. Rápidamente se trata de auxiliar a los accidentados y encuentran a Urrutia a unos 20 metros del auto. Llega Marcilla para trasladarlos hasta un hospital. Fangio, sentado sobre el tanque de nafta, lleva en sus brazos a Urrutia hasta Chicama a 20 Km más adelante. No se da cuenta que está agonizante. Oscar Gálvez tras volver a subir su auto a

la ruta, sigue en carrera en segundo lugar, detrás de su hermano Juan y delante de Marimón.

Fangio en el hospital preguntaba insistentemente por Urrutia, pero le niegan su muerte, diciéndole que lo han llevado a Lima.

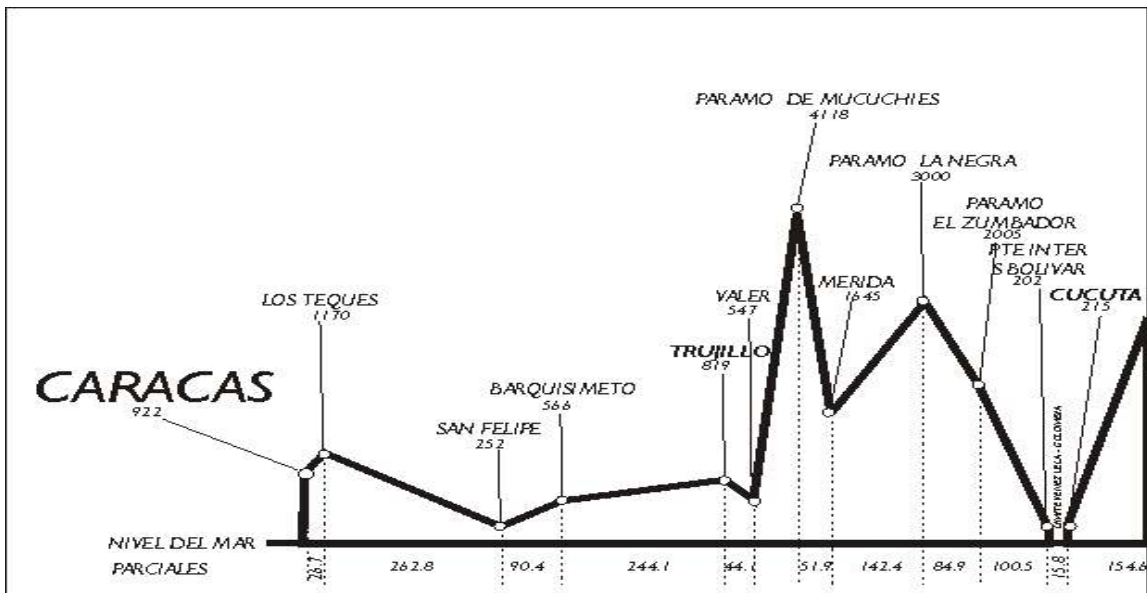
Tras una semana y con la compañía de Arturo Kruuse, que había abandonado tras su vuelco en un puente cerca de Trujillo, colocan el Chevrolet en un camión para llevarlo a Lima. Fangio recién se entera de la muerte de su acompañante durante ese viaje, al detenerse en una estación de servicio en Trujillo, cuando el expendedor de combustible le da el pésame.

La carrera de Caracas sigue su curso. Juan Gálvez vence en la Etapa de Guayaquil a Quito, delante de su hermano Oscar y de Marcilla. Domingo Marimón, que rompe un palier finaliza cuarto.

La Novena Etapa la gana Juan Gálvez. En la General, esta siempre primero Oscar, segundo Juan y tercero Marimón. La carrera parece estar definida y los hermanos Gálvez se irán repartiendo las etapas, siete para Oscar, cinco para Juan, una para Fangio y faltaba la última.

Y llega la Etapa de Valera a Caracas sobre 676 Km. La ventaja de Oscar Gálvez sobre Marimón es más de 4 horas. Ya nadie podrá quitarle el triunfo.

Juan Gálvez queda encajado en una zanja al pasar un pueblo. Marimón y otros



pilotos lo ayudan, pero Víctor García le pide a Marimón que lo disculpe pero quiere seguir para ganar el tramo. Oscar Gálvez busca una sogá y al tirar el auto de su hermano, rompe el cigüeñal. Seguirá, pero remolcado a la meta en Caracas donde lo descalifican.

El destino hace que todo cambie dramáticamente y gana imprevisiblemente Domingo Marimón, adjudicándose un premio de \$ 140.000 - que reparte entre su acompañante Pedro Duhalde y Fangio, su socio de palabra en las carreras. Palabra de 1948, que Marimón cumple.

Detrás de él figuran en la Clasificación General, Marcilla a 12' 41", Juan Gálvez, Ataguile y Bojanich.

CLASIFICACIÓN FINAL GENERAL

BUENOS AIRES - CARACAS: 9576,8 Km.

1 - Domingo Marimón	118 h. 37' 18" 1/5
2 - Eusebio Marcilla	118 h. 49' 59"
3 - Juan Gálvez	119 h. 7' 59" 4/5
4 - Salvador Ataguile	122 h. 21' 45"
5 - Daimo Bojanich	122 h. 30' 58"
6 - Manuel Merino	123 h. 58' 47"
7 - Victor García	124 h. 2' 0" 2/5
8 - Ricardo López	124 h. 14' 58"
9 - Guido Maineri	125 h. 0' 32"
10 - Tadeo Taddia	126 h. 1' 3"
11 - Juan Marchini	126 h. 56' 11"
12 - M. Vinardell Molinero	127 h. 32' 6"
13 - Eduardo Orcola	127 h. 59' 20"
14 - Darío Ramonda	129 h. 20' 53"
15 - Mercurio Giuliano	129 h. 24' 14"
16 - Ernesto Baronio	133 h. 29' 49"
17 - José Lorenzetti	133 h. 45' 12"
18 - Fernando Nery	134 h. 4' 59"
19 - Américo Berta	134 h. 5' 42"
20 - José M. López	135 h. 26' 35"
21 - Angel L. Pascuali	135 h. 35' 54"
22 - Carlos Lagorio	137 h. 23' 1"
23 - Miguel Beltrame	138 h. 35' 24"
24 - Oreste Casaroli	138 h. 51' 24"
25 - Luis F. Gonzales	139 h. 1' 42"
26 - Alverto Provera	142 h. 3' 18"
27 - Guillermo Marenguini	142 h. 7' 59" 3/5
28 - Bartolomé Ortiz	142 h. 31' 11"
29 - Eduardo Della Magiora	148 h. 31' 36"
30 - Vicente Tirabasso	149 h. 19' 11"
31 - René Pfister	151 h. 5' 32"
32 - Guillermo Martin	152 h. 5' 19"
33 - Alberto Fouillioux	152 h. 42' 19"
34 - Roman Balta A.	154 h. 4' 51"
35 - Rafael Leizan	155 h. 5' 7"
36 - Herminio Margaracci	155 h. 36' 1"
37 - Luis Santos	155 h. 50' 6"
38 - Rafael Staccioli	157 h. 42' 8"
39 - Hermo Orihuela	158 h. 7' 59"
40 - Jordan Senes	161 h. 38' 22"
41 - Domingo Sanguinetti	165 h. 54'
42 - Eugenio Bria	166 h. 4' 26"
43 - José L. Rodríguez	172 h. 23' 20"

Promedio del ganador: Domingo Marimón a 80,726 Km/h.

-“Habíamos trabajado mucho en la jornada de reparación en Lima y nos fuimos a dormir. Teníamos que largar la séptima etapa Lima-Tumbes a las 5 de la mañana, pero apenas acostados, nos despiertan anunciándonos el estallido de una revolución militar y que teníamos que partir de Lima a media noche, con 10 segundos entre auto y auto.

Había mucha niebla y yo, que largaba muy atrás, me puse detrás del peruano Alvarado que tenía una buena máquina y conocía bien el camino. Comenzamos a pasar autos y a los 150 km, más o menos, ya estaba cuarto en la ruta. Más adelante, por el pueblo de Paramanga, Alvarado se lleva por delante un burro y vuelca, resultando con algunas heridas. Yo continué solo y tras una breve lucha con Gulle lo paso y voy en busca de Oscar Gálvez. Anduvimos pegados, casi unos 200 kilómetros hasta que Oscar se puso detrás de mí.

Yo venía fuerte en la niebla siempre con él muy cerca, cuando me paso de largo en Trujillo donde debía cargar nafta. Esa distracción era un indicador de mi cansancio y la niebla seguía obligando a un mayores desgastes, que luego conducen al accidente.

Unos kilómetros más adelante, Urrutia me indica que ya estaba por amanecer al momento que pasábamos por un pequeño pueblo–Huanchasco. De pronto los faros dan contra unas paredes blancas que me enceguecieron y me pareció entrar a un túnel oscuro. Allí cerca había una curva en “U” a la izquierda que tomé muy cerrado y obligué al auto a mantenerse en ella, porque en ese instante imaginé que del lado derecho había un precipicio... pero había un terraplén y el auto pisa arena de la banquina derrapa... y luego los tumbos. Me aferré al volante y sentía los golpes de las herramientas, repuestos, de todo lo que llevábamos en la cabina. Así hasta que la cupé quedó de costado y yo con mi pierna izquierda apretada por la puerta. La jaula antivuelco, que armada por mi hermano Toto para esa carrera, me salvó la vida...

Urrutia, que no había colocado la traba de su puerta, salió despedido con puerta y todo...

Oscar, en tanto, tiró el auto derecho y se fue afuera a unos 50 metros de nosotros, cayendo en un cañaveral sin volcar.

Se dijo después que nos habíamos tocado con Gálvez, o que me había encandilado, cosa que es casi imposible desde atrás... El nada tuvo que ver. La gente fue muy injusta. Nos habían visto pasar juntos por el pueblo anterior y echaron a rodar la versión de que habíamos chocado . Pero no hubo tal cosa. Oscar venía haciendo la carrera más lógica, que era seguirme con tranquilidad ya que, mantenía toda la ventaja acumulada. Yo cometí el error de creer que si me salía de la curva me iba la abismo y por eso volqué. La gente, repito, fue muy injusta con él. No hay persona más noble que Oscar. Tras el accidente se acercó ya que estábamos a unos dos metros debajo del nivel del camino, me ayudó porque me sentía algo mareado y juntos fuimos a buscar a Urrutia. En la oscuridad no lo encontrábamos, hasta que vimos su mameluco blanco como a veinte metros del auto.

Luego pasó un auto y corrimos a protegernos. Pensamos que se nos podía venir encima... A los poco minutos llegó Marcilla que alcanzó a ver mi auto abajo y se dio cuenta del accidente. Se detuvo, y Marcilla, su acompañante Salem y yo, levantamos a Daniel pensando que solo estaba inconsciente.

Oscar se fue entonces a sacar su auto del cañaveral y nosotros salimos hacia un hospital próximo, que estaba al borde del camino a unos 15 kilómetros en una localidad llamada Chicama. Yo me senté sobre el tanque de nafta del Chevrolet de Marcilla, y él y su acompañante acomodaron a Daniel en mis brazos. En el trayecto yo lo tocaba por todos lados y me pareció que tenía un poco hundida la nuca, pero su cuerpo estaba caliente.

Llegamos al hospital y Marcilla se quería quedar conmigo, pero yo le insistí que siguiese... Luego me colocaron una inyección y me dormí. Manuel Montes abandonó la carrera, para quedarse con nosotros...

Cuando salimos del hospital para ir a Trujillo donde estuvimos una semana en un hotel, yo creía que Daniel se estaba reponiendo en Lima. Así que cargamos el coche de carrera en un camión y salimos para allá.

Al parar en una estación de servicio, un muchacho que atendía me dio el pésame y así me enteré de la muerte de Daniel... Era mi amigo, muy decente y enamorado de las carreras.

En realidad no pude convencerlo de que no viniera conmigo, luego de haber conocido a su familia... Su esposa embarazada... Era como un presentimiento..."
