

TRADICIÓN DE LA PATAGONIA, LA CARRERA CONMEMORA 50 AÑOS

Gran Premio de la Hermandad: El fin de semana en que Chile y Argentina bajan la frontera

Unos 140 pilotos están cruzando la Isla Grande de Tierra del Fuego ida y vuelta entre Porvenir y Río Grande. Lo han hecho así desde 1974, en un ritual tuerca que incluso se llevó a cabo en 1978, cuando ambos países estuvieron *ad portas* de una guerra.

IVÁN MARTINIC

Fernando Calcutta Violic (74) admite que “por alguna casualidad del destino” había conducido un automóvil a 140 kilómetros por hora en una ruta pavimentada de Magallanes. Esa era su experiencia límite con la velocidad cuando, a comienzos de los años 80, le avisaron con solo dos días de antelación que había sido sorteado para pilotear el Toyota Corona que su grupo de amigos había preparado para el Gran Premio de la Hermandad (GPH), tradicional carrera que cruza la Isla Grande de Tierra del Fuego uniendo Porvenir (Chile) y Río Grande (Argentina).

“Estaba muy asustado, al principio íbamos a la vuelta de la rueda, pero hice una buena etapa. A los 30 o 35 kilómetros se me pasaron todos los nervios”, recuerda Calcutta sobre su debut. Además de piloto, fue comisario y dirigente de la competencia, la que también cubrió como camarógrafo de prensa.

Casi desconocido en el resto de Chile, el GPH es un singular caso de integración bilateral: Este año conmemora cinco décadas, se disputó incluso en plena



Fuente: Asociación Deportiva Local de Automovilismo (Chile) / Automóvil Club de Río Grande (Argentina)

Casi 900 km de tierra, barro, escarcha y nieve en Tierra del Fuego

El Gran Premio de la Hermandad se corre desde 1974 y solo se dejó de disputar en 2020 y 2021, por la pandemia. La versión 2024 tiene más de 130 vehículos en competencia.

crisis del Canal Beagle en 1978 —“no hubo ningún problema, allá nos recibieron muy bien”, cuenta Calcutta— y solo se ha suspendido dos veces (2020 y 2021), por la pandemia.

La carrera se disputa en dos días (ver infografía) que suman casi 900 kilómetros de precarios caminos de ripio, barro, escar-

cha y nieve. En las rectas, algunos vehículos superan los 200 km/h, lo que a veces ha terminado en tragedias. En 1984 el argentino Francisco “Paco” Puget y su copiloto Elvy Garay murieron al volcar su Ford Taunus. Su número, el 503, nunca ha vuelto a ser utilizado. En 2008 el también trasandino Claudio Giova-

nini falleció por las quemaduras que sufrió luego de otro volcamiento. En 2016, un espectador que conducía un cuatriciclo perdió la vida al chocar de frente con un auto de la competencia.

El GPH comenzó en 1974 con 20 automóviles y dos series. Este fin de semana están corriendo cerca de 140, en ocho categorías.



JOSE MIGUEL CARDENAS

El GPH es organizado por la Asociación Deportiva Local Fueguina de Automovilismo (Adelfa) de Porvenir y el Automóvil Club de Río Gallegos.

Los ganadores de la etapa de ayer hicieron meta en tres horas.

La mayoría de los pilotos son *amateurs* y preparan sus autos con gran esfuerzo económico y auspicios locales. Uno de los pocos profesionales que corrió el GPH fue el argentino Jorge Raúl Recalde, séxtuple campeón argentino de *rally*, quien a bordo de un Renault 18 ganó cinco ediciones (1981 a 1985).

entre vecinos, parientes y amigos, cuyas historias de vida se entrelazan en la pasión por el deporte, la excitación por la velocidad y el fragor de los motores”.

Una característica del GPH es que la frontera fueguina entre Chile y Argentina “desaparece”. Coordinadas previamente, autoridades de los dos países anticipan los trámites migratorios. Así, el fin de semana de la carrera no hay barreras, aunque el reglamento estipula que los competidores no pueden cruzar el límite a más de 100 km/h.

“Es una carrera binacional en la que, por un breve espacio de tiempo, el límite internacional entre ambos países se suprime, importando solo una ruta y meta en común. Pero, sobre todo, releva la importancia de contar con actividades conjuntas en las que nuestros pueblos fraternicen”, complementa Viera-Gallo. ■

Embajador Viera-Gallo y el factor humano

Para el embajador de Chile en Argentina, José Antonio Viera-Gallo, “no es difícil entender las razones por las que esta carrera ha perdurado en el tiempo. A fin de cuentas, el componente humano allí presente es uno solo”.

No es una mera competencia entre chilenos y argentinos, explica, “sino que un encuentro