



REPÚBLICA ORIENTAL
DEL URUGUAY



Cámara de Representantes

Secretaría

COMISIÓN ESPECIAL DE DEPORTE

CARPETA N° 2695 DE 2022

ANEXO I AL
REPARTIDO N° 684
MAYO DE 2023

DÍA NACIONAL DEL AUTOMOVILISMO DEPORTIVO

Se declara el día 11 de setiembre de cada año

Informe

XLIX Legislatura

COMISIÓN ESPECIAL
DE DEPORTE

I N F O R M E

Señores Representantes:

La Comisión Especial de Deporte tiene el agrado de informar y someter a su consideración el proyecto de ley mediante el cual se aprueba el "Día Nacional del Automovilismo Deportivo. Se declara el día 11 de setiembre de cada año".

La presente iniciativa procura realizar un reconocimiento al automovilismo deportivo, disciplina deportiva que ha hecho conocer a nuestro país en el mundo, así como a quienes lo desempeñan.

El camino del automovilismo en Uruguay.

Haciendo un poco de historia, podemos destacar que la primera carrera en suelo uruguayo que se tiene registro, data del 19 de enero de 1913, en lo que fue un raid desde Villa Colón, Montevideo, a la ciudad de Salto, ida y vuelta, con la organización del Diario "La Tribuna Popular".

En aquella época no existían las rutas y los caminos eran de tierra, donde los pilotos simplemente se guiaban por intuición y las huellas en los caminos, muchas veces tomando atajos a campo traviesa, realizando paradas en las pulperías, establecimientos, o donde fuera posible detenerse a recuperar energías y repostar combustible y víveres. Ese raid fue conquistado por el norteamericano Frank Phillips en un Stoddard- Dayton, mientras que Cándido Daglio -a bordo de un Fiat- termino en el segundo lugar y fue el mejor uruguayo clasificado. Al año siguiente, el 11 de enero se realizó la segunda edición de este raid, que esta vez incluyó por primera vez a las motocicletas. Ya en 1915 llegó el Raid del Kilómetro en la rambla de Carrasco, un raid que estaba enmarcado en un gran festival deportivo en donde competían autos y motocicletas también.

Años más tarde, en 1918 nace el Automóvil Club de Uruguay (ACU), y el 1º de diciembre de ese mismo año, dicha institución organizó su primera carrera, el Raid Montevideo - Minas - Montevideo. Y fue 18 días más tarde que se organizó la segunda carrera, el raid de velocidad Colón - San José - Colón, que pasó por Las Piedras, Canelones, Santa Lucía, y San José.

Unos meses más tarde, se organizaba bajo la estructura del ACU, el primer Campeonato de Velocidad Internacional, que tuvo lugar en la rambla de Montevideo, en el sector de la Rambla Wilson más precisamente, llevándose a cabo el 18 de julio de 1919 con más de 10.000 espectadores presentes.

Llegando a la década del 30, y gracias a un grupo de empresarios (uno de ellos Luis Supervielle, accionista principal de la financiera que lleva su nombre) que les surgió la idea de utilizar el automovilismo como una vía más para invertir y generar ingresos, ya sea desde la ventas de terrenos en la zona, la instalación de empresas y comercios para atender a los asistentes a los eventos, etc. es que nace el

proyecto de una "Ciudad Automovilística", proyecto situado en las inmediaciones de Ciudad del Plata (ex Rincón de la bolsa).

Entrado el año 1935 se inaugura el Autódromo Nacional, en el km 27 de Ruta 1, a solo 7 km de Santiago Vázquez, una pista de tierra que fuera oficialmente nuestro primer circuito, el sitio de las pruebas de velocidad contaba con un circuito grande, de 6.000 metros, aunque aún trazado de modo provisorio, entre piedras, arena, tierra y muchos pozos.

En 1940 con Omar Hugo Carlevaro, Eitel Cantoni, Firpo, Supicci Sedes entre otros se crea Asociación Deportiva de Volantes Unidos (ADVU), que luego en 1946 cambiaría a su nombre actual Asociación Uruguaya de Volantes (AUVO). Este club pasó a organizar muchos eventos en el autódromo, con autos de turismo, y sport como los monopostos, tanto así que los propietarios decidieron realizar trabajos de remodelación.

En 1947 la AUVO organiza lo que es considerado como la "primer fecha internacional de alto nivel" en la rambla de Montevideo, entre las calles Ejido y Santiago de Chile, donde llegan a venir pilotos de la talla de Juan Manuel Fangio, Oscar y Juan Galvez, Alfredo Pian, y entre los uruguayos destacaban Eitel Cantoni, Alberto Uría, Dantón Bazet, entre otros tantos.

Otro gran suceso en la historia es la construcción del autódromo de Punta Fría en Piriápolis, donde todo comenzó con gente del balneario que entendía que este deporte podía constituir un motivo de atracción turística por su ubicación entre los cerros, lugar en donde se podría seguir todo el espectáculo, sin ningún tipo de riesgo para los espectadores.

Fue ese mismo argumento con el que Roberto Fontaina, amigo personal del entonces Ministro Alberto Domínguez Cámpora consiguió la aprobación de la empresa y también el apoyo de la Comisión Nacional de Turismo. En solo siete meses se diagramó la pista, los boxes, las tribunas y se logró que en Europa comenzaran a hablar de la pista. Es así que el 23 de marzo de 1952, Uruguay se proyectaba hacia el automovilismo mundial logrando el arribo al país de pilotos y equipos de Fórmula 1 y Fórmula 2 internacional para la inauguración de la pista, finalizando el cotejo con una victoria de Fangio, sobre Froilan González, corriendo las Ferrari, en una tarde tremendamente lluviosa.

Posteriormente, en 1956 se empieza a gestar la inauguración del autódromo propio de AUVO, que con toda justicia se le puso el nombre de un gran hombre y dirigente, como lo fue Víctor Borrat Fabini. Y así fue que la Asociación Uruguaya de Volantes se convirtió en una de las pocas instituciones privadas en América del Sur en ser propietaria de un autódromo, ubicado en el balneario El Pinar en el departamento de Canelones. Para la inauguración de dicho autódromo, viajó especialmente desde Europa Juan Manuel Fangio, quien estaba en plena disputa del Mundial de Fórmula 1. Esto impulsaría más tarde la concreción de la fórmula de monopostos uruguaya denominada "Fuerza Libre", y con ella la llegada al país de chasis Ferrari, Maserati y Osca de Fórmula 1, a los cuales se le colocaron motores Corvette de 450 cv.

Más en la década de los '60, tomaron fuerza las categorías de autos de Turismo, los "Vale Todo", las Picadas, las presentaciones de Autos Antiguos y las formaciones de nuevas Fórmulas, mientras que, por razones de costos, fueron desapareciendo los Autos Sport como los Porsche, Ferrari, Allard con motor Cadillac y otros, cuyos chasis pasaron a la Fuerza Limitada.

Cabe recordar en estos tiempos, los Grandes Premios "Air France", con competencias internacionales, incluso con la llegada del Turismo Carretera en 1968 o cuando en 1966 corrieron los Willys Interlagos, entre los cuales uno de los pilotos era un juvenil llamado Wilson Fittipaldi Jr., el Alpine Renault, el Lotus Elan, Alfa Romeo GTA al igual que los mini Cooper S y los Saab y Lancia. En 1968 además, se concretan en realidad dos Fórmulas de AUVO, una fue la Fórmula 2 y la otra la Fórmula Vee.

Un capítulo especial merece la Federación Uruguaya de Karting (FUK), creada en 1962 a instancias de varios pilotos que habían incorporado en Uruguay -unos años antes- la modalidad estadounidense del Go-Kart. Con el paso del tiempo la FUK se transformó en una referencia regional, impulsando el desarrollo del karting en toda la región. Fue así que organizó los primeros grandes eventos internacionales de la disciplina, como el Sudamericano y el Panamericano, por cuyas pistas pasaron pilotos de la talla de Ayrton Senna, quien compitió dos veces en Uruguay alcanzando el título de Campeón Sudamericano en el año 1980 en el kartódromo del Real de San Carlos en el departamento de Colonia.

Aquí se creó la primera categoría Cadetes (para niños de 9 a 11 años), la Primera Escuela Nacional de Karting (1998), las primeras mujeres en competir en Karting (1988) y la primera categoría autogestionada por una Federación: la categoría Promocional para todos los niños que salen de la Escuela Nacional.

En 1973 comienza la remodelación del autódromo Víctor Borrat Fabini de El Pinar y su extensión. En la época del cierre del autódromo Borrat Fabini, AUVO utilizó otros autódromos, como San José, Tarariras, Young, Mercedes, Paysandú, Salto, Tacuarembó y Rivera, incluso posteriormente se corrió en circuitos callejeros como el Real de San Carlos en Colonia, la Rambla de Mercedes, la Rambla de Fray Bentos, Punta del Este, Montevideo y Piriápolis y Melo.

A comienzos de los '80, se incorporó la destacada Fórmula Renault Uruguay, como así también lo hiciera más tarde la Fórmula 4 uruguaya-Fórmula GEMO.

Posteriormente se formó la Bimarca con los Ford Escort 1.600 y Fiat 125 Berlina, para posteriormente convertirse en Trimarca con la incorporación de los Chevrolet Monza 1.8. Con el tiempo se concretó la Superturismo, posteriormente la Turismo Libre, mientras alternaban la Fórmula 4 con Fórmula 2 y el pasaje a Fórmula 2000.

Más acá en el tiempo, surgieron categorías exitosas como la Superescarabajos, como así también, la joven categoría "Turismo histórico" que revive gloriosas épocas con autos como Escort mk2, Gol g1, Mini, etc.

Por su parte, en lo que a rally se refiere, la institución referente en nuestro país es el Club Uruguayo de Rally (CUR), el cual fue fundado el 9 de junio de 1964, por entusiastas que intentaban realizar "paseos organizados" y no encontraban una institución que los nucleara. Su primer presidente fue el Sr. José Luis Murguía. y físicamente la institución sesionaba desde un lugar cedido por el Círculo de Periodistas Deportivos, sito en la calle 18 de Julio casi Barrios Amorín hasta el año 1976, en el que se compró la casa de la calle Juan Paullier 1244 lugar que hasta hace unos años funcionó como sede social, y actualmente se radica en el barrio de Carrasco.

Fue entonces que se comenzaron a realizar paseos y competencias por el sur de nuestro país, más precisamente por rutas del departamento de Canelones, en una modalidad que se llamó Regularidad. Pero estos entusiastas tenían la idea de poder realizar carreras más importantes y se comenzó a trabajar para lograrlo.

El CUR organiza desde esas épocas el campeonato nacional de rally, ya con vehículos estrictamente preparados bajo normas y reglamentos internacionales de seguridad, compuesto por 8-9 fechas distribuidas en distintas capitales Departamentales.

En 1985 fue la primera edición del Rally del Lago, el cual se siguió corriendo hasta 1992, un año antes incluso, se contó con la participación de Gustavo Trelles (campeón mundial de Rally) en un Lancia Delta Integrale similar al que utilizaba en campeonatos europeos, realizando una exhibición.

Ya en 1994 y con la fiscalización del Automóvil Club del Uruguay, se realiza además el famoso Rally del Atlántico, teniendo las sucesivas ediciones en las ciudades de Maldonado, Punta del Este y San Carlos hasta llegar al departamento de Lavalleja, actual departamento como punto de partida; el Rally del Atlántico convoca a los más prestigiosos pilotos de rally a nivel nacional y sudamericano, en un marco inigualable como las Sierras de nuestro país y cerrando ambas fechas con una fiesta en lo deportivo.

Con esta iniciativa legislativa se pretende jerarquizar esta disciplina deportiva, procurando promoverla, enalteciendo sus valores y beneficios para la sociedad toda.

Homenaje a un gran deportista

Dentro de los grandes deportistas que han competido en la historia de este deporte, se destacó Gonzalo "Gonchi" Rodríguez, piloto de automovilismo uruguayo de gran trayectoria tanto a nivel nacional como internacional, nacido en Montevideo el 22 de enero de 1971.

Ejemplo como persona y deportista para muchos jóvenes que incursionaban e incursionan en el automovilismo, Gonchi fue uno de los pocos talentos del deporte motor uruguayo que logró llegar a categorías de élite, en una época libre de redes sociales y donde el país no contaba con una difusión del deporte motor acorde a las circunstancias. Mas allá de esto, las ganas, la voluntad, el apoyo y "la muñeca", hicieron posibles que éste uruguayo se destaque.

Ligado al deporte motor gracias a su padre, Rubén Jorge Rodríguez, alias "el gallego", piloto que llegó a ser en la década del 70 campeón uruguayo en categorías de Turismo y Rally nacional.

Gonzalo, quien a los siete años se subió por primera vez a una moto y a los 9 aprendió a manejar un auto, debutó a los 14 años en karting donde se coronaría campeón y subcampeón en distintas categorías, llegando a los 16 años a disputar pruebas del campeonato del mundo de karting en Francia. En total, obtuvo 4 campeonatos y 2 subcampeonatos nacionales y subcontinentales entre 1985 y 1989.

Luego, comenzaría su camino por los Formulas, debutando en la Formula Renault Uruguay donde resultaría subcampeón y campeón, para luego pasar a la Formula Ge.Mo donde también resultaría campeón nacional.

Tuvo por estos años, una incursión en autos con techo, resultando campeón del Turismo Nacional.

En 1992 comenzaría su periplo por Europa, debutando en la Fórmula Ford Española, pasando un año más tarde a la Fórmula Renault Española.

En 1994 continuó su carrera en Inglaterra en la Fórmula Renault británica. Posteriormente, en 1995 junto al equipo Alan Docking, tuvo excelentes actuaciones en la Fórmula 3 británica y en 1996 participó de la Fórmula 2 británica compitiendo en la escudería Edenbridge, finalizando tercero en el campeonato.

Esta gran escalada en los monoplazos, le fue fundamental para posicionarse en el año 1997 en la categoría telonera de la Formula 1, la Formula 3000 internacional, donde competían pilotos de la talla de Nick Heidfeld y Juan Pablo Montoya, y donde un año más tarde conseguiría victorias en circuitos como Spa-Francorchamp y Nürburgring, finalizando tercero en el campeonato de esa temporada. En 1999 vencería en el mítico circuito callejero de Mónaco con un monoplazo del Team Astromega.

Ese mismo año, volvió a competir y triunfar en autos con techo en su país natal, esta vez a bordo de un BMW serie 3 de la categoría Copa de las Naciones, en una competencia realizada en el Aeropuerto El Jagüel (Punta Del Este), midiéndose ante rivales de estirpe como el ex F1 Oscar "poppy" Larrauri, Osvaldo "cocho" López, Fernando Croceri, entre otros.

Finalmente, en 1999, incursionaría en la famosa categoría norteamericana CART (ex IndyCar) ni más ni menos que en una de las mejores escuderías, el Marlboro Team Penske, y lo haría a bordo del coche nº 3 un Lola PC27-Mercedes Ilmor, compartiendo equipo con Al Unser jr.

El debut de Gonchi tuvo lugar en el G.P Tenneco Automotive Grand Prix, sobre el circuito callejero de Detroit, llegando en el puesto 12º y sumando su primer punto para el campeonato.

Su segunda competencia, sería la correspondiente a las 17ª fecha del campeonato, con Sede en el Laguna Seca Raceway de Monterrey, California.

Sería un trágico fin de semana para Gonzalo, quien durante las pruebas de clasificación del 11 de septiembre de 1999 sufriera un despiste, provocado en primera instancia por una anomalía en el sistema de aceleración de su Lola PC27, saliéndose de pista a más de 220 km/h y estrellándose contra un muro de cemento en la curva Corkscrew. Posterior al impacto, el monoplazo tomo vuelo, sobrepaso el muro y cayo dado vuelta, provocándole la muerte al piloto uruguayo.

Sus restos fueron trasladados a Uruguay, y descansan en el Cementerio del Buceo.

Posteriormente a la tragedia, su hermana Nani Rodríguez creó la Fundación Gonzalo Rodríguez, una ONG que trabaja para eliminar los fallecidos y lesionados graves por siniestros de tránsito en Latinoamérica.

Múltiples son los reconocimientos deportivos que se realizaron posteriores a su muerte, tales como denominar con su nombre la vieja curva de "El Parador" del Autódromo Víctor Borrat Fabini de El Pinar, como también se realizó en la Curva 1 del Autódromo Eduardo P. Cabrera de la ciudad de Rivera.

Por su parte, la Federación Uruguaya de Karting, decidió retirar el número 5 de su listado, número que fuera usado también por el piloto en su juventud.

Más allá de estos reconocimientos, más que merecidos por quien por una década fuera el piloto de carreras más importante del país, creemos que sería justo y loable la proclamación de un día del calendario anual consagrado a recordar, y homenajear al Automovilismo Deportivo, y en una fecha que quedó marcada a fuego en todos los apasionados de este deporte en el país, como lo fue aquel infortunado 11 de septiembre de 1999.

Durante la consideración del presente proyecto de ley la Comisión Especial de Deporte recibió a distintas organizaciones vinculadas al automovilismo deportivo: a la Fundación Gonzalo Rodríguez, al Club Uruguayo de Rally, a la Asociación Uruguaya de

Volantes (AUVO), al Automóvil Club del Uruguay (ACU), al Área Deporte Federado de la Secretaría Nacional del Deporte, a Montevideo Classic Car Club y a la Federación Uruguaya de Karting, quienes por unanimidad manifestaron su conformidad con esta iniciativa.

En atención a lo expuesto, vuestra Comisión Especial de Deporte aconseja al Cuerpo la aprobación del proyecto de ley que se informa.

Sala de la Comisión, 16 de mayo de 2023

PEDRO JISDONIAN
MIEMBRO INFORMANTE
JORGE ALVEAR GONZÁLEZ
ELSA CAPILLERA
LUIS DE LEÓN
ALBERTO FUMERO
GONZALO GERIBÓN
ALEXANDRA INZAURRALDE GUILLEN
EDUARDO LUST HITTA
NINO MEDINA
CARLOS VARELA NESTIER

≠