



*H. Cámara de Senadores
Provincia de Buenos Aires*

E-468/24-75
RESPONDE EXPTE. N°



*"2024 - Año del 75° Aniversario de la gratuidad
universitaria en la República Argentina".*

PROYECTO DE LEY

El Senado y la Honorable Cámara de Diputados de la provincia de Buenos Aires sancionan con fuerza de

Ley

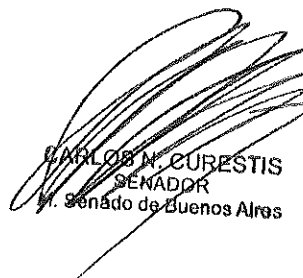
ARTÍCULO 1º: Declárense Vecinos Ilustres de la Provincia de Buenos Aires a los hermanos Octavio Justo Suárez (post mortem) y a Pedro Suárez, en reconocimiento a su destacada trayectoria en el ámbito del automovilismo y su compromiso con la seguridad y el desarrollo del Turismo Carretera.

ARTÍCULO 2º: Dispóngase la entrega de una placa conmemorativa en homenaje a los hermanos Suárez, destacando su aporte al automovilismo nacional y su legado para la comunidad.

ARTÍCULO 3º: Los gastos que demande el cumplimiento de esta Ley serán imputados al presupuesto de esta Honorable Cámara de Senadores.

ARTÍCULO 4º: Comuníquese la promulgación de la presente Ley a los familiares de Octavio y Pedro Suárez, a la ACTC y a los museos de automovilismo de la Provincia de Buenos Aires, como testimonio de su contribución a la historia del deporte provincial.

ARTÍCULO 5º: Comuníquese al Poder Ejecutivo


CARLOS N. CURESTIS
SENADOR
H. Senado de Buenos Aires



*H. Cámara de Senadores
Provincia de Buenos Aires*

E-468/2024
CORRESPONDE EXPTE. N°.....



*"2024 - Año del 75° Aniversario de la gratuidad
universitaria en la República Argentina".*

FUNDAMENTOS

El proyecto de ley tiene por objeto reconocer y honrar a Octavio Justo Suárez y Pedro Suárez, figuras destacadas del automovilismo nacional y orgullo de la comunidad de Lomas de Zamora, Remedios de Escalada, Lanús y Temperley entre otras localidades de nuestra provincia.

Desde sus comienzos como pilotos hasta la presidencia de la ACTC, los hermanos Suárez demostraron un compromiso inquebrantable con el deporte y la seguridad de sus colegas, innovando en tecnologías y enfrentando desafíos que consolidaron al Turismo Carretera como una de las categorías automovilísticas más importantes de Argentina.

Octavio, en su rol de presidente de la ACTC, supo defender la independencia de la categoría y trabajó en tiempos difíciles para mejorar la seguridad y reglamentación de las competencias. Pedro, como copiloto y mecánico, acompañó incansablemente a su hermano y se mantuvo activo en el ambiente automovilístico, compartiendo sus conocimientos y experiencias con las nuevas generaciones.

Ambos hermanos, con su humildad y profesionalismo, dejaron una huella en la historia del automovilismo y en la comunidad que los vio nacer. Este reconocimiento como Vecinos Ilustres de la Provincia de Buenos Aires perpetúa su memoria y su aporte cultural, inspirando a la comunidad y recordando la importancia de la dedicación y el amor por el deporte.

La destacada, irrepetible e innovadora trayectoria de Octavio Justo Suárez y Pedro Suárez en el ámbito del Automovilismo Nacional, Provincial y Local, es innegable.



*H. Cámara de Senadores
Provincia de Buenos Aires*

E-468/2021
CORRESPONDE EXPTE. N°.....

FOLIO
3

*"2021 - Año del 75° Aniversario de la gratuidad
universitaria en la República Argentina".*

Octavio Justo Suárez, nacido en Lomas de Zamora el 6 de septiembre de 1932, desarrolló una notable carrera en el Turismo Carretera, participando en más de 300 competencias en todo el país y presidiendo la Asociación de Corredores de Turismo Carretera (ACTC) desde 1974 hasta 1984. Su gestión incluyó la lucha por la autofiscalización de la categoría y la implementación de mejoras de seguridad como los puentes flotantes, lo que marcó un hito en la seguridad automovilística argentina.

Pedro Suárez, nacido el 6 de septiembre de 1936 en Lomas de Zamora, fue copiloto y compañero inseparable de Octavio en sus años de piloto, destacándose por su espíritu solidario y pasión por el deporte. Tras el trágico fallecimiento de su hermano en 1984, Pedro mantuvo vigente su legado y se convirtió en portavoz y referente del automovilismo, trabajando por la seguridad y el desarrollo del Turismo Carretera.

Ambos hermanos representan valores de humildad, perseverancia y pasión por el deporte, su compromiso con el automovilismo argentino dejó un legado que trasciende generaciones. Este reconocimiento busca rendir homenaje a su contribución a la cultura y el deporte, y a su profundo vínculo, sobre todo, con la comunidad del sur de la Provincia de Buenos Aires.

Cabe destacar que en aquellos años, el automovilismo no contaba con la tecnología que hoy lo asiste, pero a pesar de ello, "Los Hermanos Suarez" se involucraron en el desarrollo de nuevos componentes que mejoraron los autos de competición, a la vez que debían cumplir con su trabajo como choferes de Colectivo, cuando sus competidores tenían grandes equipos de mecánicos y patrocinio. Pero a pesar de todo lograron hacerse un lugar y ganarse el respeto de sus pares y colegas.



*H. Cámara de Senadores
Provincia de Buenos Aires*

B-467
CORRESPONDE EXPTE. N°



*"2021 - Año del 75° Aniversario de la gratuidad
universitaria en la República Argentina".*

Breve reseña de Octavio Suarez:

Octavio Justo Suárez nació en Lomas de Zamora, el 6 de septiembre de 1932. Su afición por el automovilismo venía desde su juventud; era mecánico de oficio, y en 1951 logró sentarse como acompañante de Juan Baviera en la competencia de las Mil Millas Argentinas de TC. Partieron el 6 de enero de 1951 desde la sede central del Automóvil Club Argentino (ACA), en Avenida Libertador de Capital Federal, cruzando hacia el sur por el viejo puente de Pueyrredón, y tomando la Av. H. Yrigoyen en dirección a Bahía Blanca. Luego regresarían por la zona de Quilmes, finalizando en el centro de Avellaneda.

A mediados de 1960, Octavio armó una Coupé Ford modelo 1946 con un motor V8 de una pick up F100, gracias a la ayuda de otro entusiasta local, Orlando Sotro, piloto de la Fórmula Uno de Argentina, quien se encargaba de la motorización para cada carrera. Dedicarían muchas horas al día para poner a punto el auto, sin contar con gran presupuesto ni un equipo de especialistas como los corredores de los equipos importantes, como Ford o Chevrolet.

Desarrolló casi toda su carrera deportiva con su hermano Pedro como acompañante en la butaca derecha, participando en Turismo Carretera bajo el nombre "Los Hermanos Suárez", con su debut en 1966. Hasta 1970 compitieron con la misma unidad, pero el avance de la categoría hacia modelos compactos lo llevó a adquirir un Dodge Polara. Su primer triunfo fue en 1973, y, promediando la temporada, cambió a un Dodge GTX, con el que ganó en la Vuelta de Pergamino.

El padre de los hermanos Aventín, y el propio padre de Octavio, le aconsejaron que dejara a su hermano fuera del auto, pues, en caso de un accidente, la familia quedaría desamparada. Corrían por pasión, no por dinero; en Banfield, su padre tenía varios lotes y, cada tanto, vendía uno para poder seguir compitiendo. Ambos trabajaban como colectiveros y, tras ganar una carrera, al día siguiente volvían a manejar el colectivo, dedicándose al auto hasta altas horas de la noche.



*H. Cámara de Senadores
Provincia de Buenos Aires*

E-468
CORRESPONDE EXPTE. N°



*"2024 - Año del 75° Aniversario de la gratuidad
universitaria en la República Argentina".*

Participaron en aproximadamente 300 carreras en todo el país, siempre en el grupo de autos que disputaban los primeros puestos. Octavio fue presidente de la ACTC (Asociación Corredores Turismo Carretera) desde 1974 hasta 1984, debiendo liderar la categoría en momentos muy difíciles, que llevaron a la separación definitiva del ACA (Automóvil Club Argentino) y al inicio de la autofiscalización de la especialidad.

En aquellos tiempos, la ACTC creció tanto como categoría que atrajo toda la atención de la opinión pública en Argentina, lo que afectó a otras categorías de automovilismo, generando presiones para intentar hacer desaparecer a la ACTC.

Se sostenía que, mientras existiera el Turismo Carretera, el resto del automovilismo argentino no podría crecer. La situación llegó a un punto en el que casi entregan el manejo de la categoría a una escuela. Finalmente, Octavio Suárez fue elegido presidente de la asociación.

La política implementada por Suárez y su equipo no solo desalentó a la otra parte, sino que también marcó un rumbo de crecimiento que permitió que las carreras continuaran siendo disfrutadas varias décadas después. Durante su mandato en la ACTC, trabajó para mantener la categoría, ajustando la reglamentación de acuerdo con la tecnología de la época.

En plena dictadura militar, Octavio consiguió una audiencia con Albano Eduardo Harguindeguy, entonces Ministro del Interior, quien finalmente otorgó el permiso para autofiscalizar las carreras desde la ACTC. Antes de la reunión, Octavio le dijo a Pedro que lo esperara afuera, en caso de que lo detuvieran.

Como presidente de la ACTC, recorría los pueblos explicando a los vecinos la importancia de apoyar a los corredores locales, fomentando el piloto y el deporte. En una carrera de TC en Av. Caaguazú, Lanús, un auto perdió una rueda que salió rodando y golpeó a un hombre que dormía bajo un árbol, causándole la muerte.



*H. Cámara de Senadores
Provincia de Buenos Aires*

E-46817825
CORRESPONDE EXPTE. N°



*"2024 - Año del 75° Aniversario de la gratuidad
universitaria en la República Argentina".*

Octavio, dueño de dos microómnibus en la línea 299 de esa localidad, ideó junto a Palaggi Hnos. un sistema similar al de los ejes de transporte público, inventando así los palieres flotantes, que aún se utilizan en competencias.

En 1981, se inauguró la ruta 11 con una carrera de TC. Aunque "Los Hermanos Suárez" lograron el segundo lugar, en realidad habían ganado la carrera, pero prefirieron conceder el primer puesto a Giuliano debido a problemas con los cronometristas, quienes no pudieron registrar bien los tiempos por una fuerte lluvia.

Para evitar estos problemas en el futuro, los Suárez adquirieron a precio de costo una camioneta VW para los cronometristas.

En 1973, Octavio consiguió tres triunfos en la "Vuelta de Salto" el 13 de mayo, la "Vuelta de Arrecifes-Salto" el 27 del mismo mes, y la "Vuelta de Pergamino" el 5 de agosto, las dos primeras con Dodge Polara y la última con GTX. Esa temporada finalizaría tercero en el torneo. En 1974, obtuvo una sola victoria en la "Vuelta de Salto", convirtiéndose en el único ganador de la temporada con Dodge. Su última victoria fue en la "Vuelta de La Banda" en Santiago del Estero.

El 23 de septiembre de 1984, en Tandil, Octavio expresó a su equipo que sentía inestabilidad en su auto. Su hermano Pedro le sugirió no correr si no se sentía seguro, pero los puntos del campeonato pesaron más. Johnny DeBenedictis le entregó al equipo un par de amortiguadores para probarlos, y Omar Wilke les proporcionó nuevas bujías.

Ese día, Octavio corría con Tito Torres como copiloto, ya que Pedro había aceptado el consejo de no seguir corriendo con su hermano. En la última vuelta, Octavio iba primero, pero en plena recta de la ruta 74, la Dodge se despistó por causas aún desconocidas. Después de varios tumbos, el auto quedó contra un alambrado de



*H. Cámara de Senadores
Provincia de Buenos Aires*

5-468/2015
CORRESPONDE EXPTE. N°.....

FOLIO

7

*"2021 - Año del 75° Aniversario de la gratuidad
universitaria en la República Argentina".*

tres hilos. Ambos pilotos estaban conscientes, pero cuando intentaron sacar a Octavio, una chispa encendió la gasolina, y Octavio falleció en el acto.

El equipo de mecánicos extrajo el motor y el diferencial del auto antes de volver a Buenos Aires, y enterraron el casco de la Dodge en el parque del box. Hoy en día, una réplica del auto está expuesta en el Centro Cultural y Tecnológico Museo del Automovilismo Juan Manuel Fangio de Balcarce.

Octavio es recordado como un hombre de conducta intachable, siempre dispuesto a ayudar. Al bajar del auto, las rivalidades desaparecían y no existían enemistades ni rencores. Su legado será eterno para sus amigos, familia, vecinos y en la historia del Automovilismo Argentino.

Breve reseña de Pedro Suarez:

Pedro Suárez nació en Lomas de Zamora el 6 de septiembre de 1936. Tenía oficio de chapista, pero trabajaba en un matadero en Banfield, donde ingresaba a las dos de la mañana y por la tarde vendía achuras en el barrio para ayudar a su familia, ya que su padre se había quedado sin trabajo.

A mediados de 1960, junto a su hermano Octavio, logró armar una Coupé Ford modelo 1946 con un motor V8 de una pick-up F100, con la ayuda de Orlando Sotro, piloto de Fórmula Uno en Argentina, quien se encargaba de preparar el motor para cada carrera. Pedro desarrolló casi toda su carrera deportiva como copiloto de Octavio, compitiendo en Turismo Carretera bajo el nombre "Los Hermanos Suárez", debutando en 1966.



*H. Cámara de Senadores
Provincia de Buenos Aires*

E-468/74-75
CORRESPONDE EXPTE. N°.....



*"2024 - Año del 75° Aniversario de la gratuidad
universitaria en la República Argentina".*

Competieron con esa unidad hasta 1970, cuando el avance de la categoría hacia modelos compactos los llevó a adquirir un Dodge Polara. Su primera victoria fue en 1973, año en el que, a mitad de temporada, cambiaron el auto por un Dodge GTX, con el que triunfaron en la Vuelta de Pergamino.

El padre de los hermanos Aventín aconsejó a Octavio que dejara a Pedro fuera del auto para evitar que, en caso de un accidente, la familia quedara desamparada. Los hermanos Suárez corrían por pasión y no por dinero. En Banfield, su padre tenía una manzana de lotes y, cada tanto, vendían uno para financiar su participación en las competencias. Ambos trabajaban de colectiveros y, después de ganar una carrera, al día siguiente volvían a manejar el colectivo, dedicando las noches al auto hasta las dos o tres de la madrugada. Participaron en aproximadamente 300 carreras en todo el país y siempre estuvieron en el grupo que peleaba por la punta.

Pedro acompañó a Octavio durante su presidencia en la ACTC (Asociación Corredores Turismo Carretera) desde 1974 hasta 1984. La política de los hermanos Suárez y su equipo marcó un rumbo de crecimiento e innovación, adaptando la reglamentación a la tecnología de la época.

Ambos recorrían pueblos explicando a los vecinos que había corredores en la zona a quienes debían apoyar para fomentar el deporte. Sin embargo, Pedro dejó de competir junto a Octavio tras el consejo de Antonio Aventín (padre) y pasó a formar parte de su equipo como jefe de mecánicos, mientras preparaba su propio auto con la idea de competir como piloto. El 23 de septiembre de 1984, durante una carrera en Tandil, el auto de Octavio sufrió un accidente que resultó en su trágica muerte tras una explosión.



*H. Cámara de Senadores
Provincia de Buenos Aires*

E-400/24-75
CORRESPONDE EXPTE. N°



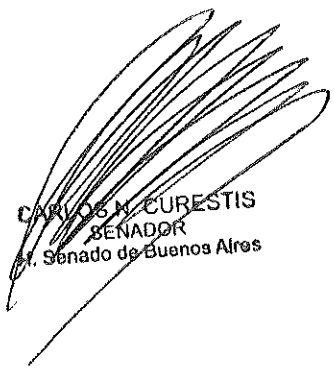
*"2021 - Año del 75° Aniversario de la gratuidad
universitaria en la República Argentina".*

Tras la pérdida de su hermano, Pedro atravesó un momento difícil, pero logró reponerse gracias al apoyo de su familia. Hasta el día de hoy, mantiene vivo el legado de Octavio y participa en actividades del automovilismo. Se ha convertido en un referente y portavoz de la historia de "Los Hermanos Suárez", recordando sus años de gloria con humildad, un rasgo que siempre los caracterizó. Actualmente, sigue vinculado al automovilismo junto a su hijo Cristian, quien también es piloto y preparador de destacados equipos de la zona.

Pedro fue vetado de la ACTC tiempo después del accidente de su hermano, debido a diferencias políticas, pero recientemente se levantó el veto, siendo bien recibido por la comunidad automovilística, que siempre valoró su experiencia en preparación y seguridad de pilotos y autos. Fue homenajeado por la ACTC con una placa conmemorativa de "Los pilotos destacados del bicentenario" en el Autódromo Oscar y Juan Gálvez de la Ciudad de Buenos Aires.

Actualmente, Pedro está escribiendo las memorias de "Los Hermanos Suárez" en un libro próximo a publicarse, con el objetivo de contribuir a la cultura deportiva local.

Es por todo lo expuesto que solicito a mis pares el acompañamiento del presente proyecto de ley.


CARLOS N. CURESTIS
SENADOR
H. Senado de Buenos Aires



*H. Cámara de Senadores
Provincia de Buenos Aires*

*"2024 - Año del 75° Aniversario de la gratuidad
universitaria en la República Argentina"*



Corresponde Expte. E-468/24-25



Pasen las presentes actuaciones a la **DIRECCIÓN GENERAL DE GESTIÓN
LEGISLATIVA** a sus efectos

SOLANGE ROSA
Subdirectora de Mesa General de
Entradas y Salidas Legislativa
H. Senado de Buenos Aires

DIRECCION MESA GENERAL DE ENTRADAS Y SALIDAS LEGISLATIVA
5 de noviembre de 2024.