



EXPTE. D- 234

113-14




Provincia de Buenos Aires
Honorable Cámara de Diputados

PROYECTO DE RESOLUCION

LA HONORABLE CAMARA DE DIPUTADOS DE LA
PROVINCIA DE BUENOS AIRES

RESUELVE

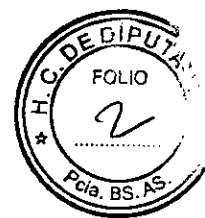
De recordatorio por el "50 Aniversario del fallecimiento de JUAN GALVEZ", automovilista deportivo Argentino.


JORGE DOMINGO SCIPIONI
Diputado
Bloque Frente para la Victoria -PJ
H. C. Diputados de la Prov. Bs. As.



Honorable Cámara de Diputados

Provincia de Buenos Aires



FUNDAMENTOS

Juan Gálvez es Turismo de Carretera por antonomasia. Fue y aún es el más grande: El que más carreras ganó en todo el historial de la categoría, el que más campeonatos tiene en su haber, el que domó los más bravos caminos de entonces, cuando el TC era aventura y cada triunfo sabía a gloria.

De manejo fino, pulido, exacto. No maltrataba jamás al auto que el mismo había armado, ni perdía tiempo trabándolo en las curvas. Alguna vez se dijo; "correr es andar lo suficientemente despacio como para llegar antes que los otros". Juan hizo suyo este dicho, y a veces provocaba el desencanto del público que se agolpaba tras una curva peligrosa. Otros derrapaban, cruzaban el coche y hasta hacían trompos y semitrompos. Claro, la gente deliraba por el espectáculo visual, y cuando veían pasar a Juan con el Ford afirmado y sin espectacularidad decían; "¿este es el famoso campeón?". Pero los relojes al final de la carrera establecían su cruda verdad: primero Juan y cómodo.

Nació a la sombra de su hermano Oscar, a quien acompañó en las primeras carreras y luego se largó por su cuenta. Allí no solo supo ganarse su lugar, sino que también se ganó el paso a la historia grande del TC. Un TC enquistado en el fervor de los hinchas, gracias a las proezas de hombres como él.

De carácter introvertido, tenía como máximas cualidades el método y la cerebración. Añadió a su mente calculadora, amplios conocimientos mecánicos y toda la garra y las ganas de aquel que sólo corre para ganar. De quién pone como único objetivo para sus espectaculares dotes conductivas, al triunfo. Con este cocktail no podía sino salir un grande. Seguramente el más grande entre los grandes.

Por ello no escatimaba esfuerzos ni sacrificios cuando había que trabajar en la recomposición del Ford, muchas

JORGE DOMINGO SCIPIONI
Diputado
Bloque Frente para la Victoria -PJ
H. C. Diputados de la Prov. Bs. As.



*Honorable Cámara de Diputados
Provincia de Buenos Aires*



veces herido por las huellas de miles de kilómetros. No era un improvisado, a pesar de ser el mejor improvisador cuando las circunstancias en el medio de la nada - donde se corría en aquellos tiempos- así lo requerían.

Aunque de modales calmos y pausados, no perdonaba las equivocaciones y exigía de los demás el máximo. Que era ni más ni menos lo mínimo que el aportaba.

Casi siempre estaba sonriente y su aspecto era muy juvenil. Quizá por eso y por ser el menor de los Gálvez, no fue para el hombre común Juan, sino Juancito. O como solía decirle Oscar simplemente "Cito".

A diferencia de este, no tenía Juan el carisma de ídolo. No era explosivo en sus gestos ni declaraciones, todo lo contrario. Había que sacarle las palabras con tirabuzón. Sin embargo supo ganarse el cariño de todos por lo inverso. Por su "humildad". Porque nunca se la creyó a pesar de ser un fenómeno. Porque hablar con él era como hablar con el más simple de los mecánicos. A todos atendía por igual.

Como ya dijimos, empezó en la butaca, en ese entonces izquierda del acompañante. Y ese hecho aparentemente simple no fue nada fácil de concretar a la minoría de edad (en aquellos años se necesitaban 22 años cumplidos) estaba la reticencia familiar a que corriera. Quedaba entonces un solo camino; fraguar el documento para poder inscribirse en las carreras, y hacerlo obviamente con un seudónimo, "Cito". Para engañar a los viejos y así poder seguir con vida, porque si papá se llegaba a enterar, nos mataba" reconocía Oscar en un reportaje muchos años después. Y así, comenzaron en las Mil Millas de 1937, las primeras armas de Juan en las rutas argentinas.

Un hecho fortuito -como casi siempre ocurre-lo puso en el camino de la gloria como piloto. Sucedió que el Automóvil Club de Brasil había cursado una invitación para el ganador de Gran Premio Argentino de 1940 (Fangio) pero el ACA decidió para aumentar las chances, que fueran dos los representantes argentinos, y

JORGE DOMINGO SCIPIONI
Diputado
Bloque Frente para la Victoria -PJ
H. C. Diputados de la Prov. Es. As.



Honorable Cámara de Diputados

Provincia de Buenos Aires

entonces se les brindó a los Gálvez el apoyo necesario para acompañar a Fangio en esta empresa.

Arreglaron con el "Chueco" una bolsa común y emprendieron el reconocimiento de la ruta. Lo que aunado a la competencia en sí, les llevó casi un mes de ardua labor, fuera de ese taller que les daba de vivir.

Obviamente, con todo el trabajo que su fama y conocimientos mecánicos les habían brindado, tanto tiempo fuera de la fuente laboral no era muy bueno para tantos clientes. Sobrevino entonces la decisión heroica. Correrían una carrera cada uno para no desatender totalmente sus obligaciones.

Debutó entonces Juan Gálvez como piloto en la Mil Millas de 1941, con Ford y con Alberto López como acompañante. Y debemos reconocer que como inicio no estuvo nada mal; fue segundo de Fangio. Vino después la Mar y Sierras y posteriormente la coupé volvió a manos de Oscar para disputar el Gran Premio del Sur, corrido en 1942.

El largo paréntesis, ocasionado por la guerra, motivó que cuando se reiniciarán las competencias, ya cada uno lo hiciera por su cuenta, dando inicio a uno de los más grandes duelos de toda la historia del TC, curiosamente entre hermanos.

Pasaron los años y fueron acumulando las victorias en todos los circuitos del país. En los Grandes Premios, en el llano, en la montaña y en los autódromos. El barro, la tierra y el asfalto lo vieron llegar vencedor.

Claro que con paso inexorable del tiempo, las cosas cambiaban. Los circuitos se hacen cada vez más cortos porque el país ha cambiado y la metodología de las carreras junto con él. En consecuencia, las principales armas de Juancito, eficiencia, equilibrio, conocimientos e improvisación mecánica para resolver problemas en competencia, pasaron a un segundo plano. Las carreras son cada vez más de velocidad pura, y las modificaciones mecánicas en busca de la potencia necesaria se suceden con mayor asiduidad. Las roturas comienzan a aparecer y pasan a ser definitivas, porque

JORGE DOMINGO SCIPIONI
Diputado
Bloque Frente para la Victoria -PJ
H. C. Diputados de la Prov. Bs. As.



Provincia de Buenos Aires
Honorable Cámara de Diputados



ahora las competencias son cortas, no dan la posibilidad de arreglar y luego poder recuperar.

Aparecen nombres nuevos. Jóvenes pujantes y con mucha capacidad, como los Emiliozzi, Marcos Ciani, Rodolfo de Alzaga, Carlos Menditeguy, Juan Carlos Navone, Armando J Ríos y tantos otros que ponían cada vez más en apuros al múltiple campeón. Pero su temple y espíritu competitivo lo hicieron sobreponerse. Y esto a pesar de continuas roturas que lo perseguían, sobre todo de bielas que no estaban preparadas para aguantar las nuevas solicitaciones. A pesar del vuelco en Pergamino, durante la disputa del Gran Premio de 1960, el cual lo hizo estar prácticamente inactivo durante un año, y a pesar también del cansancio de años de batallar infatigablemente, siguió en lo suyo y aceptó el desafío.

Con 47 años sobre sus espaldas, comenzaba la campaña del '63 en el clásico Olavarricense. Los pagos de su más enconado rival y el hombre a vencer en esos tiempos: Dante Emiliozzi, quien era acompañado por su hermano Torcuato.

Debido a las lluvias del día anterior, el camino estaba como a Juan le gustaba, complicado. Largó con el N° 5 y en el "TOP" inicial ya estaba puntero. Al primer paso por el control, Meunier, Saigós y Ríos habían quedado atrás en el camino, solo los "gringos" (Los Emiliozzi) resistían el avance de Juan. La ruta comenzó a secarse y la velocidad de "La Galera" (Auto de los Emiliozzi) empezó a descontar terreno. Juan, que estaba dispuesto a aguarle la fiesta a los locales, ponía todo y lejos de aflojar, también aumentaba el ritmo.

Tercera vuelta, una "S" fácil sobre el Camino de los Chilenos y el auto que se descontrola. El vuelco se transforma en una consecuencia inevitable. Y Juan que no se ataba por miedo al fuego, salió despedido brutalmente del auto.

Se produjo entonces el abandono eterno del más grande de todos los tiempos. Las rutas argentinas ya no sabrían más de sus hazañas. Aunque se dice que mientras haya un camino de tierra, un vado una loma de burro en las rutas sudamericanas, el espíritu de Juancito, volará sobre ellos domándolos, como siempre

JORGE DOMINGO SCIPIONI
Diputado
Bloque Frente para la Victoria -PJ
H. C. Diputados de la Prov. Bs. As.



Provincia de Buenos Aires
Honorable Cámara de Diputados



supo hacer con su encabritada coupé Ford en pos de la gloria.

Juan, nació en la Paternal el 12 de Febrero de 1916. Debutó como acompañante de su hermano Oscar en la Mil Millas de 1937 y como piloto en la de 1941, donde se clasificó segundo de Juan Manuel Fangio ganando además la segunda etapa. Su record es realmente impresionante. Con 56 victorias totales es el N° 1 de todos los tiempos. Ganó 5 Grandes Premios sobre 16 disputados y 31 etapas en los mismos. Fueron estos los de 1949, 1950, 1951, 1956 y 1958. Entre carreras, Grandes Premios y etapas de ambos, nada más y nada menos que 109 veces lo vio la bandera a cuadros como triunfador. Las carreras que más veces lo vieron ganar, fueron la Mar y Sierras en 6 oportunidades. El Gran Premio en 5. Las Vueltas de Santa Fe, Rojas y las Mil Millas en 4. La Viñas y Sierras y las 500 Millas Merceditas en tres y finalmente las vueltas de La Pampa, Hughes, Tres Arroyos y Circuito La Tablada. Resultó campeón nada menos que 9 veces. En dos oportunidades por cuatro años consecutivos. Ganó en el '49, '50, '51, '52, '55, '56, '57, '58 y '60. Es decir que solo en 12 años ininterrumpidos, sólo Oscar en el '53 y '54 y Rolo de Alzaga en el '59, pudieron cortar esta arrasadora seguidilla de campeonatos. También capturó los subcampeonatos del '41, '53, '54 y '59: Inigualable.

Falleció en un accidente en la 10ª Vuelta de Olavaria, el 3 de Marzo de 1963.

Por lo expuesto, solicito a los señores Legisladores la aprobación de la presente iniciativa.

JORGE DOMINGO SCIPIONI
Diputado
Bloque Frente para la Victoria -PJ
H. C. Diputados de la Prov. Bs. As.