



Concejo Municipal  
de Rosario



Palacio Vasallo  
PUESTA EN VALOR 2016

## VISTO

La trayectoria como deportista en el Campeonato Mundial de Fórmula Uno, Campeonato Mundial de Rally, Campeonato Mundial de Sport Prototipos, Campeonato Europeo de Fórmula Dos, Campeonato Argentino de Turismo de Carretera, Campeonato Argentino de Sport Prototipos, Campeonato Argentino de Turismo y como dirigente político de Carlos Alberto Reutemann, quien fue Gobernador de Santa Fe de 1991 a 1995 y de 1999 a 2003, Senador Nacional por la provincia de Santa Fe de 1995 a 1999, de 2003 a 2009, de 2009 a 2015 y de 2015 a 2021 y Convencional Nacional Constituyente en la Convención Nacional Constituyente de 1994 y

## CONSIDERANDO

Que Carlos Alberto Reutemann nació y se crio en el campo en la localidad de Manucho, departamento La Capital, provincia de Santa Fe. Sus abuelos, Jakob Reutemann y Ana Kienast eran inmigrantes suizo alemanes que recibieron una colonia de 31 hectáreas en San Carlos, Provincia de Santa Fe. En la misma, su padre Enrique Reutemann y su madre Flora Molina se dedicaron durante algún tiempo a las tareas agrícola ganaderas. Poco después se mudaron a Humboldt donde se dedicaron al tambo y a la cría de vacas de raza holando argentina. En esos primeros años se aficionó a los animales y de ahí le vino el apodo Lole, porque a menudo decía que iba a ver a «lolechone». Pero más le apasionaban los vehículos de trabajo llegando, ya a los 7 años a manejar un viejo Ford A modelo 1929 de la familia. Para los 11 años, junto a su hermano Enrique habían construido una pista en el campo y la recorrían con un Rastrojero de la familia tratando de bajar los tiempos. Iba a caballo o en bicicleta al colegio rural Simón de Iriondo, aledaño a una estación de trenes y distante 6 kilómetros de su campo. Al finalizar la educación primaria, los dos hermanos Reutemann ingresaron como pupilos en el Colegio Inmaculada Concepción de Santa Fe, de la Compañía de Jesús. Siempre valoraría esa educación jesuita como la que le dio el espíritu de disciplina, sacrificio y austeridad que le permitiría los mejores resultados tanto en el automovilismo como en la política.

Que en 1968 se casó con su novia de la adolescencia, María Noemí Claudia Bobbio Orellano. Con ella se radicaron en Londres para dedicarse a la carrera automovilística de Reutemann tal como la venía planeando, ya con el objetivo de llegar a la Fórmula 1. En Londres nació su primera hija, Cora (madre de su único nieto, Santiago Bautista Diez Reutemann), mientras que en 1973 nació la segunda, Mariana. Que desde el momento en que terminó sus estudios secundarios y volvió a trabajar al campo, comenzó a participar de manera amateur en

“picadas” (carreras de aceleración de poca distancia, muy frecuentes en los pueblos del interior de la República Argentina). Tuvo su debut en automovilismo el 30 de mayo de 1965, en una carrera de Turismo

Mejorado en la ciudad de La Cumbre (Córdoba) a bordo de un Fiat 1500. En esa primera carrera abandonó, pero en la segunda, desarrollada el 11 de julio de ese mismo año, en Villa Carlos Paz (Córdoba) a bordo del mismo auto, obtuvo su primera victoria. Al año siguiente sería campeón de la categoría y repetiría en 1967. Que tras este promisorio comienzo, Reutemann se propuso la meta, ambiciosa, de correr en Fórmula 1. Para desarrollar las habilidades conductivas que le exigían los monoplazas comenzó a competir en Sport Prototipos en su país, y en la Fórmula 1 Mecánica Argentina, participando en la serie internacional reservada para coches de Fórmula 2 desarrollada en noviembre-diciembre de 1968 en la Argentina. Pero al mismo tiempo, le escribió al quintuple campeón de Turismo Carretera Oscar Gálvez, quien era además director de la Escudería Ford. Reutemann se autonominó como piloto para un Ford Falcon oficial. Más adelante declararía que lo hizo con la mira fija en Europa. Tanto la Fórmula 1 como el Sport Prototipo europeo de la época estaban dominados por motores Ford, por lo que deseaba familiarizarse con motores de esa marca. Fue en ese momento cuando, persiguiendo su sueño, su fue junto a su flamante esposa a Londres. Para tomar esta decisión debió renunciar a sus pretensiones económicas. En una entrevista posterior, declaró que en ese momento los pilotos de Turismo Carretera en

Argentina ganaban por mes lo que él ganaba por todo un año en Europa.<sup>4</sup>

Que poco tiempo después, su sueño fue apoyado por el Comodoro Ernesto Baca, presidente del Automóvil Club Argentino. El organismo rector del Automovilismo en la Argentina lanzó todo un proyecto institucional que contó con el decidido apoyo de la Secretaría de Estado de Promoción y Asistencia a la Comunidad (SEPAC). El objetivo principal declarado era llegar a tener un piloto argentino compitiendo en Fórmula 1 y para ello, como instancia previa, se preparó y financió un equipo enteramente argentino para participar en el Campeonato Europeo de Fórmula 2. En el camino, el SEPAC pretendía promocionar a empresas argentinas como YPF y, de paso, fomentar a la Argentina como destino turístico entre ciudadanos europeos que quizás tuvieran poca información sobre el país. Para eso se compraron dos chasis Brabham (el Estado argentino pagó 2.500 libras

esterlinas por cada uno de ellos)<sup>5</sup> junto a seis motores Ford Cosworth de los que se usaban en esa categoría. Reutemann disfrutó en esa primera temporada del hecho de competir de igual a igual con algunos de sus ídolos, como Jochen Rindt, Emerson Fittipaldi, Clay Regazzoni y Ronnie Peterson.

Que al siguiente año el equipo Misión Argentina volvió a competir, ya con el nombre ACA-SEPAC. Caldarella fue reemplazado por Carlos Ruesch, pero Reutemann volvió a ser el primer piloto y llegó a obtener el subcampeonato detrás de Ronnie Peterson, tras haber obtenido un récord increíble: un triunfo y seis podios. corrió 23 carreras. en 22 de ellas llegó a la meta y en 15 de esas 22, estuvo entre los mejores 10 puestos, en 6 de ellas estuvo en el podio (3 mejores) y en una de ellas

(en el circuito pirenaico francés de Albi) salió primero. Esto le valió una invitación a participar en la carrera de Brands Hatch de Fórmula 1 a fines de ese año (donde se accidentara fatalmente el suizo Jo Siffert) sin puntos para el campeonato, y la

contratación para 1972 como segundo piloto de Brabham junto a Graham Hill.<sup>8</sup>

Que en el Campeonato Mundial de Sport Prototipos compitió en 1971 en los

1000 km de Buenos Aires, compartiendo un Porsche 917K con Emerson Fittipaldi

y logrando la decimoséptima posición.<sup>9</sup> Que en 1973 compitió para la Scuderia Ferrari a bordo de la Ferrari 312 PB haciendo pareja con Tim Schenken. Corrió cuatro carreras en esa temporada, obteniendo el segundo puesto en las 6 Horas de Vallelunga y Los 1000 km de Monza, con abandonos en las 24 Horas de Le Mans por rotura de una biela cuando el binomio Reutemann Schenken se encontraba en la punta luego de 12 horas de carrera, y en las 6 Horas de Watkins Glen.

Que en 1974, pasó a Alfa Romeo y corrió las 4 carreras que su actividad de Fórmula 1 le permite participar, su compañero fue el alemán Rolf Stommelen. A bordo de un Alfa Romeo T33/TT/12 la pareja Reutemann Stommelen obtuvo esa temporada el segundo puesto en las competencias de 1000 km de Nürburgring y en las 6 Horas de Imola, y pero abandonó en los 1000 km de Zeltweg y las 6 Horas de Watkins Glen.

Que Carlos Reutemann es el único piloto de la historia en obtener podios en los mundiales de Sport Prototipos, de Fórmula 1 y de Rally. Que en 1971, Reutemann había participado del Gran Premio de Argentina de Fórmula 1 no puntuable, en el Autódromo de la Ciudad de Buenos Aires, ubicándose tercero al comando de un McLaren de la Ecurie Bonnier.

Que su debut oficial fue en el Gran Premio de Argentina de 1972, donde obtuvo la pole position delante del campeón Jackie Stewart, finalizando séptimo en dicha competencia. Su primer triunfo en F1 tuvo lugar al poco tiempo en Brasil (competencia sin puntos). En abril a lo que sobrevendría un serio accidente en las prácticas de la carrera de Fórmula 2 en el circuito de Thruxton, que lo mantuvo alejado de las pistas durante dos meses. En el Gran Premio de Canadá finalizó cuarto, sumando sus primeros puntos para el Campeonato de Pilotos. Brabham volvió a confiar en los servicios del argentino para la temporada 1973. Obtuvo dos terceros puestos en Francia y los Estados Unidos, y puntuó en seis carreras, finalizando séptimo en la tabla general. El piloto obtuvo su primer triunfo en 1974 en Kyalami, al cual seguirían los de Austria y los Estados Unidos con el modelo BT44, y terminó sexto en el campeonato. En 1975, obtuvo una victoria en el difícil trazado de Nürburgring (Alemania), y totalizó seis podios para acabar tercero en el campeonato. Al año siguiente la baja confiabilidad del motor Alfa Romeo no le permitió obtener buenos resultados, acumulando numerosos abandonos.

Que la Scuderia Ferrari decidió contratar a Reutemann para completar la temporada tras el accidente de Niki Lauda en Alemania, pero Lauda se recuperó y se reintegró al equipo para el Gran Premio de Italia en Monza. Reutemann debió contentarse con pilotar un tercer automóvil y luego esperar al comienzo de 1977.

Que Ferrari confirmó a Lauda y a Reutemann como sus pilotos oficiales, lo que provocó el alejamiento del volante suizo Clay Regazzoni. Ese año Reutemann obtuvo un triunfo en Interlagos (Brasil) y finalizó cuarto en el campeonato, que se adjudica nuevamente su compañero de equipo. En 1978, Lauda se alejó de Ferrari y Reutemann fue confirmado como primer piloto del equipo, con el canadiense Gilles Villeneuve como compañero. Ese año Reutemann obtuvo una victoria en Brasil con el viejo modelo T2 y tres más (Long Beach, Brands Hatch y Watkins Glen) con el nuevo modelo T3. Pese a esas victorias, poco pudo hacer para desafiar a los técnicamente superiores Lotus de Mario Andretti, campeón de ese año, y de Ronnie Peterson.

Que en 1979 Reutemann decidió aceptar una oferta para unirse a Lotus, los

ganadores absolutos del año anterior, y reemplazar al sueco Peterson, quien había fallecido en un accidente en Monza. Se suponía que Lotus extendería su dominio técnico gracias al Lotus 80, un monoplaza de revolucionario diseño destinado a reemplazar al ya exitoso Lotus 79. Reutemann sumó puntos en seis de las primeras siete carreras pero en las ocho restantes no obtuvo puntos. Que Reutemann aceptó integrarse al promisorio equipo Williams para la temporada 1980. La función de Reutemann era apuntalar la candidatura al título de su compañero de equipo, el australiano Alan Jones. Sin embargo logró una meritoria victoria en el Gran Premio de Mónaco, bajo una persistente llovizna y corriendo con neumáticos para piso seco, logrando una ventaja de un minuto trece segundos con respecto al segundo clasificado Jacques Laffitte. Además finalizó segundo en Alemania y tercero en Bélgica, Gran Bretaña, Austria e Italia, de modo que se ubicó tercero en el Campeonato de Pilotos. En la primera carrera de 1981, disputada en Long Beach, perdió el primer puesto a manos de Jones luego de realizar una maniobra fallida. Desde boxes, entonces el equipo le indicó que se abstuviera de atacar a su compañero de equipo y dejara que este se hiciera con la victoria. La segunda competencia se llevó a cabo en Brasil, bajo una lluvia torrencial. Reutemann tomó la delantera seguido a varios segundos de distancia por Jones. Desde boxes le indicaron nuevamente que debía ceder la punta al australiano, pero esta vez Reutemann desobedeció la orden del equipo y lideró la competencia hasta el final. Más tarde se refirió a este hecho con las siguientes palabras: "Claro que vi los carteles, vi las señales, lo vi todo. Pero también pensaba mientras veía todo eso que si yo hacía caso a los carteles, era mucho más digno volver al box, preparar el bolso y despedirme de las carreras. Dedicarme a otra cosa. Desobedecí. Y volvería a desobedecer si la circunstancia se repitiera. No tengo otra respuesta". La ausencia de Jones y de la totalidad de los mecánicos de Williams en los festejos de la carrera marcó el quiebre de la relación. Ese mismo año, Carlos Reutemann, el día viernes de pruebas de la competencia en el circuito de Zolder, atropelló accidentalmente en calle de boxes al mecánico Giovanni Amadeo, quien falleció el lunes siguiente de la competencia debido a una fractura de cráneo.

Si bien Reutemann volvió a ganar en el Gran Premio de Bélgica, sus posibilidades se vieron comprometidas por la falta de apoyo del equipo. A esto se sumaba el espectacular ascenso del piloto brasileño Nelson Piquet a bordo de un Brabham cuyo sistema de suspensión activa estaba sospechado de ser ilegal. Reutemann también se vio perjudicado por la decisión de la FIA de anular los resultados del Gran Premio de Sudáfrica, que Reutemann se había adjudicado en forma holgada, a los efectos de superar un conflicto surgido entre la Federación y algunas escuderías de Fórmula 1 como Ferrari, que se negaron a participar de dicha prueba. Sus problemas continuaron con la polémica decisión de Williams de reemplazar a Michelin, como proveedor de neumáticos de la escudería, por Goodyear: el santafesino, a diferencia de Jones, se sentía más cómodo con los neumáticos radiales franceses, más blandos y rendidores que los neumáticos estadounidenses. En definitiva Reutemann, quien había obtenido 37 puntos en las primeras 7 competencias del campeonato frente a 24 de Jones y 22 de Piquet, solamente obtuvo 12 unidades en las 7 competencias siguientes, frente a 26 de Piquet y 13 de Jones.

Que el campeonato tuvo su definición en el Gran Premio de Las Vegas. En la partida, Reutemann tomó la delantera pero de inmediato comenzó a sufrir problemas en la caja de cambios, siendo relegado a la quinta posición. Piquet

marchaba detrás de él. El brasileño tenía fiebre y apenas podía concentrarse en el manejo de su vehículo pero, aun así, logró adjudicarse el campeonato por un solo punto. Años después Bernie Ecclestone reconoció en el cuarto capítulo de su documental Lucky (Afortunado), que en el Gran Premio de Las Vegas Reutemann fue deliberadamente perjudicado para que no saliera campeón del mundo, por lo que Cora Reutemann, hija del corredor, inició acciones legales para que Carlos Reutemann fuera reconocido como legítimo campeón mundial post mortem en la temporada 1981. Jones se había retirado y Reutemann fue confirmado como piloto, acompañado por el piloto finés Keke Rosberg. Luego de un luchado segundo puesto en el Gran Premio de Sudáfrica de 1982, se retiró tras la segunda carrera de la temporada, el Gran Premio de Brasil de 1982. Que en esa temporada, los Renault experimentaron problemas de motor que afectaron decisivamente su rendimiento en la segunda mitad del torneo y Ferrari quedó atrapada en una profunda crisis motivada por la trágica muerte de Villeneuve y otro grave accidente que interrumpió definitivamente la carrera de su otro piloto, el francés Didier Pironi. El irregular campeonato de 1982 quedó finalmente en manos de Keke Rosberg, quien se coronó campeón tras ganar una sola competencia. Consultado sobre si se arrepentía de aquella decisión, Reutemann respondió:

**"Cuando pienso en eso recuerdo que, cuando era chico, tenía que ir a la escuela a caballo... y de ahí llegué a ser piloto de Fórmula 1. Ese placer no me lo va a quitar nadie".**

Que el Gran Premio de Argentina no volvió a disputarse, desde ese 1982 hasta 1995. En ese momento, y como parte de los festejos, Reutemann (ya gobernador de la provincia de Santa Fe) fue invitado a dar una vuelta de exhibición con una Ferrari, recibiendo una ovación por parte de los 60.000 asistentes.

Que Reutemann disputó el Rally Codasur de 1980 en un Fiat 131 Abarth, puntuable para el Campeonato Mundial de Rally, donde resultó tercero absoluto. En 1985, el argentino volvió a correr la prueba, en este caso con un Peugeot 205 Turbo 16, y terminó nuevamente tercero. Fue el primer piloto en puntuar en el Campeonato Mundial de Fórmula 1 y el Campeonato Mundial de Rally. El segundo piloto en lograrlo fue Kimi Räikkönen en 2010 quien alcanzó un quinto lugar como mejor resultado.<sup>15</sup>

Que inició su actividad política en el Partido Justicialista, por invitación de su amigo, el entonces presidente de la Nación Carlos Saúl Menem. Por su insistencia, en 1990 se afilió al Partido Justicialista en Anillaco, pueblo del entonces presidente. Reutemann firmó la ficha de afiliación con la lapicera que le había regalado Perón después del Gran Premio de Argentina de 1974. Fue elegido gobernador de la provincia de Santa Fe para el período 1991–1995. En 1994 fue elegido convencional constituyente para la reforma de la Constitución Nacional.

Al finalizar su gestión en la primera magistratura de la provincia fue electo senador de la Nación por primera vez, por el período 1995–2001, pero en 1999 dejó su banca en el Congreso Nacional tras haber triunfado en las elecciones provinciales para gobernador de Santa Fe, donde cumplió su segundo mandato constitucional entre 1999 y 2003. Antes de vencido el período, en 2002, el entonces presidente Eduardo Duhalde, quien ya había desistido de presentarse

por un nuevo período, lo propuso como candidato a la presidencia, basándose en encuestas que le daban un alto porcentaje de imagen positiva, pero aún ante ese panorama alentador declinó su postulación.

Que el 7 de septiembre de 2003 fue nuevamente electo para ocupar un escaño en la Cámara Alta, el cual asumió el 10 de diciembre de ese mismo año con mandato hasta el 10 de diciembre de 2009. El 17 de julio de 2008, cuando se votó el proyecto de retenciones móviles agrarias que fue desempatado por el vicepresidente de la Nación, Julio Cobos, el senador Reutemann presentó un proyecto alternativo con dictamen de minoría de la Comisión de Agricultura y Ganadería. Su proyecto no fue tratado, pero su voto fue contrario al proyecto presentado por el gobierno de la presidenta de la Nación, Cristina Fernández de Kirchner. A partir de ese hecho, Reutemann fue identificado como una de las figuras claves de lo que se llamó el "Peronismo Federal", un grupo de altos dirigentes justicialistas que, sin renegar del peronismo, intentaban desde el mismo partido hacer oposición a los gobiernos kirchneristas. Tras el triunfo del peronista federal Francisco De Narváez sobre Néstor Kirchner en las elecciones legislativas de medio término de 2009, comenzó a instalarse en los medios la posibilidad de que Reutemann fuera candidato por ese sector para la presidencia de la República en 2011.

Que en las elecciones legislativas del 28 de junio de 2009, fue elegido nuevamente como senador de la Nación por la provincia de Santa Fe, con mandato hasta 2015. A principios de 2015, forma una alianza con Propuesta Republicana, apoyando la candidatura de Mauricio Macri en las elecciones presidenciales de ese año. Ese mismo año fue reelegido senador por Cambiemos con mandato hasta 2021.

Que desde 2015, Reutemann continuó conformando el bloque Santa Fe Federal, acompañando generalmente en las votaciones a Cambiemos. En 2016 se le diagnosticó un cáncer de hígado por lo que se sometió a una extensa cirugía en New York. A partir de ahí, complicaciones postoperatorias y una afección biliar lo mantuvieron alejado de sus funciones de senador.

Que Carlos Reutemann falleció el 7 de julio de 2021, tras estar varias semanas internado. Fue ingresado al hospital el 30 de mayo y permanecía en unidad de terapia intensiva desde el 21 de junio. Previamente había permanecido 17 días hospitalizado por un cuadro de anemia y deshidratación, pero su estado se fue deteriorando por sangrados digestivos y desmejora de su función renal.

Que sus gestiones como Gobernador de Santa Fe fueron caracterizadas por la austeridad en la administración de los fondos del Estado, siendo Santa Fe la única provincia que no emitió cuasi monedas en el período 2000 – 2002 y siempre pagó a término y en una sola cuota las jubilaciones y pensiones y los salarios de sus agentes públicos, tales como policías, penitenciarios, enfermeros, médicos y demás empleados de la planta estatal.

Que en su gestión 1991 – 1995 se llevaron a cabo obras históricas para Rosario y su región, tales como la finalización del Aliviador 2 del Arroyo Ludueña (que había sido comenzada y abandonada por la anterior gestión), la Presa Retardadora de Crecientes del Arroyo Ludueña, que beneficia no solo a Rosario sino también a las ciudades de Pérez y Funes y que fue ejecutada en el término de un año y con un presupuesto de la mitad de lo calculado en ese momento por el Gobierno de la Nación y la canalización del Arroyo Saladillo, que desde entonces ha beneficiado a Rosario y Villa Gobernador Gálvez. Que por gestiones ante el Fondo de Inversión Kuwaití se consiguió el financiamiento para la repavimentación de la

Ruta 21 Rosario – Arroyo del Medio, de la Ruta 14 Soldini – Firmat y de la Ruta 18 Rosario – Límite con la provincia de Buenos Aires, además de otras vías de comunicación vial en toda la provincia que habían sido abandonadas por décadas.

Que fue uno de los deportistas más destacados de la historia argentina, siendo junto a Juan Manuel Fangio y Froilán González los únicos tres argentinos en obtener victorias en el Campeonato Mundial de Fórmula Uno, 12 en el caso de Reutemann.

Por todo lo expuesto, los concejales abajo firmantes solicitamos a nuestros pares la aprobación del presente proyecto de

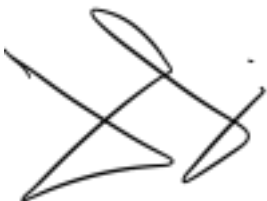
## ORDENANZA

Artículo 1°.- Designase con el nombre de “Carlos Alberto Reutemann” a la Zona de Boxes y la Torre de Control del Autódromo Municipal Juan Manuel Fangio, dependiente de la Empresa del Estado Municipal Autódromo Rosario.

Artículo 2°.- Encomiéndose, a través de la Secretaría de Cultura y Educación, la imposición de un mural alusivo a la trayectoria deportiva de Carlos Alberto Reutemann, en la pared norte de la Torre del Control del Autódromo Municipal Juan Manuel Fangio, dependiente de la Empresa del Estado Municipal Autódromo Rosario, el que será confeccionado por un o un grupo de muralistas de la ciudad.

Art. 3°.- Comuníquese con sus considerandos.

Sala de Comisiones, 10 de Setiembre de 2024.-



Cardozo Carlos A.



Calatayud Hernan

Martínez Ana

A handwritten signature in black ink, appearing to be 'Anahi'.

Schibelbein Anahi

A handwritten signature in black ink, appearing to be 'Fabrizio'.

Fiatti Fabrizio