

CORREO ARGENTINO Sec. 61 (B)	FRANQUEO PAGADO Concesión N° 4938	CODIGO POSTAL 1401
	TARIFA REDUCIDA Concesión N° 209	

# autoclub

Ejemplar exclusivo para Socios del ACA - Prohibida su venta

Año XX - N° 111 - Febrero 1981 - \$ 6.000.-



**ANTÁRTIDA**  
**La Argentina**  
**Blanca**

**CHUBUT**  
**Esquel y Los**  
**Alerces**

**LA RIOJA**  
**Los atractivos**  
**de Chilecito**



con TWI  
-indicador de desgaste-

nueva  
tecnología  
para su  
seguridad



la nueva  
radial ACA

segura en suelo mojado  
segura en suelo seco  
segura por su duración

Precio al 23-1-81 (145-SR-13) \$ 149.130 c/u.-

PUBLICIDAD ACA



**ACA**

Automóvil Club Argentino + servicios



# Asómese a nuestras Vidrieras!!!

4.000 m<sup>2</sup> • 9 Plantas de  
Exposición y Ventas

VISTA INTERIOR DEL EDIFICIO



como para nosotros  
su diversión  
es cosa seria  
**TENEMOS DE TODO !!!**

... Y TAMBIEN LA PRIMERA RED DE AUTOCAMPINGS DEL PAIS

BARILOCHE • USHUAIA • EL BOLSON • LAGO PUELO • LOS ALERCES • LAGO HUECHULAFQUEN • TERMAS DE RIO HONDO • MAR DEL PLATA • SANTA TERESITA • CHASCOMUS



**PROVEDURIA  
DEPORTIVA®**

**CALLAO 666**

CASA MATRIZ: Lima 363/71/77  
CASA CENTRAL: Callao 666  
BELGRANO: Cabildo 2475  
LOMAS DE ZAMORA: Boedo 102  
QUILMES: Alem 27  
MORON: Rivadavia 18256  
LA PLATA: C. 47E. 7 y 8  
ROSARIO: San Martín 925



M. P. 111

DIRECTOR

Dr. CESAR C. CARMAN  
Presidente del ACA

COMISION ASESORA

Dr. BALTASAR

MARTINEZ BRIONES

Vicepresidente 1° de la

C.D. del ACA

LINO PALACIO

FRANCISCO A. RIZZUTO

JUAN E. EZCURRA

JUAN C. PEÑA

Dr. SANTIAGO PITA ROMERO

RAUL M. LISSARRAGUE

OSVALDO RODRIGUEZ HUNTER

COMISION FINANCIERA

Capitán de navío (R.E.)

JORGE A. LEDESMA

Vicepresidente 2° de la

C.D. del ACA

Dr. JUAN M. SANDBERG HAEDO

Tesorero de la C.D. del ACA

ENRIQUE P. ROSSI

Presidente de la Comisión

Fiscalizadora de Cuentas del ACA

DR. FERNANDO SABSAY

Presidente de la Comisión

de Economía y Finanzas

de la Asamblea de Delegados

CARLOS J. CORDAZZI

JEFE DE REDACCION

EDUARDO PALACIOS VIDELA

SECRETARIO DE REDACCION

MANUEL DIAZ GUERRA

REDACCION

RICARDO ARCUCCI

ADOLFO GARCIA SAEZ

DIAGRAMACION Y ARTE

NICOLAS SANTIAGO STANCICH

JORGE ACUÑA

ARCHIVO

ERNESTO A. BIGGERI

ADMINISTRADOR

CARLOS GARCIA VAZQUEZ

PRODUCCION PUBLICITARIA

DANIEL A. ALVAREZ

JOSE PELUSO

EN ESTE NUMERO FOTOS DE:

Antonio Moreno, Ricardo Alonso, Norberto Ranalli, Federico B. Kirbus, Agencia Fotográfica Integral.

REVISTA BIMESTRAL DE AUTOMOVILISMO, TURISMO E INFORMACIONES,

EDITADA POR EL AUTOMOVIL CLUB ARGENTINO. - REDACCION, ADMINISTRATION Y PUBLICIDAD: Av. DEL LIBERTADOR 1850, PISO 5° (1461), Capital Federal, TEL. 801-1837, REGISTRO DE LA PROPIEDAD INTELECTUAL 59.045. PUBLICACION ADHERIDA AL INSTITUTO VERIFICADOR DE CIRCULACIONES, A LA ASOCIACION DE LA PRENSA TECNICA ARGENTINA Y AL CENTRO DE INFORMACIONES DE PUBLICIDAD. - La Dirección de AUTOCLUB no mantiene correspondencia acerca de colaboraciones no solicitadas y declina toda responsabilidad sobre los originales enviados espontáneamente que no fueren publicados, los que en ningún caso serán devueltos. Las colaboraciones firmadas expresan la opinión de sus autores y no necesariamente la de la Dirección de esta revista.

Tirada de esta edición:

570.000 ejemplares.

Precio del ejemplar en la

República Argentina: \$ 6.000.-

# SUMARIO

FEBRERO '81

N° 111

**NOS ESCRIBEN** ..... 6

**Técnica del automóvil. Encendido por minicomputadora, por Jorge Gualtieri** ..... 10

**LETRA NUEVA** ..... 13

**Itinerarios patagónicos. Esquel, pórtico de la cordillera chubutense. Texto: Juan Carlos Giusti Fotos: Ariel Gironella** ..... 14

**El auto y su cuidado. Las modernas impulsiones por correa, por J. G.** ..... 20

**Chilecito. La sombra tutelar del Famatina, por Federico B. Kirbus** ..... 22

**Antártida Argentina. Historia en dos Continentes, por Ricardo L. Molinari** ..... 26

**AQUI NOSOTRAS, por Trixi** ..... 34

**Monumento a Güemes en la Capital Federal. El paladín de la guerra gaucha** ..... 38

**AUTOCLUB INFORMA** ..... 42

**NOTICIERO ACA** ..... 44

**EDUCACION VIAL. Qué se debe llevar en el auto** ..... 50

# PORTADA

En la Antártida se prolonga naturalmente el territorio argentino. En esas soledades nuestro país viene desarrollando desde el siglo XIX una intensa labor, que se acentuó en las últimas décadas en los planos científico y técnico. Bases permanentes, observatorios, prolongadas campañas de estudio, son algunos de los jalones de esa labor fecunda, civilizadora.



# MÁS DE 40.000 NUEVOS CONSOCIOS

La incorporación de más de cuarenta mil nuevos afiliados en la conscripción de socios recientemente llevada a cabo por el Automóvil Club Argentino, es un hecho de muy profunda significación, no solamente en lo que a la labor propia de nuestra Entidad se refiere, sino también en cuanto a sus proyecciones sobre la integración del país en su conjunto.

Ante todo, queremos y debemos hacer público nuestro reconocimiento por esta nueva demostración de confianza que acabamos de recibir, y que además de alentar una estimulante esperanza en cuanto al futuro accionar de nuestra Entidad, también implica una tácita aprobación por lo ya realizado hasta el presente.

Es bueno, y pensamos que no podría ser de otro modo, que esta inmensa legión de consocios ingresados tenga un conocimiento cierto de lo que su aporte significa, desde el punto de vista moral, y también como posibilidad práctica y real de continuar avanzando en el camino de obras y servicios que tienen como destinataria natural a nuestra masa societaria, pero que también se vuelcan al beneficio general de la comunidad. Es obvio que el fuerte espaldarazo recibido permitirá ampliar y perfeccionar las prestaciones serviciales. Pero cada nuevo afiliado debe saber que su condición de socio del Automóvil Club Argentino no habrá de limitarse al lugar de su residencia o de sus ocasionales traslados, sino que constituirá una llama viva en todas y cada una de las obras que la Institución está desarrollando a lo largo y a lo ancho del territorio nacional.

Pero sobre todo tiene que saber que él también, desde ahora en más, será otro adelantado de ese progreso —tan inseparable del sentimiento de soberanía— que el A.C.A. está fomentando sin prisa pero sin pausa, y con especial énfasis a lo largo de todas nuestras fronteras, de modo tal de coadyuvar a que también en ellas los argentinos puedan gozar de los beneficios propios de los centros urbanos. En tal sentido, creemos oportuno destacar aquí algunas obras en puntos limítrofes, que habrán de quedar libradas al uso público en el próximo trimestre.

—En Bernardo de Irigoyen, Provincia de Misiones, literalmente a pocos pasos de Brasil, la Entidad está construyendo una estación de servicio integral, con restaurante, motel, y también con una aula para jardín de infantes. Estas dependencias se emplazan en una región de frontera seca, a 800 metros sobre el nivel del mar, entre los ríos San Antonio, al Norte, y Pepirí Guazú, al Sur. Bernardo de Irigoyen se halla unida a Eldorado por la Ruta N°

17, y a las Cataratas del Iguazú por la nacional N° 101, a través de los inmensos atractivos del Parque Nacional Intangible. Desde Buenos Aires se llega por pavimento a través de Zárate-Brazo Largo y rutas N° 12 y 17. Creemos que este rápido pantallazo es más que suficiente para reflejar la estratégica ubicación de esta obra en cuanto al intercambio turístico argentino-brasileño, así como también su importancia como jalón de progreso para nuestros compatriotas lugareños.

—En Clorinda, Formosa —siempre dentro del próximo trimestre— mediante convenio con el Gobierno Provincial, habremos de inaugurar la primera etapa (expendio de combustibles y oficinas de la estación de servicio) de un centro servicial que luego se complementará con nuevas obras en la estación de servicio y un motel de 14 habitaciones. Estas dependencias se emplazan en la intersección de la Ruta 11 y el camino de acceso a Puerto Pilcomaño, por lo que configuran un auténtico nexo con nuestros hermanos paraguayos.

—En Tartagal, Salta, sobre la bifurcación del acceso a la ciudad y la Ruta N° 34, habrán de quedar librados al uso público una estación de servicio con taller mecánico y restaurante, que como en los casos anteriormente señalados, será un punto de unión de vital importancia para el tráfico de viajeros entre Argentina y Bolivia.

Por cierto, todo este esfuerzo que acabamos de describir, sólo es posible realizarlo con el apoyo de nuestros asociados, partícipes y protagonistas de una labor que no descuida ningún punto del territorio nacional donde pueda germinar la semilla de la prosperidad y del progreso.

## Al personal

Las expresiones que anteceden son, estamos seguros, la traducción fiel del sentir y del pensar de todos cuantos colaboran en nuestras actividades. Por eso, hemos querido incluir en este mensaje de agradecimiento y bienvenida a los nuevos asociados, al personal del A.C.A. y a los concesionarios, a fin de dar un testimonio conjunto de la voluntad de servicio que nos anima hacia quienes acaban de llegar, y de ratificar la certidumbre de que todos habremos de responder ampliamente a la confianza en nosotros depositada.

LA DIRECCION

14

26

# Nos Escriben

## **AUTOCLUB EN EE.UU.**

● *Señor Director:*

El colaborador de *Autoclub* Enrique Inda, con quien me une una tan vieja como respetuosa amistad, me ha hecho llegar a Los Angeles (soy profesor de literatura española en la Universidad de California) algunos números de *Autoclub*. Como tengo cierta experiencia periodística, sé lo difícil que es para la prensa técnica mantener el nivel de especialización y ser al mismo tiempo una publicación de general interés. *Autoclub* lo logra admirablemente. Y para quienes vivimos lejos del país, sin dejar de ser argentinos, revistas como la suya nos traen evocaciones nostálgicas.

El progreso de un país depende en gran parte del conocimiento que la misma población tiene de ese país. Por eso ha sido siempre la enseñanza de la geografía un elemento esencial de toda ideología política. En España, la Institución Libre de Segunda Enseñanza, que renovó a fines del siglo pasado el pensamiento español, llevaba a sus alumnos a realizar constantes excursiones por el interior del país. Los grandes andariegos fueron también siempre hombres de pensamiento y de acción. Por eso creo que realizan ustedes una buena obra nacional.

*Rubén Benítez  
Universidad de California, Los  
Angeles, Departamento de  
Español y Portugués*

## **DESDE COMODORO RIVADAVIA**

● *Señor Director:*

Durante la temporada invernal, nos trasladamos en coche desde *Buenos Aires a Comodoro Rivadavia*. El viaje fue perfecto hasta *Trelew*, donde comenzó a nevar y ya en el kilómetro 70 no tuvimos otra alternativa que dejar el coche a un costado de la ruta, frente a la única hostería que había en el lugar y llegar a *Comodoro Rivadavia* en un camión. Tan pronto como las circunstancias nos

lo permitieron, dimos aviso al ACA y, sin pérdida de tiempo, partió un remolque, de tal manera que a las pocas horas llegaba nuestro coche, en perfectas condiciones. Estábamos muy preocupados, porque en el auto habían quedado las valijas y demás implementos y la nieve lo cubría cada vez más. No tenemos palabras para agradecer esta atención inolvidable. Queremos dejar un testimonio de nuestro agradecimiento por medio de *AUTOCLUB* y recalcar que los servicios prestados son excelentes.

*José Guiotlo  
Vélez Sársfield 1349  
Comodoro Rivadavia (Chubut)*

## **DESDE CHOELE- CHOELE**

● *Señor Director:*

Supongo que su escritorio debe estar atestado de cartas del tenor de la mía; sin embargo, ellas forman parte de la constante comunicación entre los asociados y su *Club*. El primer domingo de setiembre último, mi auto se detuvo por desperfectos mecánicos treinta kilómetros antes de llegar a Choele-Choele. Mi punto de partida era Bahía Blanca y mi destino, Bariloche. Yo viajo frecuentemente a esa hermosa ciudad sureña, pero esta vez iba con dos señoras familiares, una de ellas de ochenta años. Como no podía solucionar la falla, pedí a un camionero que avisara al ACA de Choele-Choele, pero al rompersele el camión seis kilómetros antes de esa ciudad, hizo llegar el mensaje por un segundo camionero. Las demoras del auxilio eran lógicas, pero como yo ignoraba qué ocurría, solicité a un transportista que me llevara a la ciudad, contrariado por dejar a mis familiares solas en la ruta. A poco de andar divisamos el auxilio del ACA que ya venía; así fue como regresé con él hasta mi automóvil. Como resultó imposible arreglarlo, lo remolcamos hasta Choele-Choele, donde recorrimos la ciudad para encontrar un mecánico, pues, además de ser domingo, había carreras en el hipódromo. Finalmente, el encargado del auxilio, señor Mario Daniel

Botellé, consiguió localizar a uno; tras revisar el auto, expresó que al día siguiente debería abrir el motor. El señor Botellé, entonces, cargó nuestro equipaje y a todos nosotros en el auxilio del ACA y nos llevó al motel; se ocupó de que consiguiéramos habitaciones, de que el restaurante contiguo, ya fuera del horario de servicio, nos atendiera y luego se fue a llevar nuestro auto al taller. El señor Botellé cumplía con su trabajo, pero verdaderamente su deber había terminado mucho antes.

Juan Carlos Ronconi  
Caronti 460  
Bahía Blanca (Bs.As.)

## DOCUMENTOS RECUPERADOS

Señor Director: Quiero hacerle llegar a través de la revista **AUTOCLUB**, mi reconocimiento especial a el o a los empleados del ACA que tuvieron la gentileza de enviar a mi domicilio, por carta certificada, todos mis documentos personales, así como también la cédula de identidad de mi esposo, que me fueron sustraídos, junto con mi billetera, de mi cartera el día 5 de junio del corriente año, mientras viajaba en un transporte público. Supongo que alguien solidario con el prójimo los encontró y, con muy buen criterio, los entregó al ACA, ya que entre los documentos perdidos estaba la *Cédula Familiar* de esa *Institución*. A partir de allí, los empleados del ACA hicieron el resto y grande fue mi sorpresa y alegría cuando, una semana después, recibí una carta con membrete del *Automóvil Club Argentino*, con todos los documentos.

Luciana Gina Agelino de Panebianco  
Socia Plenaria N° 320.347  
Pola 3571 (Capital Federal)

## CAMINOS Y FERRO-CARRILES

Señor Director: Como socio del ACA soy asiduo lector de la revista, cuyos artículos siempre sigo con renovado interés. Ahora bien, en la última edición (N° 109, octubre 80) se inserta la nota "De las sendas vecinales a las autopistas", que incluye en recuadro la sinopsis titulada "Apuntes para una historia vial argentina" en la cual entiendo que se ha deslizado un error involuntario. En efecto: allí se lee textualmente: "1904: Sanción de

**PEUGEOT**  **REPUESTOS Y ACCESORIOS FABRICACION IMPORTACION EXPORTACION**  
**TATEOSSIAN Hnos. S.A.** VENTAS POR MAYOR Y MENOR  
 CABELLO 3365 (PALERMO)  
 Tel. 801-3952/3957/6634/8959





**CAJAS AUTOMATICAS DIRECCIONES HIDRAULICAS SERVICIO AUTORIZADO**   
**REPUESTOS**  
 COLOCAMOS CAJA AUTOMATICA Y DIRECCION HIDRAULICA U.S.A. A SU FALCON - FAIRLANE 6 y 8 - TAUNUS - FIAT - TORINO - DODGE CHEVY - PEUGEOT - ETC. **IMPORTADORES - EXPORTADORES**  
**DE MARCO Hnos. S. R. L.** ENVIOS AL INTERIOR  
 24 DE NOVIEMBRE 561 • Tel. 97-4410/7488 • CAPITAL

**TODO PARA LA ELECTRICIDAD Y ENCENDIDO DEL AUTOMOTOR**  
**CASA ISIDRO** VENTAS POR MAYOR  
**GALICIA 102 - esq. Warnes 600**  
 Tel. 855-4464 - Capital Federal

**RESORTES de SUSPENSION**   
  
**RELLENO ELECTRONICO DE CIGUEÑALES**

**esepede**   
**CALCOMANIAS**  
 COMERCIALES Y PUBLICITARIAS  
 GUATEMALA 5612/14  
 (1425) • 771-6064 • CAP.

**AL-CROM**  
 LA CASA DEL ACCESORIO COLOCADO DEFENSAS PARA COCHES NACIONALES • IMPORTADOS  
 CINTURONES DE SEGURIDAD FUNDAS TOALLAS Desde \$ 146.000.-  
 Distribuidor **GUARADAPLAST**  
 LEONIMO  
 JUJUY 298 esq. MORENO  
 Tel. 97-1221/8342

Matafuegos gas carbónico 1 ros. reglamentario. Botiquin 1 ros. auxilios con señal reflectiva.     
 Cubre Auto desde \$ 75.000.- Todos los modelos  
 Baliza triángulo de doble reflexión   
 Barra de remolque amortiguable. \$ 36.000.-   
 Unicos modelos registrados.  
 Descuentos especiales a revendedores • Envios al interior  
 Distribuye: **DEGAL** - Av. Mitre 3834 - Caseros - Prov. Bs. As.

**DEFENSAS TAMEKO** CROMADO GARANTIDO EXIJA LA MARCA GRABADA.   
 INDEPENDENCIA 1558/66  
 Tel. 37-0583 - BS. AIRES  
 AUTOMOVILES Y PICK-UP TODAS LAS MARCAS COLOQUELAS EN LAS CASAS DEL RAMO O EN N/FABRICA  
 PRECIO AL 3/81 DESDE \$ 308.000.- VARIABLE SEGUN MARCA  
 Descuento Socios del A.C.A. REMITIMOS AL INTERIOR C/CHEQUE O GIRO.

**schelfi** La luz es vida.   
**ALINEACION de FAROS** EN 15'  
 SEGURIDAD EN EL TRANSITO NOCTURNO  
 MANEJAR NO SERA MAS UNA ANGUSTIA NI EL RIESGO DE ENCANDILAR  
**SOLICITE COMPROBANTE DE VERIFICACION**  
 SERVICE: LUCHTER 41 - Ciudadela 653-2664 - 4 cuadras Gral. PAZ  
 REF: RIVADAVIA 12000/100  
 REF. AUTOPISTA LUCHTER 41 RIVADAVIA F.D.P.S.  
 B 4 cuadras Gral. PAZ ALT 12000/100

Por avisos en esta sección: 32-1424/7889/0766

# Nos Escriben

la "Ley Mitre" (N° 5315) sobre caminos de accesos a estaciones ferroviarias." Al respecto, deseo aclarar que la "Ley Mitre", así llamada por deberse a la iniciativa del diputado nacional Ing. Emilio Mitre, no data de 1904 sino que fue sancionada el 30 de setiembre de 1907 y promulgada el 13 de octubre del mismo año, durante la presidencia del Dr. José Figueroa Alcorta y la cartera de Obras Públicas a cargo del Ing. Carlos Maschwitz. En relación con los caminos, la "Ley Mitre" fijaba para las empresas ferroviarias, "... por primera vez en su historia...", como dice W.R. Wright en su reciente libro "Los ferrocarriles ingleses en la Argentina", un impuesto del 3 % sobre sus ganancias líquidas anuales, destinado a la construcción y/o mantenimiento de caminos y puentes en las áreas cruzadas por las respectivas líneas, en primer término para aquellos que conducían o condujeran a las estaciones (art. 8). El pago de tal impuesto liberaba a las compañías que se acogieran (en un plazo determinado), al sistema creado por la Ley, de todo otro gravamen nacional, provincial y/o municipal, eximiéndolas además del derecho aduanero sobre los materiales y artículos que introdujeran al país para la construcción y explotación de sus instalaciones, franquicias éstas válidas por 40 años con vencimiento al 1°/1/1947. La recordada Ley introdujo otras reformas de fondo a la entonces vigente legislación ferroviaria argentina, cuya mención no viene al caso en esta ocasión. Solamente agrego que la expiración del plazo que dicha Ley fijaba para las franquicias impositivas por ella acordadas fue, sin duda, una cuestión de capital importancia en la consideración, estudio y discusión de la nacionalización de los ferrocarriles de propiedad extranjera en la Argentina, finalmente concretada en marzo de 1948. Lo expuesto más arriba no intenta restar mérito alguno a la interesante nota que comento: tan sólo persigue el modesto propósito de salvar un involuntario error de información y de ser un pequeño aporte para el mejor y más completo conocimiento de nuestra historia ferroviaria.

Juan Carlos Thamm  
El Zorzal 793  
1609 Boulogne S.M. (BA)  
S.P. N° 434.459/3

## SAMBO- ROMBON

● *Señor Director:*

A veces, en medio de tantas quejas, son consoladoras las buenas nuevas.

El viernes 11 de julio se hacía cargo de la nueva *Diócesis de Chascomús* el obispo designado, monseñor *Rodolfo Bufano*.

Asistían al acto de asunción el gobernador de la provincia, cuatro ministros del ejecutivo provincial, los intendentes de todos los partidos integrantes de la nueva diócesis, etcétera. El que suscribe también se dirigía, como invitado, hacia *Chascomús*, pero 11 kilómetros antes de *Samborombón* un desperfecto insalvable en el auto lo obligó a detenerse.

Un buen camionero que pasó, puso una cuarta y así llegué a la *Estación Samborombón* del ACA, en cuyo taller estaba presente el encargado, señor *César Lorenzo*. Enseguida se acercó y visto el desperfecto mecánico me dijo: "Usted no puede esperar porque está sobre la hora del acto. Aquí hay dos coches que lo acompañan. Usted se va con ellos; mientras tanto arreglamos su coche. Yo se lo llevé a *Chascomús*, se lo dejo y todo en orden". Quise expresarle que eso causaba muchas molestias, pero él no aceptó y una hora y media después se acercó al palco-altar y me comunicó que el coche arreglado estaba estacionado junto

al edificio de la Policía Provincial.

La atención recibida, el arreglo del coche, forman parte de la tarea cotidiana del ACA y de su personal.

En cambio, prever que no llegara tarde a la Misa, llevar el auto hasta *Chascomús*, estacionarlo y darme la tranquilidad de que podría regresar sin problemas, estaba más allá de la obligación, y mis circunstanciales acompañantes recibieron un testimonio de cortesía por parte del *Automóvil Club Argentino*. Tanto ellos como yo no podemos dejar de expresar nuestro agradecimiento y confianza. A mi regreso estuve en la Estación, saludé al señor *Lorenzo* y a su familia y quiero hacer público mi agradecimiento hacia este trabajador que sabe proteger al automovilista.

Mons. Carlos E. Gardella  
Vicario General de la Diócesis  
Zárate-Campana.  
Socio Vitalicio N° 421



**PARA  
SU  
RALLY  
DE  
TODOS  
LOS  
DIAS!**



**FILTRO DE  
ACEITE  
"ACA-RALLY"**

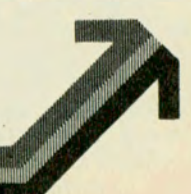
**LA VIDA DE SU MOTOR**

Adqueralo en las estaciones de servicio del  
Automóvil Club Argentino.

Precio al 30-1-81 (F. T. Peugeot 404-504)  
\$ 22.520



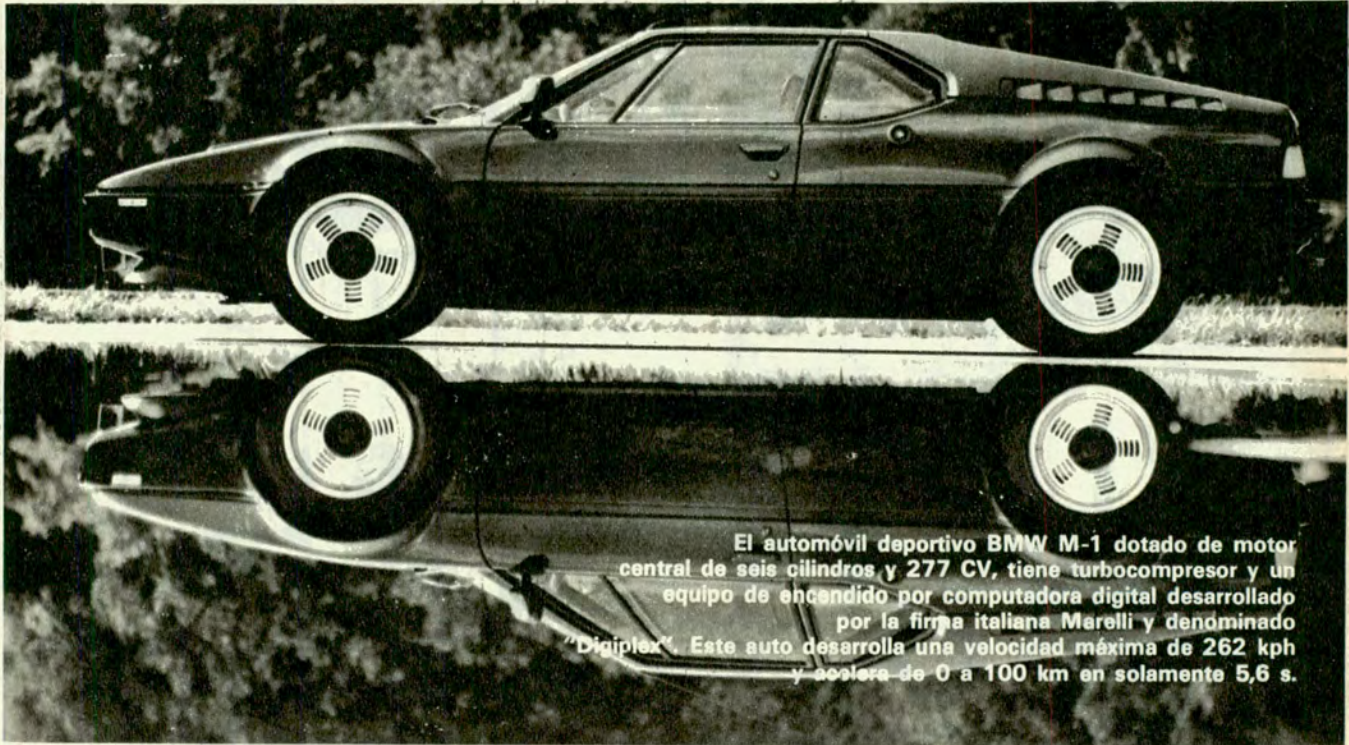
**Automóvil Club Argentino + servicios**



# TECNICA DEL AUTOMOVIL

# ENCENDIDO POR

Cada día son mayores las exigencias a que deben hacer frente los constructores de automóviles, particularmente en dos aspectos sustantivos: consumo y contaminación. Con el desarrollo de la electrónica digital, se inicia una nueva



El automóvil deportivo BMW M-1 dotado de motor central de seis cilindros y 277 CV, tiene turbocompresor y un equipo de encendido por computadora digital desarrollado por la firma italiana Marelli y denominado "Digiplex". Este auto desarrolla una velocidad máxima de 262 kph y acelera de 0 a 100 km en solamente 5,6 s.

EL ANGULO de avance al encendido, o bien el momento en que debe realizarse el encendido como consecuencia de dicho ángulo, es responsable, por una parte, en cada motor a explosión de automóvil, del *desarrollo de la energía* y del *comportamiento específico del motor durante la marcha*; sin embargo, por otra parte, el ángulo de encendido es también responsable, sobre todo, del *consumo de combustible* y, por lo tanto, del grado de eficiencia en el interior del motor y de la composición de los gases de escape.

Cada circunstancia en que se encuentra momentáneamente el vehículo, tiene pues, un ángulo de encendido óptimo y cuanto más libertad exista en su elección y cuantos más parámetros por funciones puedan ser tenidos en cuenta, *tanto mejor podrá optimizarse el comportamiento del motor ante las exigencias citadas*. La capacidad de los microordenadores elec-

trónicos hace posible establecer, en cada momento, el *compromiso óptimo dentro de la increíble multiplicidad de variaciones posibles existentes*.

## ● DE LA CAPTACION DE DATOS AL PROCESO INFORMATICO

Con la electrónica digital para el motor empieza un nuevo capítulo en el perfeccionamiento de la capacidad de potencia de los motores de combustión interna: *la electrónica constituye una aportación decisiva para satisfacer las cada vez más rigurosas exigencias en la preservación del medio ambiente y en la utilización económica de la energía consumida al hacer uso del vehículo*. Muy recientes modelos de automóviles incorporan la electrónica digital para el *control del encendido e inclusive del sistema de alimentación del motor*. Por ejemplo,

la marca francesa *Citroën* ofrece como equipo de serie para su modelo *Visa* un sistema de encendido controlado por microcomputadora. A su vez, *BMW* ha desarrollado junto con la casa *Robert Bosch* el avanzadísimo sistema denominado "Motronic". Las firmas norteamericanas *Ford* y *Chrysler* tienen los sistemas "EEC" (por *Sistema Electrónico de Control del Motor*) y "Clean Burn" (por "mezcla limpia"), respectivamente. La otra gran firma automotriz de los Estados Unidos, *General Motors*, ofrece un equipo digital desarrollado por su división *Delco Electronics*. Por su parte la empresa italiana *Marelli* ha diseñado su sistema "Digiplex", que se utiliza en el auto de carreras *BMW M-1*.

Los equipos de encendido electrónico tradicionales tipo "sin platinos" o "breakerless" no representan más que *una fase transitoria en el camino hacia el "auto computadorizado"*. La evolución del sis-

# INICOMPUTADORA

era en materia de encendido y alimentación, tan ligada, precisamente, al consumo y a la emisión de gases contaminantes por el motor.

Por JORGE GUALTIERI



El original automóvil francés Citroën Visa, de venta en nuestro país, incorpora un sofisticado sistema de encendido controlado por un microprocesador electrónico.

tema de encendido para los años 80, en virtud de las severas reglamentaciones que muchos gobiernos establecen, deberá necesariamente *proveer un ulterior incremento de las posibilidades de control de la combustión en el motor térmico*. Para ello, se tiene que disponer de datos más exactos y sofisticados que los parámetros de control actuales (número de revoluciones del motor y depresión en el múltiple de admisión), introduciendo la posibilidad de obtener otros parámetros importantes, como la *temperatura del agua, del aceite, la posición del pedal del acelerador, la altitud sobre el nivel del mar, y otros*.

Para lograr estas metas, es necesario en principio sustituir a los no muy precisos dispositivos de avance al encendido de tipo mecánico (centrífugos y al vacío) por *componentes electrónicos que excluyan por completo la presencia de partes en movimiento*.

Paralelamente a ello, la señal del punto de encendido debe ser tomada directamente del cigüeñal para evitar imprecisiones en la cinemática del comando.

Ofreciendo una representación simplificada, un microordenador *calcula, en cada instante, el nuevo momento óptimo de encendido entre cada dos ciclos de encendido consecutivos* (ejemplo de la instalación "Motronic" de la cupé BMW 633 CSi de 1981). Para ello, el ordenador recibe diferentes informaciones relativas a la *posición de la mariposa del sistema de alimentación, al caudal de aire aspirado y a la temperatura de ese aire*.

En calidad de generadores de impulsos se utilizan dos sensores de varilla: uno de ellos capta, a través de un generador de referencias situado en el volante motor, la posición de los pistones, es decir, la sucesión de los ciclos de encendido, en tanto que el segundo capta el número de revoluciones del motor, a tra-

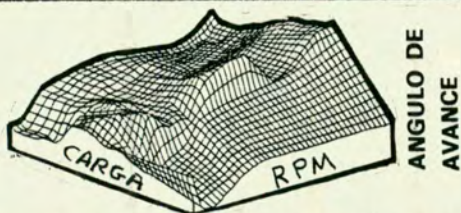
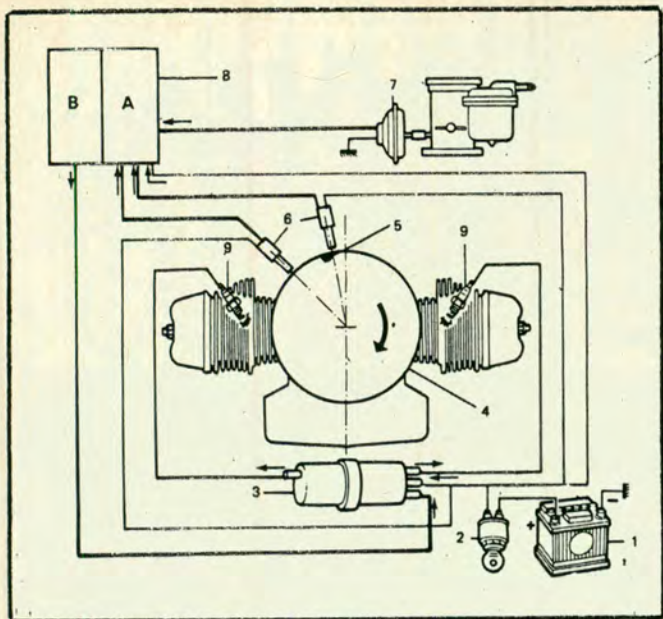
vés de los dientes de la corona de arranque.

Característica fundamental de la electrónica digital para el motor es la de que la influencia del ángulo de encendido que hasta hoy *podía ejercerse solamente en sentido lineal*, con el encendido transistorizado, queda *sustituida por un mando individual del campo del ángulo de encendido*.

El campo del encendido queda subdividido en 16 puntos de carga y 16 regímenes de revoluciones, con cuya combinación se obtiene un total de 256 posibilidades almacenadas en la memoria. Cada posibilidad memorizada *puede ser introducida individualmente en forma óptima*.

## ● CIRCUITOS HIBRIDOS

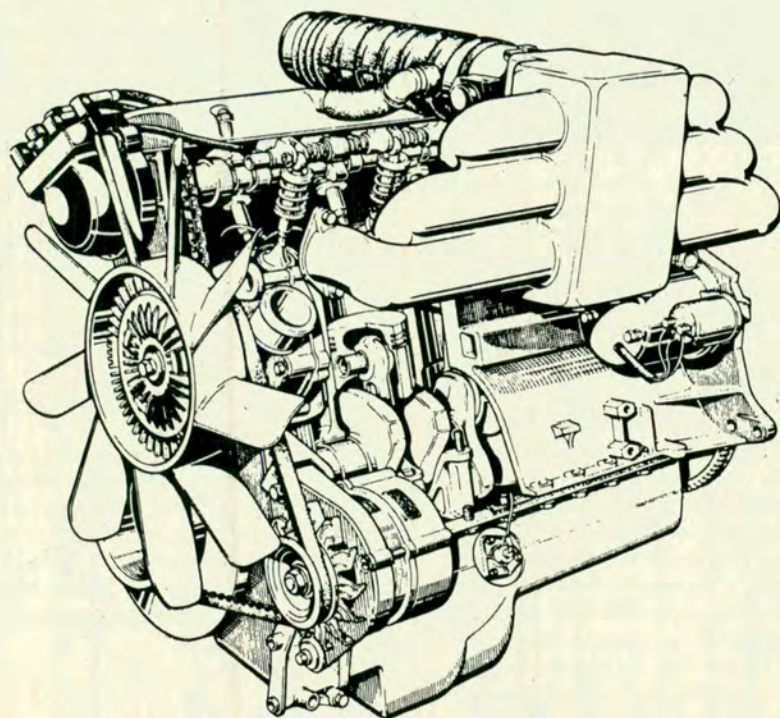
El módulo electrónico de la pequeña computadora se monta sobre un soporte



**Representación del sistema de encendido electrónico integral con microprocesador del Citroën Visa**

- Descripción:**
1. Batería;
  2. LLave de encendido;
  3. Bobina de A.T.;
  4. Volante del motor;
  5. Captador;
  6. Sensores del ángulo de avance;
  7. Sensor de depresión;
  8. Microprocesador electrónico con funciones de cálculo de avance (A) y cálculo de la energía (B);
  9. Bujía de encendido.

El gráfico muestra el campo característico del avance al encendido en relación a la carga del motor y las RPM en el sistema Bosch Motronic con avance electrónico de la chispa, correspondiente al automóvil BMW 633 CSI.



Motor BMW de seis cilindros en línea dotado del avanzado sistema Bosch Motronic, con minicomputadora digital que controla el encendido y la inyección de combustible.

de aluminio que disipa muy bien el calor al aire de la marcha. En autos de *Chrysler* con el sistema "Clean Burn" la computadora está ubicada junto al carburador y tiene el tamaño de un paquete de cigarrillos.

En el módulo se concentran los complejos circuitos electrónicos sobre una pequeña base de cerámica. El circuito es obtenido depositando sobre la base pasta conductora, semiconductor (diodos y transistores) y de resistencia, formando circuitos híbridos de película gruesa. El producto terminado, encapsulado en resina sintética, constituye un compacto dispositivo de gran fiabilidad.

Para el motor V-6 turboalimentado del automóvil *Buick Regal*, los ingenieros de la División Delco de General Motors diseñaron un sistema de encendido muy original, que combina el trabajo de una minicomputadora con el de un acelerómetro. Este dispositivo responde a los cambios de aceleración, y debido a que el peligro de detonación ("pistoneo") es mayor durante los períodos de aceleración (el máximo refuerzo en la carga que envía el turbo ocurre en esta situación), resulta el medio ideal para enviar una señal a la computadora para que retarde el avance al encendido.

El acelerómetro utilizado en el *Buick Regal* es del tipo que capta el cambio en las vibraciones del motor, que se produce en el preciso momento en que la detonación va a comenzar. El dispositivo está montado en el múltiple de admisión y un cable desde el procesador conduce una corriente que circula por el acelerómetro que, por otra parte, está conectado a masa. Al excitarse el acelerómetro debido a una variación en la vibración del motor, dicha corriente cambia, lo cual sirve como señal para el control electrónico que retarda la chispa.

La computadora reacciona de manera instantánea al mínimo cambio de la intensidad de la detonación y comienza con un retardo de 4 grados, pero puede llegar hasta 20 grados en incrementos de cuatro grados sucesivos.

Los sistemas de electrónica digital para el motor no requieren ningún tipo de mantenimiento especial y ofrecen absoluta confiabilidad.

Por último cabe agregar que si bien en un principio se empleaban computadoras análogas para el control del motor (en las cuales los cálculos son representados por el valor de una coordenada física), en la actualidad se emplean las digitales (utilizan para sus cálculos impulsiones eléctricas), debido a su mejor adecuación al difícil trabajo a efectuar.

## CUENTOS Y LEYENDAS

### POPULARES

#### DE LA ARGENTINA

(Tomo I), por Berta E. Vidal de Battini. Ediciones Culturales Argentinas, Secretaría de Estado de Cultura del Ministerio de Cultura y Educación; 580 páginas.

Este corpus de narraciones tradicionales argentinas —recogidas durante muchos años de paciente labor en todo el país— constituye la primera entrega de diez volúmenes que, sucesivamente, Ediciones Culturales Argentinas acercará al público lector. A juzgar por este primer tomo, la tarea emprendida es de una envergadura y de una seriedad dignas de ser destacadas. El trabajo, tal cual se perfila, es amplio y profundo, de tal manera que una vez publicado en su totalidad, ha de constituir un aporte de singular valor a la ciencia universal del cuento popular.

La autora, Berta E. Vidal de Battini, es maestra nacional, profesora de letras y doctora en filosofía y letras de la Universidad de Buenos Aires. Estos títulos académicos se reflejan en el rigor científico y estructural con que las investigaciones han sido realizadas durante más de cien viajes por los más intrincados caminos de nuestra patria, para obtener documentación, sobre el terreno, mediante grabaciones, fotografías, apuntes, dibujos y mapas. Así, una vez ordenado todo este copioso material, desfilarán ante los ojos del lector más de tres mil versiones de cuentos populares —en sentido genérico— recogidos de boca de narradores cultos, semicultos e iletrados, incluidos niños en quienes parece despertar una incipiente vocación de narrador.

La autora supo ganarse la adhesión y la confianza de los campesinos y gente del pueblo, depositarios naturales de la herencia narrativa de cada comarca, región o provincia. Las narraciones florecen en un lenguaje vivo, chispeante de picardía, directo, evocativo, dotado de una simplicidad encantadora y transparente, de fácil comprensión y de honda raigambre popular. En innumerables ver-

siones, el lector asiste —en el presente tomo— a verdaderos “ciclos” de cuentos cuyo “personaje” central es el zorro, siempre acompañado por otros no menos astutos, socarrones o ingenuos, como el tigre, el quirquincho, el gallo, la paloma, el mono, el león, etcétera.

Es bien sabido que el progreso en todas las áreas geográficas y humanas, el uso generalizado de la radiodifusión que llega hasta los lugares más recónditos, la mecanización del trabajo,

las necesidades económicas de la familia campesina, las migraciones internas, influyen desde hace años en el olvido de antiguas costumbres patriarcales que favorecían el florecimiento y desarrollo del arte de narrar. Asistimos —y ello parece ser un proceso irreversible— al ocaso del cuento popular y, por consiguiente, del arte de narrar. Este fenómeno universal también afecta a nuestro país y es justamente por esto, además de por su valor intrínseco, que la

iniciativa de Berta E. Vidal de Battini, secundada por Ediciones Culturales Argentinas, al recolectar y editar, respectivamente, en un todo orgánico, los cuentos populares de nuestro país, resulta de un trascendente valor cultural para hoy y para lo futuro.

Un meduloso estudio introductorio, una serie de mapas documentales y abundantes anotaciones crítico-lingüísticas, contribuyen aún más, si cabe, a enriquecer la obra. A.G.S.

## LIBROS RECIBIDOS

*LENGUA Y LITERATURA 1* (Primer año del nivel medio), por A. García Sáez y E. Bernal Arnáiz. Editorial Stella. Año 1980; 343 páginas.

*LENGUA Y LITERATURA 2* (Segundo año del nivel medio), por A. García Sáez y E. Bernal Arnáiz. Editorial Stella. Año 1981; 424 páginas.

*DEUDAS Y CREDITOS ADUANEROS*: Ejecución, Actualización, Intereses, por Enrique Carlos Barreira. Editorial Universidad. Año 1980; 148 páginas.

*DELITO DE CONTRABANDO*, por Héctor G. Vidal Albarracín. Editorial Universidad. Año 1980; 162 páginas.

*SEGURO DE INCENDIO*, por Amadeo Soler Aleu. Editorial Universidad. Año 1980; 299 páginas.

*TOXICOMANIAS* (Aspectos toxicológicos, psicológicos, sociológicos, jurídicos, médico-legales, criminalísticos, criminológicos), por los doctores Emilio Astolfi, Carlos Gotelli, Jorge Kiss, Jorge López Bolado, Armando Maccagno y Víctor Luis Poggi. Editorial Universidad. Año 1979; 238 páginas.

*MISTERIO Y SOLEDAD* (Versos), por Raquel Taboada y Alberto del Solar. Ediciones Orán, Montevideo. Año 1980; 40 páginas.

*POLITICA ENERGETICA DE OCCIDENTE*, por Douglas Evans. Editorial Troquel. Año 1980; 218 páginas.

*ANTIAJEDREZ*, por Víctor Korchnoi. Sainte Claire Editora S.R.L.; Año 1980; 142 páginas.

*GAVIOTAS ERRANTES* (Poesías), por Hugo Adán Gorrini. Ediciones Agon. Año 1980; 62 páginas.

*ULTIMO REINO*, Revista de poesía. Año II, N° 4 octubre/diciembre de 1980. (Incluye una edición completa de *MOLINO ROJO*, libro de Jacobo Fijman, publicado por única vez en 1926).

*ESTRATEGIA*, Publicación bimestral marzo-abril de 1980. Editada por el Instituto Argentino de Estudios Estratégicos y de las Relaciones Internacionales; 136 páginas.

*INSTANCIA FINAL*, La libertad responsable, por Luis Mario Lozzia. Editorial Plus Ultra. Año 1980; 202 páginas.

*TENGO UN HIJO ADOPTIVO*, por Alma Bressan. Editorial Plus Ultra; Año 1980; 149 páginas.

*DICCIONARIO BIOGRAFICO DE MUJERES ARGENTINAS*, por Lily Sosa de Newton. Editorial Plus Ultra. Año 1980; 533 páginas.

*EL CAMINO DEL ZEN*, por Irmgard Schloegh. Ediciones Lidium. Año 1980; 150 páginas.

*LAS PROPIEDADES OCULTAS DE LAS PLANTAS*, por W.B. Crown. Ediciones Lidium. Año 1980; 120 páginas.

*TALISMANES Y AMULETOS. PIEDRAS DEL ZODIACO*, por William T. Pavitt-Kate Pavitt. Ediciones Lidium. Año 1980; 219 páginas.

*COMO ADIESTRAR A SU PERRO EN 21 DIAS*, por Dick Maller y Jeffrey Feinman. Ediciones Lidium. Año 1980; 150 páginas.

### ANDANZAS DE UN NATURALISTA

por Martín Rodolfo de la Peña y Pedro Oscar Roteta, Ediciones Colmegna, Santa Fe, 1980, 157 páginas.

Podemos afirmar que este libro es no sólo el resultado de las andanzas de Martín Rodolfo de la Peña —un conocido naturalista argentino radicado en Esperanza, Santa Fe—, sino también de una pasión por la naturaleza y sus criaturas, que se reveló desde su niñez, favorecida por la actitud de su padre, un maestro que supo hacer de su hijo el mejor de sus discípulos.

De la Peña ha recorrido la Argentina provisto de armas pacíficas (cámara fotográfica, filmadora, grabador) para “capturar” imágenes y sonidos de aves —son su objeto de estudio principal—, en su hábitat natural. Estas correrías lo llevaron desde las selvas tropicales del Nordeste hasta los bosques sub-antárticos de Tierra del Fuego— En el transcurso de estos viajes como observador de la naturaleza acopió conocimientos y anécdotas que ahora vierte —con la colaboración profesional de Pedro Oscar Roteta, un prestigioso periodista santafecino— en estas amenas páginas.

La lectura de esta obra es también un modo de viajar por la geografía del país, y de descubrir, en la maraña del bosque o en los espacios abiertos, centenares de especies aladas, apreciando sus particularidades, disfrutando de la belleza del paisaje. M. D. G.

ITINERARIOS PATAGONICOS

# ESQUEL, PÓRTICO DE LA CORDILLERA CHUBUTENSE

Texto: JUAN CARLOS GIUSTI

Fotos: ARIEL GIRONELLA



Navagando por el lago Menéndez, con el ventisquero Torrecillas como magnífico telón de fondo.



En esta toma fotográfica resalta la singular belleza panorámica del extenso lago Futalaufquen.

A casi 2.000 kilómetros de la Capital Federal, la ciudad de Esquel es el pórtico de acceso a esa región maravillosa de la Cordillera situada al Noroeste de la provincia del Chubut.

Allí, el Parque Nacional Los Alerces ofrece el esplendor de su lagos, de sus bosques, de sus montañas coronadas eternamente de nieve.

Un eficiente servicio de lanchas, permite realizar excursiones inolvidables por los lagos Futalaufquen, Verde, Menéndez, Cisne, Rivadavia, entre otros.





A TRESCIENTOS kilómetros de *Ingeniero Jacobacci*, a mil doscientos sesenta y un kilómetros de *Bahía Blanca* y a mil novecientos de *Buenos Aires*, se encuentra la ciudad de *Esquel*, cabecera del partido de *Futalaufquen*.

El origen del nombre es incierto. Para algunos investigadores, el nombre de *Esquel* fue puesto por los viejos pobladores *tehuelches* para significar *abrojal*; para otros, significa *tierra movediza* o *guadal*. También es incierta la fecha de su fundación, que se remontaría al 25 de febrero de 1906, al inaugurarse el servicio telegráfico, aunque ya en 1895 se había creado el *Juzgado de Paz* y el *Registro Civil*, dos años después de mensurarse las tierras.

Su ejido urbano, que cuenta con 18.000 habitantes, tiene forma de damero rectangular, extendido de nordeste a sudeste sobre la *Ruta Nacional N° 259*. Se halla rodeada de cerros pelados, puesto que pertenece a la unidad orográfica denominada *grandes valles longitudinales*.

*Los esquelenses la han convertido en una ciudad de rosas, pues estas flores ornamentan sus principales avenidas y los abiertos jardines de las casas residenciales*. Los vientos del *Pacífico* le humedecen la cara, que otea un Oeste de lago y cordillera, arroyo y bosque.

Sus principales riquezas se asientan en la *industria turística* y en la *maderera*. Como en el resto de la *Patagonia*, se destaca también el *ganado ovino*; es importante señalar asimismo el cultivo de *alfalfa*, *avena*, *trigo*, *cebolla* y *frutales*, que se realiza en la región del valle, encomiable tarea que cubre las mínimas necesidades dado el escaso calor.

Una vez que llega a la ciudad, el turista tiene varias opciones para sus correrías, ya que *Esquel*, en la falda de la *Cordillera*, deja a su espalda los arbustos típicos de los valles: *molle*, *jumazampa*, *chilca*, en tanto algún *piche* o alguna



El indescriptible río Arrayanes, vaso comunicante entre los lagos Futalaufquen y Verde.

La Intendencia del Parque Nacional Los Alerces, cuya arquitectura armoniza con el entorno.



## APOYO CARTOGRAFICO

Antes de emprender un viaje de este tipo, especialmente si lo hacemos en automóvil, será conveniente proveernos de hojas de ruta y mapas confeccionados por el Departamento Cartográfico del ACA, en los cuales encontraremos, además de las indicaciones viales indispensables, excelente información complementaria acerca de lugares de interés histórico y paisajístico, itinerarios de paseos terrestres y lacustres, etcétera.

Los socios del ACA pueden adquirir

a precios especiales ese material cartográfico, así como también listados de hoteles, hosterías, moteles, campamentos, balnearios y recreos, en nuestra Sede Central o en cualquiera de las dependencias del ACA en todo el país.

Téngase en cuenta, al efectuar un viaje extenso, que se puede planificar de modo de pernoctar en hoteles, hosterías o moteles de nuestra entidad, con el consiguiente beneficio económico. Pero, eso sí, recuerde que debe reservar con tiempo su alojamiento.



Uno de los enormes alerces (*Fitzroya cupressoides*) que dan nombre al Parque Nacional. Alcanzan más de 50 metros de altura y una circunferencia de 3,50. Muchos superan los 3.000 años de vida.

## UNIDADES TURISTICAS DEL ACA EN CHUBUT

- *Motel Los Altares*: Ruta Nacional 25, Km 321. 10 habitaciones con baño privado. Restaurante, bar, lavadero, calefacción, estación caminera.
- *Hotel Puerto Madryn*: Avenida Costanera, teléfono 252. 25 habitaciones con baño privado. Restaurante, bar, lavadero, calefacción, juegos infantiles.
- *Hostería Puerto Pirámides*: Puerto Pirámides. 16 habitaciones con baño privado. Restaurante, bar, lavadero, calefacción, juegos infantiles, estación caminera.
- *Campamentos*: Punta Cuevas, Rada Tilly.

## HOTELES Y MOTELES ADHERIDOS

### Trelew

*City Hotel*, Rivadavia 254. Reservas: Tel. 20050/21255. Categoría 1ª "A". Alojamiento, 10 % de descuento a los socios del ACA.

*La Tour D'Argent*, San Martín 1063. Reservas: Tel. 2530. Categoría 1ª "A". Alojamiento c/desayuno, restaurante, 10 % de descuento.

### Parque Nacional Los Alerces

*Motel Pucon Pai* (Puerta del cielo), situado sobre la margen oriental del lago Futalaufquen. Veinte habitaciones con baño privado. Restaurante, bar, cocheras.

*mara* (liebre patagónica) recorren este primitivo escenario, serpenteado de *flechillas*, *calafates*, *duraznillo* y *neneo*, para adentrarse en un paisaje cordillerano, en *Los Alerces*, y cercano a éste un nostálgico pueblo de origen galés: *Trevellín*.

## ● LA TIERRA Y EL HOMBRE

Quienes se interesen por la historia podrán visitar el *Museo Indigenista y de Ciencias Naturales*. Allí se pueden apreciar gran variedad de especies vegetales de la zona y su estructura geológica. Conviene remarcar que *Esquel* posee formaciones del *jurásico superior* y del *cretácico*, las cuales se plegaron al producirse la orogenia andina. De allí que resalten *pórfidos*, *cuarcíferos* y *porfiritas*, alternados con *tobas*, *brechas* y *areniscas*.

También el museo documenta la presencia indígena por medio de *puntas de flecha*, *raspadores*, *cuchillos*, *una pipa araucana* y *un peine tehuelche*, entre otros objetos. Para el atento observador no pasa inadvertido que la pipa y el peine marcan la superposición de dos culturas: *tehuelche* y *araucana* o *mapuche*. Ambas trabaron lucha a fines del siglo XVII venciendo la segunda. El topónimo *Languiño* ("Lugar de los muertos") señala este choque. Posteriormente, se produce la fusión de ambas.

El museo posee, además, *instrumentos de ceremonial mapuche* y *tejeduría indígena*. En dicho local, funciona la *Dirección Municipal de Cultura* y la *Biblioteca Pública*.

## ● FUTALEUFU

El 18 de abril de 1978 comenzó a funcionar el *Complejo Hidroeléctrico de Futaleufú*, ubicado a 42 km de *Esquel*. Esta central hidroeléctrica, cuando trabaje a pleno, contará con una potencia de 448.000 kilovatios. El embalse cuenta con un volumen de 5.700 hectómetros cúbicos, que cubre una extensión de 9.200 hectáreas, donde antes estuvieron el *Lago Situación* y *tres afluentes menores*.

La presa *General San Martín* (llamada así por inaugurarse en el año del bicentenario del nacimiento del héroe) genera electricidad para la fábrica de aluminio de *Puerto Madryn*. Este complejo hidroeléctrico posibilitará la radicación de nuevas fábricas en la *Patagonia*. Un camino pavimentado une el dique con *Trevellín*; pero el primer núcleo urbano, al salir de la presa, es *La Aldea*, un pueblecito de reciente desarrollo.



**SEGURO QUE  
LE CONVIENE!  
AHORA CON MAS  
VENTAJAS DESDE  
LA PRIMERA CUOTA**



Seguro total con o sin franquicia y con cláusula de ajuste automático del capital asegurado. Seguro parcial con coberturas opcionales.

Infórmese sobre el nuevo plan de pago.

## **SEGURO DE AUTOMOTORES**

Contratado con la Caja Nacional de Ahorro y Seguro.



**Automóvil Club Argentino + seguro**

Recabe información personalmente o por el número telefónico 802-6935

## ● TREVELIN

A 25 km de *Esquel*, por ruta asfaltada, se ubica esta zona agrícola-ganadera en el *valle 16 de Octubre* (recuerda la fecha en que se promulgó la *ley de Territorios*). Su nombre se debe a un molino, ya que en galés "tre" es pueblo y "velyn" molino. Los colonos galeses establecidos primeramente en Puerto Madryn y en el valle inferior del Chubut, fueron luego remontando el curso de este río, hasta alcanzar los valles cordilleranos. Trevelín es uno de los poblados que ellos fundaron.

*Entre otras cosas que recuerdan su gesta, quedan los Eisteddfods, celebraciones anuales, que se realizan en agosto; unos cincuenta habitantes, que mantienen su lengua de origen y su folklore y que bajo forma de cantos grupales o solos perviven hoy en día; así como las famosas tortas negras ofrecidas al turista con el típico té en las confiterías locales.*

El origen de este poblado se remonta a 1902, si bien en setiembre de 1889 surge el primer asentamiento urbano, caracterizado por las rústicas viviendas de troncos y juncos. Acaso sin proponérselo, los galeses, con su presencia, aseguraron la soberanía argentina en las tierras adyacentes a los *Andes Australes*.

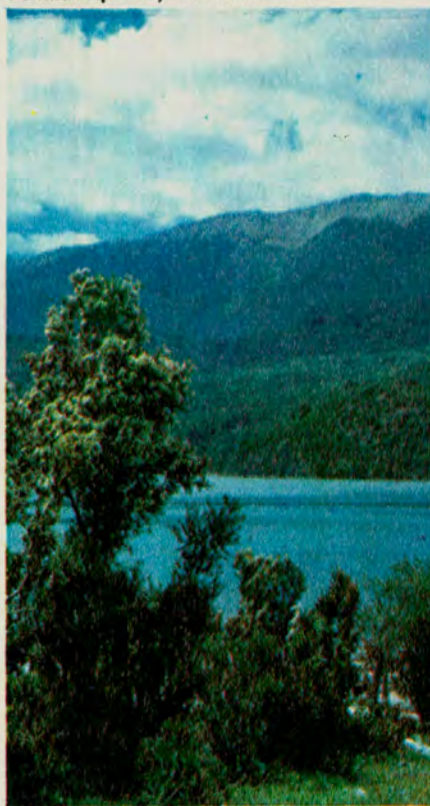
Al llegar a *Trevelín*, el visitante no debe dejar de conocer *la cascada de Nantifol*, de singular belleza, debido a sus tres saltos rodeados de profusa arboleda. Se arriba continuando unos 15 km por la Ruta Nacional N° 259 y de allí unos 4 km más bordeando la montaña (magnífico lugar para acampar y disfrutar su primitiva belleza). El camino continúa hasta las orillas mismas del río *Futaleufú*, lugar en que se encuentra con el río *Grande*. También aquí el paisaje es propicio para la vida en carpa y para la práctica de la pesca deportiva.

## ● MUSEO PARA LA EVOCACION

La creación del *Museo de Trevelín* data de 1971 y es un motivo de atracción turística. Entre los elementos que lo componen se encuentran: una máquina de escribir de 100 años de antigüedad, juegos de porcelana inglesa y francesa de más de doscientos años, monturas, relojes de péndulo, un teléfono de 1900, vestidos de la misma época, un mortero de bronce, la primera radio utilizada en el valle, el pupitre de la capilla galesa y unos *prismáticos obsequiados por el Perito Moreno*.

*Este museo tiene un poder de evocación singular, pues los objetos que en él se exhiben fueron usados por los prime-*

**El lago Verde, enclavado próximo al Menéndez y conectado al Futalaufquen y al Rivadavia.**



*ros galeses que trabajaron en esta alejada zona.*

## ● LA HOYA

A 15 km de *Esquel* se encuentra este afamado centro de esquí. *Su temporada se extiende de julio a noviembre*. La temperatura oscila entre los 10°C y 5°C. Al lugar se llega utilizando un camino montañoso de sinuoso trazo, emplazado entre cañadones, montes y desfiladeros, conocido con el nombre de *Cañadón de los Bandidos*.

*La Hoya posee en sus tres secciones de 1.300, 1.500 y 1.700 metros, pistas variadas con capacidad para mil personas*. Allí se realizan competencias de esquí que trascienden nuestras fronteras.

También puede verse este espectáculo a través de una aerossilla. Consta de un refugio (hostería-confitería), locales para alquiler de equipos, construcciones auxiliares y una *Escuela de Esquí*.

La nieve de *La Hoya* tiene una duración poco común, dado que sus laderas miran hacia el sur y esto no permite que los rayos solares la licuen y provoquen su rápido derretimiento.

Un servicio de transporte une este *Centro Deportivo* con el *Aeropuerto* y la ciudad de *Esquel*.

**Río Percey fotografiado desde el camino que comunica Esquel con el Parque Nacional Los Alerces.**



## ● OTRAS OPCIONES

A 90 km al sur de *Esquel*, se encuentra *Corcovado*, paraje de notable belleza, principalmente en otoño, al cubrirse faldeos y montañas de un rojo intenso, tonalidad dada por los bosques de ñires. A 25 km de *Corcovado* y ya en el límite con *Chile*, enclavado en plena *Cordillera de los Andes*, está *Carrenleufú*, que cuenta con un establecimiento educacional de niños internados. Allí existe también un destacamento de *Gendarmería Nacional*.

## ● EL PARQUE NACIONAL LOS ALERCES

A unos 50 km al sudoeste de *Esquel*, se halla el *Parque Nacional Los Alerces*, nombre que se debe a la abundancia de esta conífera que alcanza 55 m de altura y cuyos ejemplares llegan a tener más de 3.000 años de antigüedad. Fue creado como *Reserva Nacional* en 1937 y pasó a ser *Parque Nacional* en 1945.

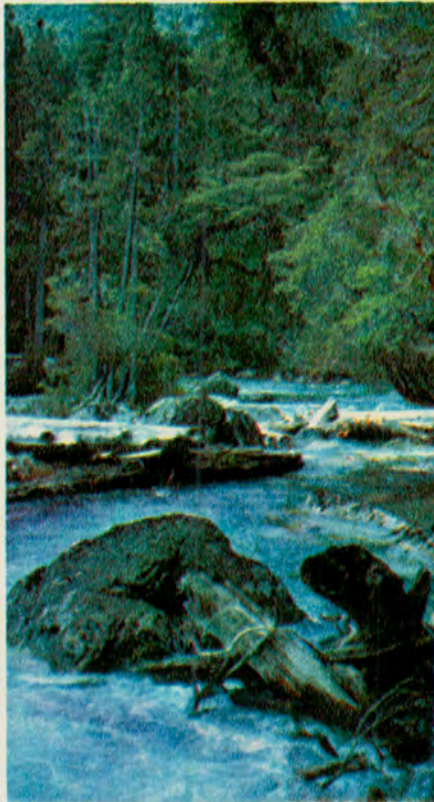
En sus 263.000 hectáreas se encuentran diez lagos, su *Anexo*, el *Lago Puelo*, de 23.000 hectáreas y gran cantidad de ríos y lagunas. Los más importantes son:

1) *Lago Futalaufquen*: cuya profundi-

Otra vista del lago Futalauquen, el primero que se encuentra al llegar desde Esquel.



Uno de los bellos parajes que atraviesa el río Cisne, emisario del lago de igual nombre.



dad se calcula entre 400 y 600 m. Su forma simula brazos torturados que se dirigen en distintas direcciones; uno, después de doblar el *Cordón Situación*, desemboca en el lago *Krügger*, pequeño espejo encajonado entre montañas y a cuya vera se asienta el valle del mismo nombre; el otro brazo se dirige al Norte, buscando encontrarse con los arroyos *Fontana*, *Coihués* y *Rañinto* (sus afluentes) y la desembocadura del río *Arrayanes*, de 3 km de recorrido, entre arbustos que le tejen arabescos, entre flores que lo enlazan, entre árboles frondosos que preanuncian el bosque y que conectan al *Futalauquen* con el lago *Verde*. Desde allí un sendero, que cruza un hermoso parque natural, tapizado de frutillas silvestres, conduce al lago *Menéndez*, tras

breve y gratificante caminata.

2) *Lago Menéndez*: paraíso de pescadores y el más grande de todos. Se halla encajonado en el corazón de *Los Andes*, frente a montañas niveas de 1.700 m de altura. Este espejo de agua se abre en tres brazos, uno de los cuales, el Norte, comunica, a través de un arroyo, con el magnífico lago *Cisne*, en tanto los otros dos ciñen la cintura a los ventisqueros, y al glaciar *Torrecilla*, de 2.240 m que se eleva majestuoso en derredor de tanta hermosura.

3) *Lago Rivadavia*: Situado más al Norte, recibe las aguas del río y arroyo *Cholila*, para desembocar, bordeando el desfiladero, en el lago *Verde*.

4) *Lago Verde*: cuadrado perfecto, ya que tiene 2 km<sup>2</sup> de superficie y es tan

largo como ancho. Su ladera Norte se halla cubierta de *coihues*.

La cadena formada por los lagos *Futalauquen*, *Krügger*, *Menéndez*, *Verde*, *Cisne* y *Rivadavia* puede ser recorrida en lanchas del Servicio Nacional de Parques desde *Puerto Limonao*, embarcaciones que siguen un rumbo sudeste-noreste, hasta el brazo Norte del lago *Menéndez*.

El nudo de lagos se incrusta entre los peñascales de la *Cordillera*, en tanto algún pez plateado corta el perpetuo oleaje de la lancha. El pedregullo que los bordea se interrumpe por el milenarismo colorido de los gigantescos árboles, muchos de los cuales se aplastan contra la ribera de los ríos.

La Reserva Nacional *Los Alerces* pertenece a la provincia fitogeográfica denominada *Cordillera Boscosa Septentrional*, de abundantes lluvias.

Su fauna característica la constituye el puma conco, el monito del monte, el zorro gris, el pato espejo, la gallineta chuco, la canora yuca, el carpintero patagónico, entre otras especies. En su abundante flora sobresalen alerces, maquis, lengas, maitenes, así como un sinnúmero de helechos y flores silvestres.

La Intendencia del Parque se encuentra a unos 40 km de *Esquel* y constituye una comunidad con vida propia. Allí el turista podrá recibir toda la información que requiera.

Cuesta dejar el paisaje. La retina, a modo de máquina fotográfica, busca atesorarlo. Por eso, el camino de regreso lleva la firme promesa del retorno, porque *Esquel*, *Trevellín*, *Los Alerces*, sus lagos, la *Cordillera*, sus bosques, hasta hace poco escenario exclusivo de los cóndores, invitan a una segunda excursión, a quien tuvo el privilegio de haberlos conocido, y tienta a conocerlos a aquellos que todavía no tuvieron la dicha de contemplar su cohorte de lagos, sus perennes ventisqueros, la sobrecogedora belleza de sus bosques, su naturaleza grandiosa e incontaminada, su gente hospitalitaria. ●

## P SCAMPING ONCE

AV. RIVADAVIA 2362 (1034) CAP. FED. TEL. 48-3727

### TELA IMPERMEABLE PARA

### CARPAS

CON SU COMPRA  
UN MOLDE DE  
CARPA DE REGALO

ANCHO 2,00 MTS \$ 22.000.-

ANCHO 1,60 MTS \$ 17.600.-

ENVIOS AL INTERIOR

ADEMAS - PARANTES - CIERRES - ESTACAS - TENSORES ETC.

ESCRIBANOS O EFECTUE SU COMPRA POR TELEFONO

Equipo de Pesca: Caña de fibra de vidrio 2 tramos, empalladuras de hilo molido (Japan), herrajes de bronce, Reel frontal 2 posiciones, sistema de recuperación automático. Nylon, rotores, perlas, anzuelos, líneas y caja. Todo garantizado .....

Carpa Quequen: 4/5 personas, con doble techo, cierre Corona, Zócalo super medida, ventana con cortina, mosquillero y tapa, garantía escrita por 2 años .....

o en 10 cuotas fijas sin interés de  
Paraná 59 (1017)  
PEZCALANDIA San José 165 - Cod. 1076  
Envíos en el día a todo el País

\$ 79.900

\$359.000

\$ 59.900

Solicite catálogo sin cargo.  
Descuentos a Socios del A.C.A.  
Ventas por Mayor y Menor

# LAS MODERNAS POR CORREA

EL CICLO preestablecido de funcionamiento en los motores de cuatro tiempos sólo es posible si el árbol (o árboles) de levas que acciona a las válvulas gira o rota exactamente a la mitad de la velocidad del cigüeñal, lo que se logra dotando al primero con un engranaje de doble cantidad de dientes que el del cigüeñal. De esta manera las válvulas del motor se abren y cierran una sola vez en las dos vueltas del cigüeñal que abarcan el ciclo, haciendo factible la sucesión prevista de tiempos en los cilindros de la planta motriz.

Hasta hace pocos años el movimiento del cigüeñal al árbol de levas se transmitía invariablemente por medio de engranajes o de cadenas metálicas de eslabones de rodillos (éstas últimas ampliamente usadas) y en casos especiales por medio de bielas con excéntricas desfasadas a 90 grados (NSU). Sin embargo, en los últimos años se ha verificado la creciente utilización de una correa dentada especial de material sintético para accionar al árbol o árboles de levas a la cabeza y a otros órganos, como la bomba de agua y la bomba inyectora de combustible (en motores con equipos de inyección de nafta o diésel) y también alternadores.

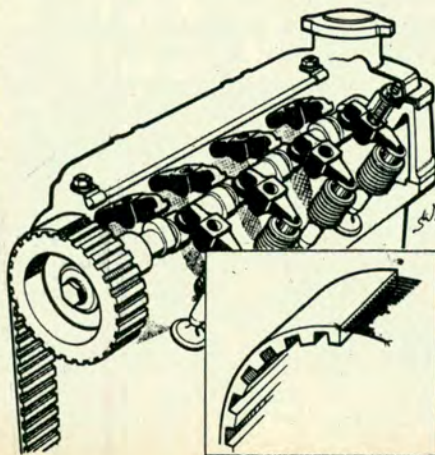
La correa dentada de distribución fue introducida por primera vez a mediados de la década del sesenta en modelos norteamericanos Pontiac y alemanes Glas. En estos últimos se empleaba una correa de plástico con refuerzo o núcleo de fibras de acero.

Ahora, se fabrica esa correa con caucho sintético neopreno, con refuerzo interno de fibras de vidrio o acero y recubierta por un tejido de nailon. El neopreno asegura la resistencia a los perjudiciales efectos de la alta temperatura; la fatiga por flexión, los agentes ambientales y el contacto con el aceite de lubricación. El núcleo de fibras, por su parte, evita el estiramiento desmedido y ofrece gran resistencia al ciclo de constantes flexiones. Por último, la capa de nailon sobre los dientes los protege del desgaste por rozamiento.

La correa transmite el movimiento del cigüeñal al árbol de levas, aferrándose a

Son varios los modelos nacionales que vienen provistos de correas dentadas de distribución, confeccionadas con material sintético, en lugar de las clásicas cadenas metálicas de eslabones de rodillos, ruidosas y más pesadas.

Su uso se inició en la década del sesenta y teniendo en cuenta sus ventajas, puede suponerse que en pocos años más habrán reemplazado por completo a las antiguas. Su recambio.



los respectivos engranajes de dientes rectos. Un dispositivo tensor mantiene la correa ajustada en forma constante y automática, evitando posibles fallas en la impulsión. Sobre este punto, constituye un ejemplo interesante la impulsión por correa en el motor de los nuevos modelos AUDI fabricados en Alemania, ya que la correa que acciona el árbol de levas a la cabeza también mueve, simultáneamente, la bomba de agua, y ésta, a su vez, actúa como órgano tensor.

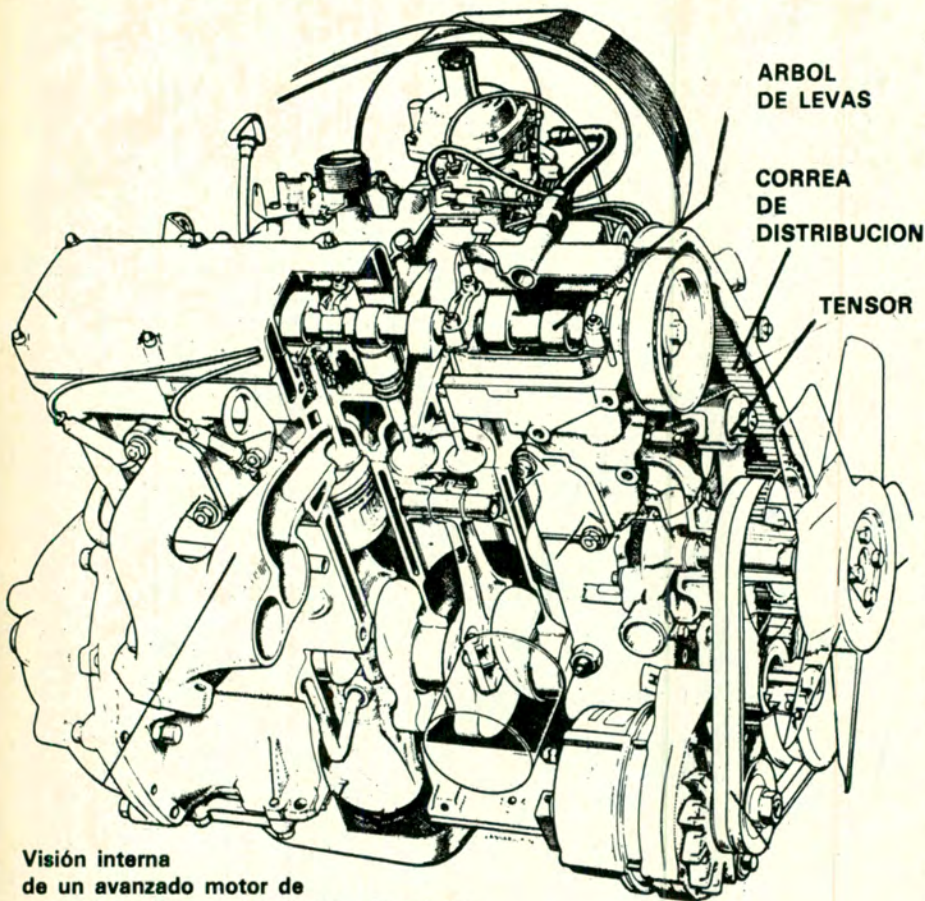
## ● LOS BENEFICIOS

Las correas dentadas de transmisión ofrecen las ventajas de una sensible disminución de peso con relación a las cadenas metálicas y otros órganos de impulsión, transmisión exacta del movimiento y más silenciosa, larga duración y ausencia de mantenimiento. Además, por ser la transmisión positiva, las correas dentadas ocupan menos espacio, pudiéndose construir los engranajes de menor tamaño. Asimismo, la separación entre ejes se puede mantener muy reducida.

A la disminución del desgaste de los engranajes a valores mínimos, se añaden los beneficios que aportan las propiedades autolubrificantes del material sintético de la correa, que se suman, cuando los engranajes están contruidos en material plástico especial, a los que presenta este material. El primer automóvil argentino que utilizó una correa dentada de distribución fue el Isard 1204; posteriormente la adoptaron los modelos Fiat 128 y 125, y el Ford Taunus. A nivel internacional, suman decenas los modelos de los más renombrados fabricantes que adoptaron este singular sistema de transmisión de movimiento.

Podemos distinguir claramente en el grabado la correa dentada de distribución que acciona al árbol de levas a la cabeza. Nótese el engranaje de dientes rectos que encastran con los de la correa y, en el detalle, en recuadro, la correa cortada en sentido transversal para mostrar su núcleo de fibras.

# IMPULSIONES SILENCIOSA



Visión interna  
de un avanzado motor de  
automóvil con árbol de levas a la cabeza  
impulsado por correa silenciosa.

## DETALLES DE IMPORTANCIA

Para mantener en forma constante la gran exactitud de la impulsión, la empresa Fiat, por ejemplo, recomienda reemplazar la correa dentada de distribución cada 40.000 kilómetros de recorrido. Para tal fin no es necesario efectuar complejos trabajos y utilizar implementos especiales, pues siguiendo en orden las distintas fases del procedimiento correcto indicado por el fabricante y realizado en los concesionarios, es posible efectuar el trabajo de recambio y regulación de la tensión de la correa en poco tiempo, con la única ayuda de la llave de ajuste.

Sin embargo, no es recomendable que personas inexpertas intenten su reemplazo, ya que a causa del trabajo incorrecto se originan fallas prematuras en la impulsión. Una de éstas ocurre cuando se provocan pliegues en ángulo vivo en la correa durante el montaje, lo que provoca daños internos en la estructura o núcleo de fibras.

Si no se recambia la correa a los intervalos recomendados y se extiende mucho el kilometraje, es también posible que la correa se rompa o corte por fatiga, lo que puede causar serios daños en el motor, puesto que las válvulas, al permanecer abiertas, pueden llegar a golpear contra los pistones. J.G.

**PROTEGE LOS  
GUARDABARROS**

**DEL BARRO  
CORROSION  
HUMEDAD  
SALITRE  
IMPACTOS  
DE PIEDRAS**

**GUARDAPLAST**

**LEGITIMO**

Infórmese donde colocan el legítimo **GUARDAPLAST**  
de 7 a 15 horas **750-5692/5483**

y en:

**PARQUE PATRICIOS**  
Caseros 3932  
**CASEROS**  
Av. Mitre 4151  
**LA MATANZA**  
Av. Catamarca 3294  
**SAN MARTIN**  
San Lorenzo 898  
**SAN MIGUEL**  
Av. Mitre 154  
**VICENTE LOPEZ**  
Av. San Martín 3621

TAMBIEN PARA IMPORTADOS

**¡GUARDA!** PLAST que no le coloquen otro...

Cap. y G. Bs. As. desde \$ 280.000 (190. comp.)

CHILECITO

# LA SOMBRA TUTELAR DEL FAMATINA

Por FEDERICO B. KIRBUS

Una de las incontables torres del cablecarril se alza delante del imponente macizo del Famatina, con su sombra siempre nevada.



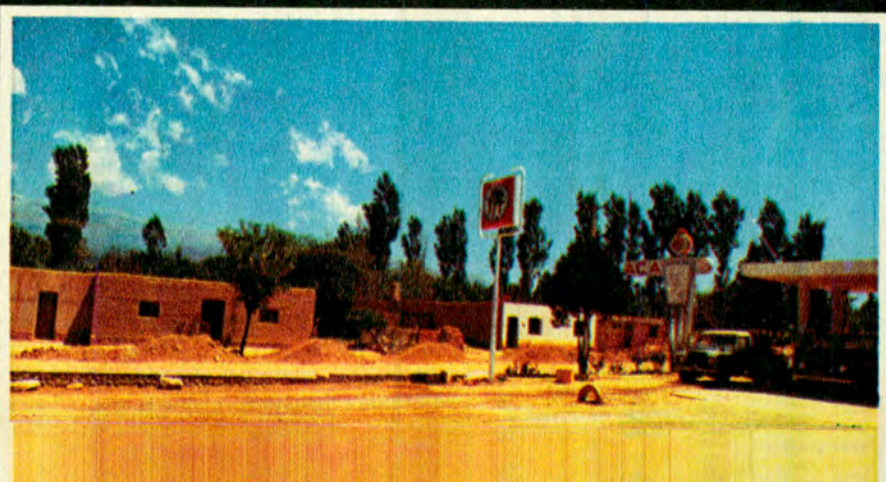
El moderno y pintoresco hotel del ACA en Chilecito. Tiene restaurante, bar, jardín infantil y piscina de natación.



Nacida a principio del siglo XVIII, es la segunda ciudad de La Rioja y su polo turístico más dinámico. El ferrocarril desde Cruz del Eje y el cablecarril a la mina La Mexicana —una obra de ingeniería fabulosa— le dieron notable impulso décadas atrás. Aventado el sueño de fáciles riquezas, Chilecito vuelca sus esfuerzos en el turismo, para el cual está muy bien dotada.



Desde la estación ferroviaria, el cablecarril asciende venciendo una diferencia de altitud de más de 3.500 metros.



En Famatina, al norte de Chilecito, sobre la ruta 40, hay una estación caminera y una excelente hostería de nuestro Club.

NINGUNA otra ciudad argentina probablemente ha cambiado tantas veces de nombre como *Chilecito*. Asentado como poblado europeo por don *Domingo de Castro* y *Bazán*, el 19 de febrero de 1715, con la denominación de *Santa Rita*, pasó a llamarse pronto *Chilecito* y luego *Villa Argentina*. Pero al poco tiempo de darle el gobernador *Pedro Gordillo*, entre los años 1871 y 1874, el trazado edilicio actual, recobra —en 1893— su nombre de *Chilecito*, que conserva hasta el día de hoy.

No se sabe si fue por encontrarse situada en un lugar verdaderamente estratégico para el comercio trasandino, o bien por el crecido número de operarios chilenos que se radicaron en el pueblo para trabajar en la explotación de las minas de la vecina *Sierra de Famatina*, que *Chilecito* obtuvo su curioso nombre, que comparte, dicho sea de paso, con otras dos localidades argentinas, una en *Mendoza* y otra en *Corrientes*.

Pese a que su período de vertiginoso desarrollo abarca apenas una década, la de 1895 a 1905, en cuyo transcurso se materializó la llegada del ferrocarril de *Cruz del Eje*, la inauguración de la *Iglesia parroquial* y la del *cablecarril a La Mexicana* —del que más tarde vamos a hablar— *Chilecito* no perdió hasta el día de hoy su empuje y su lugar privilegiado de segunda ciudad más importante (y tal vez la primera en cuanto a belleza natural) de la rojiverde provincia de *La Rioja*. Ni siquiera el golpe de la acentuada declinación de la actividad minera pudo hacer mella en el espíritu progresista de *Chilecito*, que supo suplir la pérdida de esta riqueza con la elaboración de otra, no menos valiosa: la de uno de los mejores vinos blancos del país y del mundo, también producto, al igual que los minerales, de la generosidad de su tierra.

## ● RIQUEZAS LEGENDARIAS

Desde los albores de la conquista los españoles se vieron atraídos por el *Famatina* como por un poderoso imán. De este macizo, afirmaban muchos, los indígenas habían extraído insospechable cantidad de *oro, plata, cobre* y otros metales, y hacia allí se dirigieron resueltamente todos esos ilusos que soñaban con la opulencia y la riqueza fácil (1).

Minerales existían en las entrañas del *Famatina*, es verdad, aunque no con la abundancia que algunos suponían. Esta supuesta copia de metales nobles no solo resultó engañosa para los primeros conquistadores, sino que confundió inclusive a los geólogos de nuestro siglo,



que creyeron haber localizado en el *Famatina* otro yacimiento de envergadura similar al de *Potosí*. Pero fueron más la leyenda y el deseo que la cruda realidad.

Con todo, los alrededores del gran macizo de *Famatina*, típica sierra pampeana pese a su vertiginosa altura de 6.250 metros, todavía conserva muchos testimonios de su pasado de centro minero, porque por donde se mire pueden observarse antiguas fundiciones, o lo que de ellas queda. En *Malligasta*, en *Nonogasta*, en *Sañogasta*, en *San Miguel*, en *Tilimuque*, en una palabra, por doquier, aún perduran estos símbolos de un pasado lleno de una esperanza que no se cristalizó y recuerdo vivo de que en esta región se acuñaron las primeras monedas puestas en circulación en nuestro país.

## ● HERENCIA HISTORICA

Pese a que la actividad minera es hoy virtualmente nula, *Chilecito* aún conserva el sello de su notable pasado que se refleja en muchos aspectos de la ciudad y sus alrededores, aunque hábilmente logró transformarse en un polo turístico de primera magnitud.

El *Automóvil Club Argentino* supo valorar esta realidad construyendo un modernísimo y acogedor hotel en las afueras de la ciudad, además de una estación

de servicio en la cercana localidad de *Famatina*, donde existe otra pequeña hostería del *Club* dotada de ocho habitaciones.

Es que *Chilecito*, buen vino aparte, resulta realmente muy seductora para el viajero que llega aquí en busca de solaz y aire puro. Cuenta con un bonito museo, denominado "Molino de San Francisco" y alojado en un edificio del siglo XVIII que otrora sirvió de molino harinero, pero ofrece en sus alrededores diversos otros motivos de atracción, de los que solo citaremos los más importantes. Tal es el caso de "Samay Huasi", la pintoresca residencia veraniega de *Joaquín V. González*, que ahora funciona como museo naturalista, mineralógico y arqueológico; tal es el de este diminuto paraiso de la vid muy apropiadamente llamado *Los Sarmientos*, con su capilla y el portón tallado en algarrobo de verdad; tal es asimismo, el de *Anguinán*, primer núcleo urbano de la zona, que data de comienzos del siglo XVII; y tal es, además, el de la somnolienta *Guanchin*, con sus nogales y verdes fincas, que se esconde en una quebrada al pie mismo del *Famatina* y que se alcanza en automóvil tras trepar por una breve cuesta.

Pero quizás lo más notable para ver (aun cuando se lo pueda contemplar solo en parte) sea aquella realización realmente monumental y desafiante del cablecarril, motivo principal de inspiración





de este resumen nostálgico.

## ● ESFUERZO SIN PRECEDENTES

Fue en el siglo pasado cuando se comenzó a explotar intensamente las riquezas de oro, plata, cobre y azufre puro del *Famatina*, y todo indicaba que con los adelantos y conocimientos del siglo industrial podría elevarse en mucho el rendimiento de las abundantes minas. Incluso el *Famatina* llegó a prestar su nombre al *sulfoantimonio de cobre*, llamado *famatinita* por el famoso geólogo alemán *Alfred Stelzner*. Empero existía un problema para concretar las aspiraciones: el transporte de los minerales desde los yacimientos, que llevaban nombres tan diversos y pintorescos como *Excelsior*, *La Argentina*, *la Compañía*, *Cuno Pirú*, *Las Mellizas* o *La Mexicana*, ésta última las más recordada. El traslado del mineral a lomo de burro era lento, y la construcción de un ferrocarril como el que poco antes habían tendido los peruanos a *Cerro de Pasco* quedaba fuera de toda posibilidad por la extrema aspereza del terreno.

Optóse entonces por enlazar las minas con el ferrocarril recién llegado de *Cruz del Eje* mediante una obra técnica tan audaz como valiente: un cablecarril que resultó ser el más extenso y a la vez más alto de América toda.

**Chilecito tal como hoy palpita entre el Famatina y la Sierra de Velasco. La ciudad adquirió renombre también por el excelente vino blanco que allí se elabora.**

Este alambrecarril, construido por la firma alemana *Bleichert*, de *Leipzig*, consta de nueve estaciones y ocho secciones y es del tipo bicable. Cada torre —la mayor de las cuales alcanza 50 metros; es decir, que tiene casi la altura del *Obelisco* en la *Plaza de la República*, que mide 71,50— posee un brazo transversal que en sus dos extremos sostiene el cable portador, donde por un lado suben y por el otro bajan las vagonetas. Estas, a su vez, son arrastradas de una estación a la otra por el llamado cable tractor, hallándose en cada estación la transferencia de sección a sección a cargo de la habilidad manual de operarios especializados.

Desde los 1.075 metros sobre el nivel del mar a que en *Chilecito* está la estación ferroviaria (y cabecera inferior del cablecarril) hasta los 4.603 metros en *La Mexicana*, el funicular recorre 34.332 metros. Es una obra tecnológicamente sin parangón, cuya construcción y montaje demandó el sacrificio mancomunado de un millar de operarios criollos durante más de un año y medio. Tres millones de pesos costó este monumento al ingenio y a la obstinación del hombre, y su inauguración total se concretó en diciembre de 1905.

En ocasiones el alambrecarril parece transformarse en ascensor, tal es la pendiente —del 33, del 44 y hasta del 53 por ciento— que a veces asume el bicable. En un determinado momento hubo que perforar la montaña y construir un túnel de 152 metros de largo para poder continuar con la obra. En varias oportunidades se atraviesan quebradas anchas y hondísimas, una de 608 metros entre apoyos de los cables, otra de 705 metros de luz.

*Cilley*, *Cooper*, *Hughes*, *Pagliere* y *Faure* fueron los hombres bajo cuyas órdenes directas se ejecutó el ciclópeo trabajo de llevar a hombro o a lomo de mula las pesadísimas piezas y los traicioneros cables que amenazaban, al desenroscarse, con tirar al abismo a los obreros que los transportaban por una estrecha senda. El frío, la anoxia, los vientos helados fueron enemigos constantes de los hombres que trataron de tender este cablecarril entre las nubes y el cielo, entre la arena del valle cálido y el hielo permanente de la cumbre del *Famatina*.

Pero pese a este esfuerzo la explotación de las minas no resultó rentable, y

por fin el funcionamiento del cablecarril hubo de cesar, aun cuando siga siendo mantenido hasta el día de hoy por el *F.C. Belgrano*, que pone en movimiento todo el sistema una vez por año para su correspondiente engrase.

## ● ¿FUNICULAR TURISTICO?

Más de una vez desde su radiación de servicio se mencionó la posibilidad de transformar el cablecarril en una atracción turística. Ni siquiera haría falta construir cabinas especiales, porque entre las 650 vagonetas de acarreo se dispone de 40 cabinas especialmente equipadas para el transporte de maquinarias, maderas, comestibles y personal.

La idea en sí resulta atrayente, pero analizando más de cerca el proyecto de llevar turistas desde *Chilecito* hasta casi la cúspide del *Famatina* comienzan a surgir inconvenientes. No solo que el recorrido resulta bastante largo —3 horas 45 minutos un solo viaje, sin contar las detenciones en las siete estaciones intermedias—, sino que probablemente no habría viajero de temple suficiente como para resistir el vértigo cuando cruce los abismos, tendido de un cable y expuesto, además, al extremo frío, al viento y al inevitable apunamiento. Tan fuertes son las ráfagas en esas regiones altísimas que más de una vez hubo que suspender, en su momento, el funcionamiento del alambrecarril porque las vagonetas se hamaçaban demasiado como para embocar la estación siguiente.

Todo esto conspira contra la posible reapertura para fines turísticos de esta maravillosa obra de la ingeniería. Quizás algún día las instalaciones sean demolidas, como las de aquel otro cablecarril que de *Andalgalá* conducía a *Minas Capillitas*, en *Catamarca*. En todo caso, podrían utilizarse el primero y el segundo tramo, para llegar a la estación "El Parrón", a casi 2000 metros. La duración del viaje en estas dos secciones iniciales es de 58 y 55 minutos, respectivamente, tiempo que si se lo duplica para realizar la ida y vuelta, sería más que suficiente para una excursión turística ya de por sí poco menos que inolvidable.

El viajero que hoy llega a este paraíso del turismo y del vino blanco, pasa justo debajo de los cables que, tendidos de incontable número de torres, se van perdiendo en la lejanía para penetrar en ese coloso llamado *Famatina*, cuyo hijo más pródigo es, sin duda, *Chilecito*. ●

(1) Véase "Famatina - Fama tienes", por Julián Bernardo Cáceres Freyre, en *Autoclub*, diciembre de 1971.

# ANTARTIDA ARGENTINA

# HISTORIA EN DOS CONTINENTES

Por RICARDO L. MOLINARI



Un grupo de hombres marchando en las soledades antárticas. Escena frecuente aún hoy en día.

LA ACCION civilizadora en las aguas y tierras del sur argentino se inicia con la increíble expedición de *Hernando de Magallanes* quien, a comienzos de 1521, se internó con cinco frágiles naves ("San Antonio", "Concepción", "Victoria", "Trinidad", y "Santiago"), en esa región de mares tormentosos y desconocidos. Lo impulsaba el propósito de descubrir un paso interoceánico entre el *Atlántico* y el entonces denominado "Mar del Sur" (*Océano Pacífico*), que permitiese a las naves de *España* navegar hacia los mercados del *Lejano Oriente* por una ruta propia, ya que la del *Cabo de Buena Esperanza*, en el extremo sur de *Africa* era controlada por los *portugueses*.

*Magallanes*, gracias a su incommovible tenacidad, logró su objetivo, tras superar múltiples dificultades en su reconocimiento de las costas patagónicas, en 26 autoclub

las cuales tomó por primera vez contacto con los indígenas que poblaban la inhóspita región. El 21 de octubre de 1521 sus naves doblaron así el cabo que denominó de "las Vírgenes", y penetraron en el estrecho que hoy lleva el nombre del audaz marino. Su hazaña fue el primer paso de una epopeya de más de cuatro siglos de duración, en el transcurso de la cual los navegantes españoles primero, y luego sus herederos, los marinos, exploradores, científicos, soldados y aviadores argentinos, aseguraron para nuestra patria el dominio soberano de una inmensa región que encierra riquezas naturales incalculables, inexploradas aún.

## ● ESPAÑA EN EL SUR

Durante el período de la dominación hispánica, sus marinos realizaron múlti-



Un destacamento argentino resalta en la

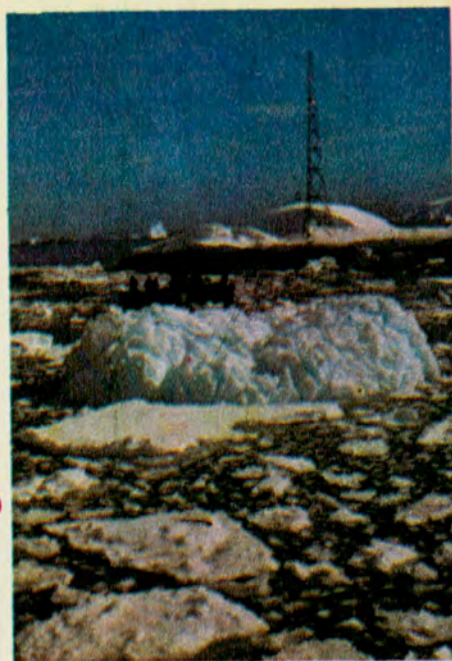
# ES



Desde el viaje liminar de Hernando de Magallanes, la Corona española, primero, y la Argentina, a partir de su Independencia política ejercieron la soberanía sobre las tierras australes americanas, soberanía que luego se prolongó, de modo natural, al cercano continente antártico. Piedrabuena, Sobral, Irizar, descuellan por su acción precursora en el Continente Blanco.

Después, una pléyade de marinos, aviadores y soldados, sin olvidar a técnicos y científicos, habría de asentar sólidamente la potestad argentina sobre nuestro territorio antártico.

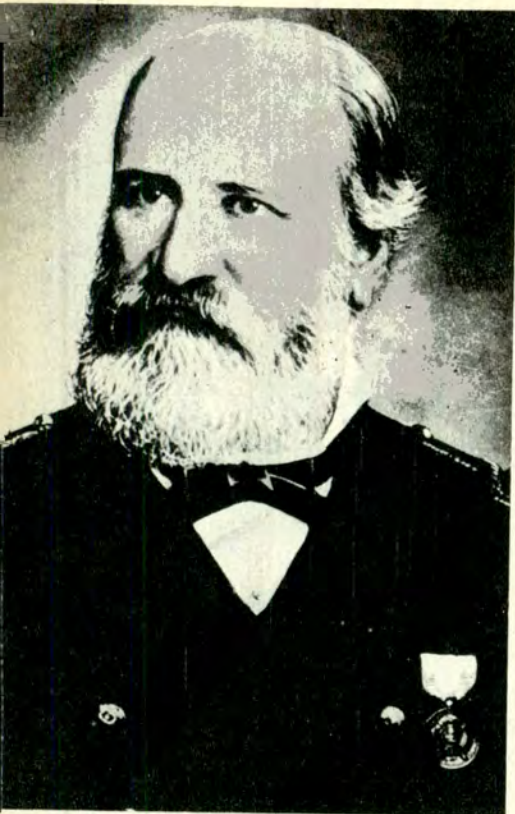
En esa epopeya reciente resaltan las diversas expediciones al Polo Sur y los vuelos traspolares, que abren nuevas perspectivas al tráfico de pasajeros y carga intercontinental.



**Esforzada navegación entre el hielo.**

**Los botes inflables, valiosos auxiliares.**





El legendario capitán Luis Piedrabuena. Precursor en la Antártida.



Todavía se emplea el trineo en relevamientos y otras tareas arriesgadas.

ples viajes de exploración en las aguas australes. Uno de los primeros reconocimientos que tuvo por punto de partida el puerto de *Buenos Aires* fue el que realizó el alférez de navío *Joaquín de Olivares*, con la fragata "San Antonio". La expedición se desarrolló en 1745, y en ella participaron también misioneros jesuitas. En el transcurso de su travesía la "San Antonio" recorrió la bahía de *Camaronés* (actual *Chubut*) y los cabos *Blanco* y *San Julián* (*Santa Cruz*). Otra expedición importante de la época fue la del bergantín "San Francisco de Paula" (construido en un astillero situado en la actual localidad de *Tigre*), que bajo el mando del teniente de fragata *Manuel Pando*, se internó profundamente hacia el Sur, desafiando los mares embravecidos y llegó hasta el *Estrecho de Magallanes*.

Luego de la creación del *Virreinato del Río de la Plata* en 1776, que englobó dentro de sus límites todas las tierras que se extendían hasta el *Cabo de Hornos*, las autoridades de *Buenos Aires* se preocuparon por asegurar su control sobre el litoral patagónico hasta entonces despoblado. En 1779 una expedición capitaneada por *Juan de La Piedra* fundó así en el golfo *San José*, junto a la península *Valdés* (actual provincia de *Chubut*), un establecimiento. En ese mismo año *Francisco de Viedma* procedió a la creación del fuerte y población de *Carmen de Patagones*, en la desembocadura del río *Negro*. Tres años más tarde, el piloto *Basilio Villarino* remontó ese curso de agua, dispuesto a encontrar una vía de acceso fluvial a *Chile*. Desde 1782 a 1783 recorrió el río *Negro* con cuatro chalupas y sesenta hombres, y descubrió la isla *Choele-Choel*, y los ríos *Limay* y *Neuquén*.

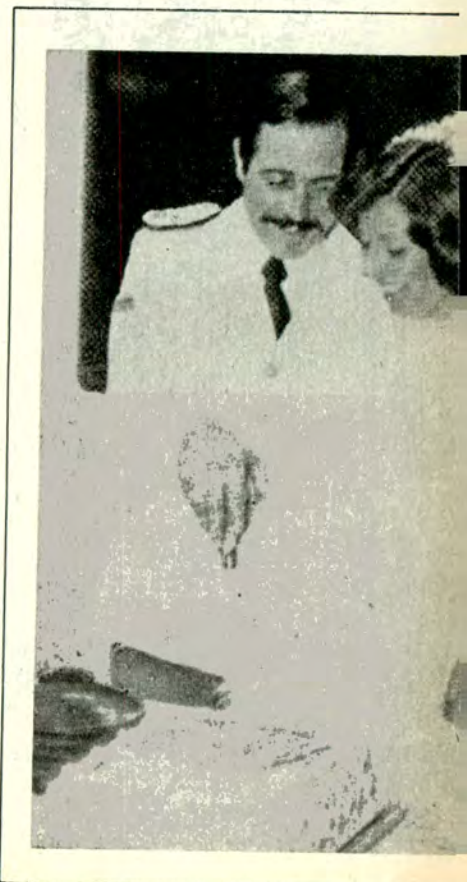
La acción civilizadora siguió sin pausa. *Viedma* recorrió *Puerto Deseado* y luego se trasladó a *San Julián* (ambos en la actual provincia de *Santa Cruz*), donde fundó la denominada "Nueva Colonia de Florida Blanca", instalando un fuerte de madera, una capilla y una decena de viviendas. Esa extrema avanzada del poder hispánico fue, sin embargo, abandonada en 1783, no sin antes dejar una inscripción por orden del virrey *José de Vértiz*, en la cual se proclamaba que todas esas tierras pertenecían a la *Corona Española*.

El 10 de octubre de 1770, por otra parte, una flotilla enviada desde *Buenos Aires* al mando de *Juan Ignacio Madariaga* había procedido a expulsar de las *Islas Malvinas* a una fuerza británica, que intentó usurpar el archipiélago instalando allí un establecimiento denominado *Puerto Egmont*. Posteriormente, el reducto fue devuelto por *España* a *Inglat*

*terra* bajo la promesa secreta de que esta última potencia habría de evacuar la posición. Así lo hizo en 1774, quedando restaurada plenamente la soberanía hispánica sobre las *Malvinas*.

## ● BROWN DOBLA EL CABO DE HORNOS

Luego del estallido de la Revolución emancipadora del 25 de mayo de 1810, el primer gobierno patrio asume la soberanía sobre todos los territorios del antiguo *Virreinato del Río de la Plata*, que por el *Atlántico* y también por parte del *Pacífico*, se extendían hasta el *Cabo de Hornos*. Se inicia entonces la guerra de la Independencia, y pronto los patriotas organizan fuerzas navales para enfrentarse a las escuadrillas españolas que apoyan la resistencia realista en *Montevideo*. El primer choque tiene lugar frente a *San Nicolás*, en el río *Paraná*, y concluye con un revés para la flotilla nacional que comanda el teniente coronel *Juan Bautista Azopardo* (2 de marzo de 1811). Pero los revolucionarios no se amilanaron y una nueva escuadra, a las órdenes de *Guillermo Brown*, logra tras varios encuentros derrotar por completo a los españoles frente a *Montevideo* (16 de mayo de 1814). Esa ciudad queda entonces total-



mente sitiada por agua y tierra y concluye por capitular.

Luego de obtenida esta victoria, *Brown* inicia una campaña de corso contra la navegación española en el *Océano Pacífico*. Zarpa así del puerto de *Colonia* el 23 de octubre de 1815, con su fragata "Hércules" y el bergantín "Trinidad" y pone proa hacia el sur. De ese modo, se internan por primera vez naves argentinas de guerra en los mares australes. "La Hércules" y el "Trinidad", desafiando tormentas y vendavales, llegan hasta los 65° de latitud sur y, como señala un autor, "estuvieron así a punto de descubrir las islas cercanas a la península antártica e incluso ésta misma". El hecho, empero, no llega a producirse, pese a que *Brown*, en esa oportunidad, afirmó haber notado indicios de hallarse cerca de tierra, y las dos naves proceden a doblar el *Cabo de Hornos*, luego de capear un violento temporal que las obligó a refugiarse en el *Estrecho de Magallanes*.

## ● HAZAÑAS DE PIEDRABUENA

La acción de afirmación de la soberanía argentina en la desolada *Patagonia* tiene ya una expresión concreta en 1825, con la expedición del bergantín de

guerra "General Belgrano", comandado por *Francisco José Diego Seguí*. Esta nave recalca previamente en *Bahía Blanca*, donde procede a levantar una carta marina del fondeadero. Luego sigue viaje hacia el Sur y ancla frente al antiguo establecimiento del golfo *San José*, fundado en 1779, que había sido abandonado en 1810, luego de ser destruido por un ataque indígena. El 28 de febrero fondea en el puerto de *San Julián*, recalca luego en *Puerto Deseado*, donde repara sus velamen, y desde ese punto distante, de la actual provincia de *Santa Cruz*, emprende el regreso a *Buenos Aires*.

Al margen de estas acciones, un extraordinario personaje se convierte, décadas más tarde, en verdadero baluarte de defensa de la soberanía nacional en el Sur. Es el teniente coronel de marina *Luis Piedrabuena*, nacido en *Carmen de Patagones*, quien en 1859 funda en una isla del río *Santa Cruz* un establecimiento que llama "Pavón", para el trueque de mercaderías con los indios. Es entonces el punto más extremo en el Sur, donde flamea la bandera argentina. Desde allí, como indica un autor, "Piedrabuena defiende solo la soberanía nacional", y con sus audaces navegaciones en los mares australes mantiene una permanente vigi-

lancia y presencia argentina en la región. En uno de esos viajes llega hasta el *Cabo de Hornos*, donde graba a buril en una roca la siguiente inscripción: "Aquí termina el dominio de la República Argentina" (*Piedrabuena* había llegado, inclusive, a bordo de un ballenero norteamericano, a la zona antártica de la *Bahía de Margarita*, donde en 1852 se vio obligado a permanecer en tierra por espacio de un mes, convirtiéndose así en el primer argentino de que se tenga conocimiento que residió ese tiempo en el Continente Blanco).

## ● NUESTRA BANDERA EN USHUAIA

Después de la expedición enviada al Sur por el presidente *Nicolás Avellaneda* en 1878 —ante incursiones chilenas en la región—, que al mando del comodoro *Luis Py* reafirmó la soberanía nacional enarbolando nuestro pabellón en la margen sur del río *Santa Cruz*, en el cerro de los *Misioneros*, se efectuó en 1884 una nueva misión para consolidar la presencia argentina en los territorios del extremo sur. La expedición naval estuvo al mando del comodoro *Augusto Lasserre*, quien enarboló su insignia en la cañonera "Paraná". Completaban la flotilla el

## PRIMER CASAMIENTO

Así dio a conocer la prensa la noticia del primer casamiento realizado en la Antártida Argentina, entre una pareja de novios residentes en el Continente Blanco. La feliz ceremonia tuvo lugar el jueves 16 de febrero de 1978: "Ante el sacerdote, *Julia Beatriz Susana Buonamio* y el sargento 1° *Alberto Sugliano* dieron el sí y quedó formalizado el primer casamiento que tuvo lugar en la Antártida, entre una pareja de novios residentes allí. La ceremonia debió realizarse dentro de la Base de Ejército Esperanza, dado que las condiciones del tiempo impidieron que se efectuara en la pequeña capilla de San Francisco de Asís. Una hora antes, se había concretado la boda civil ante el jefe de la base. El novio lució su uniforme militar, y la novia un largo traje blanco. El sacerdote, R.P. Buenaventura de Filipis, ofició la misa con el atuendo común en estos acontecimientos, pero con botas antárticas. La dotación de la base y las 8 familias con sus 12 hijos —dos de ellos hicieron las veces de monaguillos— asistieron a la ceremonia y al posterior banquete. Después, la luna de miel en la casa de la nueva pareja.

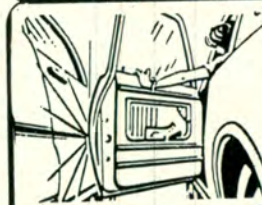
«En el silencio de esta región escucharéis mejor la voz de Dios», dijo el sacerdote».

**RELLENO ELECTRONICO DE CIGUEÑALES**

REPARACION DE ROTOS Y FISURADOS

SOLDADURA EN FRIO **anri**

Av. AMERICA 2648 (frente a la Av. Gral. Paz)  
Tel. 757-2179/4204 • Sáenz Peña



La Legítima MOLDURA PROTECTORA AUTOADHESIVA Lleva la marca

**COLORAMA** exijala

SE SUMAN A LA LINEA 2 NUEVOS PERFILES

**América y Sport**

COLISAS • BURLETES  
MOLDURAS PROTECTORAS  
EQUIPO ORIGINAL

PRODUCTO

Desde \$ 55.000.-

**U LINO**

## ACCESORIOS

PARA TODAS LAS MARCAS DE AUTOMOTORES



- REJILLAS • PARAGOLPES
- DEFENSAS • BAGUETAS
- ORNAMENTOS • INSIGNIAS
- PORTAEQUIPAJES • FAROLES
- URAS • ANTENAS • ETC.

CINTURONES DE SEGURIDAD  
DESDE \$ 79.000.- AL 3/81



**ARLES S.C.A.**

ENVIOS AL INTERIOR EN EL DIA

WARNES 1255 - (1414) Bs. Aires - Tel. 855-7920/1035

Por acciones en esta sección: 32-1234/7890/0785

transporte "Villarino" (de dilatada actuación en el Sur, terminó naufragando en 1898 en la bahía Camarones, Chubut), la barca "Cabo de Hornos" y dos cutters. Luego de instalar en la isla de los Estados el faro "San Juan de Salvamento", el primero erigido en esas tierras australes (25 de mayo de 1884), se dirigió a Ushuaia, donde existía una misión religiosa anglicana y, al ver izada la bandera británica, mandó arriarla inmediatamente, enarbolando en su lugar el pabellón argentino. Creó, a su vez, las Subprefecturas de Ushuaia, Río Gallegos y Santa Cruz, y fundó, además, en el mismo viaje una colonia en Puerto Deseado.

El 16 de octubre de 1884 se crea la Gobernación de Tierra del Fuego y se instituye a Ushuaia como capital del territorio, designándose primer gobernador al teniente de navío Félix M. Paz. Así, desde un comienzo, la historia del progreso de ese apartado rincón de nuestra patria queda íntimamente asociada a la Armada Nacional.



## ● LA CONQUISTA DE LA ANTARTIDA

Luego del viaje de Guillermo Brown en 1815, los primeros antecedentes conocidos de actividad argentina en el Continente Blanco se remontan a 1819, cuando el barco lobero nacional "Spiritu Santo" se desplazó por las aguas australes hasta la isla antártica de Decepción. Al año siguiente, otra embarcación similar, el "San Juan Nepomuceno", arribó a Montevideo, donde descargó miles de cueros de lobos marinos cazados en la misma región. El primer argentino que, según informaciones conocidas, residió durante un período prolongado en la Antártida fue, como ya se señaló, Luis Piedrabuena, quien en 1852 permaneció durante un mes en la zona de Bahía Margarita. Esos pioneros fueron los que abrieron el camino de la gigantesca em-

Ahora, también los aviones operan en la Antártida. Algo que parecía un sueño hace apenas unas décadas.



La Argentina desarrolla una incesante tarea en el Continente Blanco, donde mantiene varias bases.



◊  
El helicóptero ha simplificado mucho las labores en un ámbito naturalmente hostil.

◊  
Vehículos oruga. Otro aporte de la tecnología para dominar el medio.

Las observaciones meteorológicas figuran entre las principales tareas antárticas.



◊  
El apoyo logístico es fundamental. Bases y destacamentos deben ser provistos de todos sus insumos.

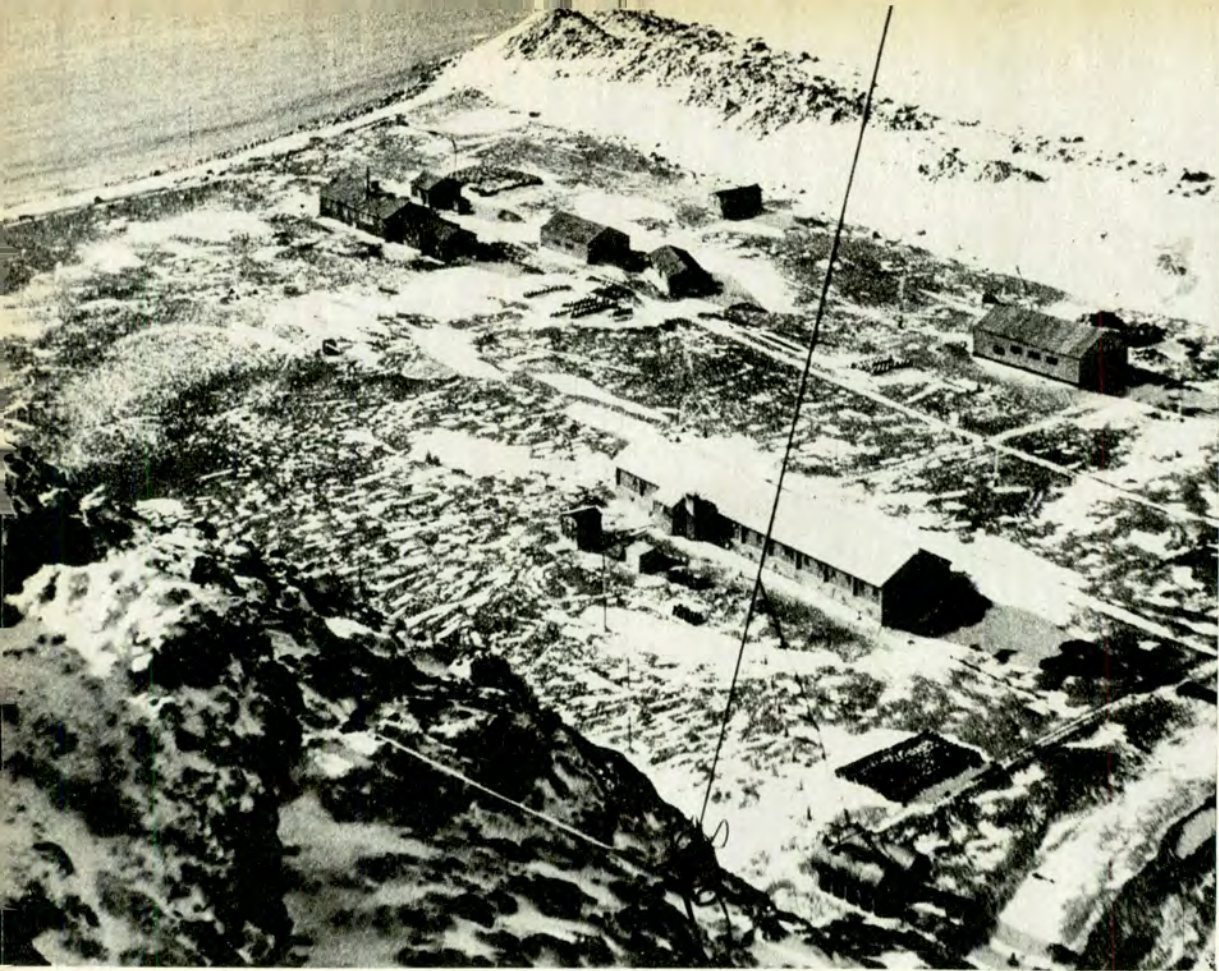
◊◊  
El rompehielos "Almirante Irizar", recientemente incorporado a nuestra flota antártica, frente a la Base Vicecomodoro Marambio.

presa que culminaría con el enarbolamiento de la bandera celeste y blanca en el Polo Sur.

En 1902, y gracias al esfuerzo e iniciativa del teniente de navío *Horacio Ballvé*, queda instalado un observatorio magnético y meteorológico en la isla Año Nuevo, al norte de la isla de los Estados, donde se realizaron importantes estudios hasta 1919. Ballvé fue, a su vez, quien interesó al investigador y explorador sueco *Otto Nordenskjöld*, quien organizaba una expedición a la Antártida, para que incorporase a la misma a un oficial naval argentino. El sueco aceptó, y fue así como el joven alférez de fragata *José María Sobral* se convirtió en el primer argentino que permaneció durante dos años en el Continente Blanco, ya que la nave "Antartic" de la expedición fue destruida por los hielos, y los integrantes de la misión quedaron atrapados en las tierras antárticas de 1901 a 1903. (Véase "La hazaña de la Corbeta "Uruguay", en AUTOCLUB N° 101 de febrero de 1979.)

Al no regresar en la fecha prevista los expedicionarios, el gobierno argentino decidió enviar una misión de rescate a bordo de la cañonera "Uruguay", que fue especialmente acondicionada para realizar la riesgosa incursión en los mares helados. La vieja nave adquirida en los tiempos de la presidencia de *Sarmiento* zarpó entonces al mando del teniente de navío *Julián Irizar*, y logró cumplir con todo éxito la operación de rescate, recogiendo a *Nordenskjöld*, al alférez *Sobral*, y a todos los integrantes de la expedición sueca. La hazaña provocó admiración y júbilo en todo el mundo, y dio lugar a una multitudinaria recepción a la "Uruguay", cuando ésta retornó al puerto de *Buenos Aires*, el 2 de diciembre de 1903.

Con este acto heroico se inició realmente la presencia nacional en el continente antártico, que ya no habría de interrumpirse. Al año siguiente, la "Uruguay" volvió a hacer otro viaje a los mares del extremo sur. El 22 de febrero de 1904, a su vez, fue izado el pabellón argentino en el observatorio de la isla *Laurie*, perteneciente al archipiélago de las *Orcadas del Sur*. La estación dependía de la *Oficina Meteorológica Nacional del Ministerio de Agricultura*, e incluía una estafeta postal, que fue la primera que funcionó en esas latitudes. Los primeros argentinos que invernarón en esa estación fueron los funcionarios *Luciano H. Valette* y *Hugo Acuña*. Ese reducto avanzado de la soberanía nacional constituye, desde entonces, el más antiguo y permanente de todos los establecimientos ins-



talados en la *Antártida* por las distintas naciones y, como tal, representa un aval de importancia fundamental para asegurar los derechos de nuestro país en el *Continente Blanco*.

Paralelamente, se instaló también en 1904 una compañía argentina de pesca en las islas *Georgias del Sur*. Desde ese momento, la *Armada Nacional* asumió la responsabilidad de efectuar los relevos del personal de las *Orcadas* y de apoyar y abastecer la factoría de las *Georgias del Sur*. A causa de ello, su actuación y presencia en la región se hizo constante, desarrollándose sin interrupciones hasta el presente.

## ● MARCHA HACIA EL POLO

Como culminación de la actividad heroica desarrollada por sucesivas generaciones de pioneros argentinos, nuestra patria no sólo consolidó su soberanía sobre sus territorios de la *Patagonia*, *Tierra del Fuego* e *Islas del Atlántico Sur*, sino que inició también la afirmación de sus derechos soberanos en el *Continente Austral*, sumando así al territorio nacional una superficie aproximada de 4.000.000 de kilómetros cuadrados (1.230.000 km<sup>2</sup> terrestres), correspon-

dientes a la *Antártida Argentina*.

El 30 de mayo de 1927 se inaugura en el observatorio de la isla *Laurie*, en las *Orcadas del Sur*, la primera estación radiotelegráfica de la *Antártida*, cuya operación quedó a cargo de un hombre de la *Armada*, el suboficial radiotelegrafista *Emilio Baldoni*. Entre enero y marzo de 1942 el viejo transporte "1° de Mayo" realiza una campaña antártica, en el transcurso de la cual se produce un hecho decisivo: el 8 de febrero de ese año y en la isla *Decepción*, el comandante de la expedición, capitán de fragata *Alberto J. Oddera*, toma posesión formal en nombre del gobierno del Sector Antártico Argentino, deposita un cilindro con el acta correspondiente e iza el pabellón nacional. Durante esa campaña, a su vez, el teniente de navío *Eduardo Lanusse* realiza el primer vuelo argentino en la región, piloteando un hidroavión *Stearman*, biplaza.

La campaña del verano 1945-47 constituyó una etapa fundamental en la pacífica conquista de la *Antártida*. Comandó la expedición, integrada por siete barcos, el capitán de fragata *Luis M. García*, quien procedió a instalar el *Destacamento Naval Melchior*, en el archipiélago de su nombre, en la isla *Observatorio*, que fue el primero establecido

por nuestro país junto a la *Tierra de San Martín*. El primer comandante de esta avanzada argentina en la marcha hacia el *Polo*, fue el teniente de fragata aviador naval *Juan Nadaud*. Uno de los barcos que actuó en el aprovisionamiento de la nueva base fue el rastreador "Fournier", que dos años más tarde desaparecería bajo las aguas, al sur de *Punta Arenas*, sucumbiendo sus 77 tripulantes.

En 1947 se produjo otro hecho memorable: el primer vuelo realizado sin etapas desde territorio continental argentino a la *Antártida*. La hazaña la cumplió el 13 de diciembre de ese año un cuatrimotor *Douglas C-54*, comandado por el contralmirante aviador naval *Gregorio Portillo* y piloteado por el capitán de corbeta *Gregorio Llobet*. La máquina decoló de *Piedrabuena* en *Santa Cruz* y en un vuelo de quince horas y media de duración, atravesó el *Círculo Polar Antártico* y se desplazó sin novedades de regreso al punto de partida.

Los progresos en la instalación argentina se sucedieron sin pausa a partir de entonces. En la campaña 1947-48 se instaló un segundo destacamento, esta vez en la isla *Decepción*. En ese mismo año, la flota de mar realizó maniobras de combate en aguas de la *Antártida*. En la campaña de 1950-51 se cumple un





Focas, lobos y elefantes marinos figuran entre los anfibios propios de la fauna antártica. Pese a las despiadadas matanzas, todavía es posible obtener fotografías como ésta en nuestro sector.



En las Islas Orcadas del Sur se instaló el primer establecimiento argentino permanente en la Antártida. En la foto, el Destacamento Moral, otro enclave de nuestra soberanía.

nuevo y decisivo jalón: la instalación de bases en la Península Antártica o Tierra de San Martín. La primera se inaugura el 21 de marzo de 1951 en la zona de Bahía de Margarita. La instala una expedición comandada por el entonces coronel Hernán Pujato y recibe por nombre el de Base General San Martín. Es la primera que se establece al sur del Círculo Polar. La segunda base, denominada Almirante Brown, comienza a funcionar en la costa occidental de la Península Antártica el 6 de abril de 1951. En los años siguientes se crean otras bases, y en 1955 se inaugura la General Belgrano en la zona del mar de Weddell, que en ese momento fue la más austral del mundo.

## ● EL PRIMER ARGENTINO ANTARTICO

Culminando todas estas actividades, tuvo lugar el avance final hacia el Polo. La bandera argentina fue llevada allá por primera vez por la aviación naval. El histórico vuelo lo realizan dos viejos aviones bimotores Douglas C-47, que levantan vuelo desde Buenos Aires el 18 de diciembre de 1961 y luego de efectuar su última escala en la Estación Científica Ellsworth, emprenden vuelo nuevamente

el 6 de enero de 1962 y cubren 1.350 kilómetros sobre el desierto de hielo hasta aterrizar victoriosamente en el Polo Sur, a las 21,15 horas. Allí los heroicos aviadores navales comandados por el capitán de fragata *Hermes Quijada* (asesinado por el terrorismo en 1973), enarbolaron el pabellón nacional (hoy dicha histórica enseña se conserva en el Monumento a la Bandera de la ciudad de Rosario, Santa Fe).

Tres años más tarde, el 3 de noviembre de 1965, un Douglas C-47 de la Fuerza Aérea Argentina, el TA-05, pilotado por el entonces comandante Mario Luis Olezza, y dos monomotores Beaver, repiten la hazaña y aterrizan nuevamente en el Polo Sur. El comandante Olezza, ante las tres tripulaciones formadas, izó enseguida el pabellón argentino, que flameó así por segunda vez en la historia a los 90° de latitud Sur, en el extremo vértice meridional de la Antártida Argentina. Seguidamente, el audaz piloto continúa su vuelo hacia el Sur, hasta la base norteamericana *McMurdo*, realizando así el primer vuelo transpolar desde el continente americano hasta la citada estación.

El Ejército Argentino se suma a la proeza ese mismo año, al arribar al Polo Sur una unidad comandada por el coro-

nel Jorge Edgard Leal, e integrada por otros nueve hombres que, partiendo desde la base *General Belgrano*, se desplazó a través de los hielos sobre vehículos especiales provistos de orugas, en una extraordinaria marcha de casi dos meses de duración por el desierto blanco, soportando temperaturas inferiores a 40° bajo cero, los helados vientos polares, y superando alturas de hasta 3.000 metros, debiendo salvar permanentemente traicioneras grietas. Sobreponiéndose al agotamiento, los bravos soldados argentinos alcanzaron su meta el 10 de diciembre de 1965, y allí, en el Polo Sur, cantaron el Himno Nacional y enarbolaron por tercera vez nuestra enseña patria.

Otra hazaña relevante fue la realizada entre los días 5 y 8 de diciembre de 1973, cuando un avión cuatrimotor *Hércules*, de la Fuerza Aérea Argentina, cuya tripulación encabezaba el comandante en jefe de dicha arma, brigadier general Héctor Luis Fautario, unió en vuelo sin precedentes a la ciudad de Buenos Aires con Cambera, Australia, desplazándose sobre el Polo Sur, luego de hacer escala en la base aérea antártica "Vicecomodoro Marambio" (denominada así en homenaje al vicecomodoro Gustavo A. Marambio, quien el 19 de diciembre de 1951 realizó un histórico vuelo de 3.000 kilómetros sin escalas, ida y vuelta, desde Río Gallegos a la Antártida en el cuatrimotor *Avro Lincoln* "Cruz del Sur", arrojando correo y carga sobre la base *General San Martín*).

Como culminación de todo este proceso de más de cuatro siglos de duración que se inició con el avance hacia el Sur de las naves de *Magallanes*, podemos destacar un hecho que hasta hace muy pocos años habría sido considerado imposible: el nacimiento del primer argentino en la Antártida. Este acontecimiento histórico y feliz tuvo lugar el 7 de enero de 1977 en la primera población permanente de la Antártida Argentina habitada por núcleos familiares, el Fortín "Sargento Cabral", base del Ejército "Esperanza". El comunicado con que se dió a conocer el hecho indicaba la extraordinaria trascendencia del acontecimiento, ya que se trataba del primer nacimiento de un ser humano en el casquete polar antártico. El nuevo ciudadano, bautizado con el nombre de *Emilio Marcos Palma*, nació a las 8.40, "teniendo como marco", según el informe cursado por radio "un día de calma y de radiante sol con una temperatura de 3° sobre cero".

AUTOCLUB agradece a la Dirección Nacional del Antártico y a la Editorial Crea S.A. que facilitaron varias de las fotos que ilustran esta nota.

# Aquí Nosotras

## Para Mantener el Bronceado



A esta altura del verano, ya hemos adquirido un tono bronceado que nos enorgullece y que querríamos conservar el mayor tiempo posible. Por suerte, en cosmética tenemos varios productos fijadores del color que, además, hidratan la piel, no permitiendo que aparezcan desagradables arrugas.

Un fijador buenísimo y que no cuesta nada es el té, por su contenido de tanino. Es necesario prepararlo muy fuerte, casi negro, y pasarlo por todo el cuerpo como una loción. Este sirve tanto para antes de exponerse al sol como para fijar el bronceado.

Es conveniente, también ayudarnos con un régimen alimenticio apropiado, rico en vitamina A, que se encuentra en todos los alimentos amarillos o anaranjados, como la zanahoria, cítricos, yema de huevo, zapallo, etc. así como también en las uvas, tomates y cocos.

Un buen consejo es beber, antes de acostarse, una taza de té de manzanilla, que no sólo ayuda a fijar el color, sino que tiene acción sedante sobre los nervios y los vasos sanguíneos, permitiendo descansar bien, y nadie ignora que el buen descanso es mejor que la mejor crema de belleza.

## Menú muy Sabroso y con Pocas

A todas las mujeres, y a los hombres también, aunque a veces lo nieguen, les ha dado, últimamente, una especie de psicosis por adelgazar, que ha hecho proliferar los regímenes de todas las especies. Todo estos regímenes son buenos, puesto que se basan en el consumo de pocas calorías, pero... (siempre hay un pero), cansadores y poco sabrosos.

Además, el día que tenemos invitadós, quienes, naturalmente, también están a régimen, querríamos preparar algo más que un churrasco con ensalada. Bueno, para eso, en la era de lo importado, tenemos el teflón que

nos servirá de ayuda.

Este menú para 4 personas no contiene más de 2.000 calorías en total y, lo que es muy importante, es completo y presentable en grandes ocasiones.

**Omelette de Champignons:** poner en una cacerolita de teflón el contenido de 1 lata de champignons escurridos y cortados en rodajas, 1 cebolla mediana rallada y 1 lata de tomates sin jugo, sal y pimienta y cocinar durante 15 minutos. Agregar 1 cucharada de perejil picado, tapar la olla y apagar el fuego.

Aparte, batir 6 huevos con 4 cucharadas de leche, 1 pizquita de sal y nuez

moscada y con esta preparación hacer las tortillas rellenándolas con el preparado de champignon. Servir con zanahoria rallada.

**Carne con Verduras:** Hervir durante 45 min., 650 g de tapa de asado en 2 litros de agua con 1 cubito de caldo de carne y 1 de verduras.

**Salsa:** calentar 2 potes de yogur descremado y 2 cucharadas de mostaza, condimentar con romero, nuez moscada, sal y pimienta, revolviendo continuamente sin dejar hervir para que no se corte, durante 10 minutos. Cortar la carne en lonjas y rociar con la salsa. Acompañar con puré de acelgas.



# Cumpleaños Feliz...

La fiesta de cumpleaños es, para el niño de corta edad, un acontecimiento de gran importancia, en la cual se siente celebrado y festejado por sus familiares y amiguitos por esto es necesario que ése sea un completo día festivo, desde que se levanta hasta que se acuesta.

Los psiquiatras consideran de gran significación psicológica el festejo del cumpleaños, por lo que las mámas tenemos la obligación de planificar esa fiesta sin dejar detalles librados al azar que podrían hacerla naufragar.

En primer lugar, es fundamental la edad del agasajado y, si bien en los tres primeros años, bastará la presencia de los familiares de siempre, desde que comienza a concurrir al jardín de infantes, se le debe dejar al niño la elección de los compañeros y parientes de su

edad que él desea que concurran a su fiesta.

Una vez elegido el lugar de la casa en que se desarrollará la reunión, podemos adecuarlo a un tema determinado, como ser: fiesta de cowboys, de circo o de astronautas y repetir el tema en la torta, los adornos, los regalos y hasta en las invitaciones. Por ejemplo, si hemos optado por una fiesta de astronautas, las tarjetas podrán tener la forma de cohetes espaciales.

Como a todos los chicos les encantan los premios, organizar rifas y concursos planificados de antemano, cuidando de que ninguno se quede sin un recuerdo, aunque sea insignificante.

Ultimamente se acostumbra a encargar la animación a expertos en el asunto, pero la intervención de payasos y magos no deberá prolongarse demasiado, alternando cada aparición con adivinanzas y concursos, pues los niños necesitan quemar energías para no aburrirse.

Conviene evitar servir masas con crema y bombones, que pueden ser dañinos para algunos; además, la experiencia ha demostrado que los niños prefieren los sandwiches y las galletitas y, para beber, jugos de frutas y bebidas cola, que deben controlarse, puesto que algunos niños son tan insaciables que corren el riesgo de estar enfermos al día siguiente. La torta y los helados se sirven casi al final de la reunión.

Como usted verá, mi querida mamá, en una fiesta infantil se requiere más imaginación que dinero para que cuando todos rodeen la torta con velitas y canten "cumpleaños feliz..." éste haya sido realmente memorable para todos.



## Calorías



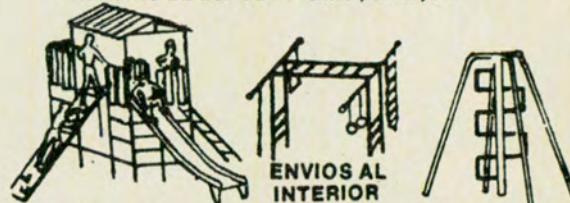
PARA EQUIPAMIENTOS DE:  
JARDIN DE INFANTES

COLEGIOS CLUBS  
PLAZAS Y EDIFICIOS

Proyecto y asesoramiento técnico.  
solicite  
catálogo ilustrado



Material Didáctico para Jardín de infantes y Colegios  
Somos representantes y Distribuidores para la Argentina de  
DIDACTES DE ESPAÑA - Ventas por mayor.



ENVIOS AL  
INTERIOR

Amplios planes de financiación

**Puerta  
Norte**

Avenida del  
Libertador 91  
Esq. Av. Gral. Paz  
Vicente Lopez  
Tel. 795-0763

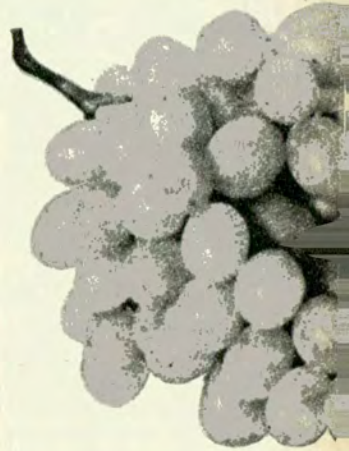
## Su Majestad el Lino



El lino es un tejido clásico, típicamente estival, que por su frescura y practicidad, puede utilizarse tanto en un chemise como en una solera o en un vestido de tono elegante, realizado con vainillas o bordados al tono o en colores contrastantes.

Si usted pensaba en hacerse uno, aquí tiene una posibilidad irresistible, blanco, blanquísimo, con un poquito de beige en el gran bolsillo y en el cinturón con lazo, que pasa por una jareta elástica.

## Medicina



## Las Piedras

Después de las vacaciones en el mar, nos encontramos con que los chicos han traído una enorme variedad de piedritas recogidas en la playa, tan lindas y de colores y formas tan variadas, que nosotras mismas tenemos que hacer un esfuerzo para poder tirarlas, porque... ¿para qué sirven?

Sin embargo, antes de enojarse con sus hijos por haber traído tanto peso, siéntese con ellos y comiencen juntos a elegir algunas grandes y bien redondeadas, otras en forma de corazón y algunas pequeñitas como para pegar sobre las otras, y comiencen a fabricar decorativos pisapapeles o, simplemente vistosos adornitos, que quedarán muy lindos sobre picitos de madera negra o colocados en un frasco de vidrio.

¿Cómo se procede? En algunos casos es necesario dar un color homogéneo a toda la superficie, pero en la mayoría, el color natural de base será suficiente. Luego con un lápiz de punta bien afilada se hace un dibujo si-

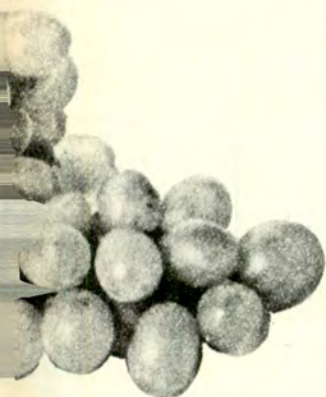


métrico y con un pincel muy fino se comienza a colorear con esmalte sintético, en el que no debe faltar el dorado

# y Alimento

Las deliciosas uvas contienen azúcares, sodio, potasio, calcio, magnesio, hierro, cobre, azufre, cloro y vitaminas A, B y C.

Es suficiente la enumeración de estas sustancias, para dar una idea de su alto valor nutritivo y curativo. Las uvas pueden ser empleadas para la curación de la anemia. Son notablemente diuréticas y tomadas en ayunas todas las mañanas, sirven para estimular y regularizar las funciones intestinales.



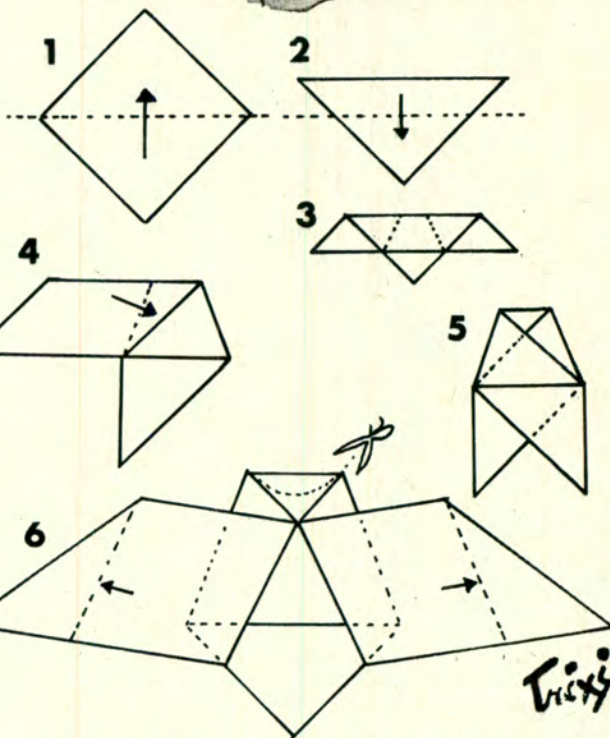
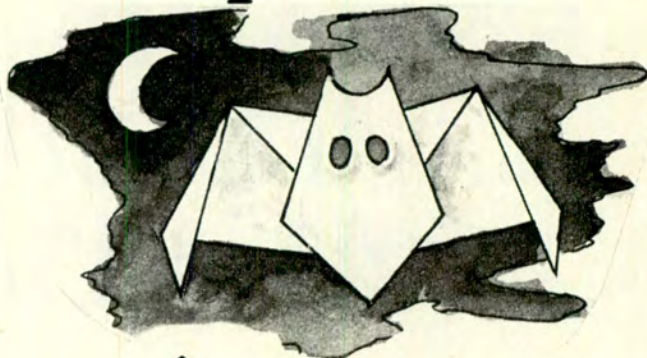
# Orientales



y el plateado. Una vez seco, se recubre con barniz transparente y así habremos logrado dar utilidad a unas

simples piedras y, además, nos sentiremos muy satisfechas de haber volcado nuestra vena artística.

# Papirolas



Cuando éramos niños, mamá nos entretenía horas enteras haciéndonos pajaritas de papel, mientras nos contaba historias en las que intervenían las palomitas que con suaves tironcitos de la cola, movían las alas, cisnes que eran princesas encantadas, murciélagos que volaban en la oscuridad y un sinnúmero de otros animalitos.

Dicen que Unamuno era un experto en papirolas y que descansaba inventando nuevos dobleces. Realmente ¿no es una maravilla que con una hoja de papel se puedan crear cosas tan divertidas?

Para empezar voy a enseñarles a hacer el murciélago, pero les prometo que más adelante haremos cosas más complicadas y bonitas: 1 - doblar 1 cuadrado por su diagonal. 2 - plegar el borde superior hasta la mitad. 3 - plegar los bordes hacia el centro, formando un rombo en la parte de adelante. 4 - llevar los bordes hacia afuera y recortar las orejas. 5 - plegar las puntas hacia adelante y dibujar los ojos.

MONUMENTO A GÜEMES  
EN LA CAPITAL FEDERAL

# EL PALADÍN DE LA GUERRA GAUCHA

El general Martín Miguel de Güemes tendrá por fin un monumento que perpetúe su nombre y su romántica figura en la ciudad capital de la República, que el tanto contribuyó a crear rindiendo su vida en la empresa. Fue Güemes, precisamente, quien mantuvo a raya a los poderosos ejércitos realistas enviados desde Perú para aplastar a la Revolución

EN RECIENTE entrevista concedida a *AUTOCLUB*, el Delegado en la Capital Federal de S.E., el señor Gobernador de Salta, nos confirmó que, el día domingo 22 de marzo próximo a las 15 hs, va a cumplirse la ceremonia de inauguración —tras largos 73 años de injustificada espera— del merecido cuan postergado *Monumento*, erigido en la Capital Federal, en homenaje al *Gral. Martín Miguel de Güemes*.

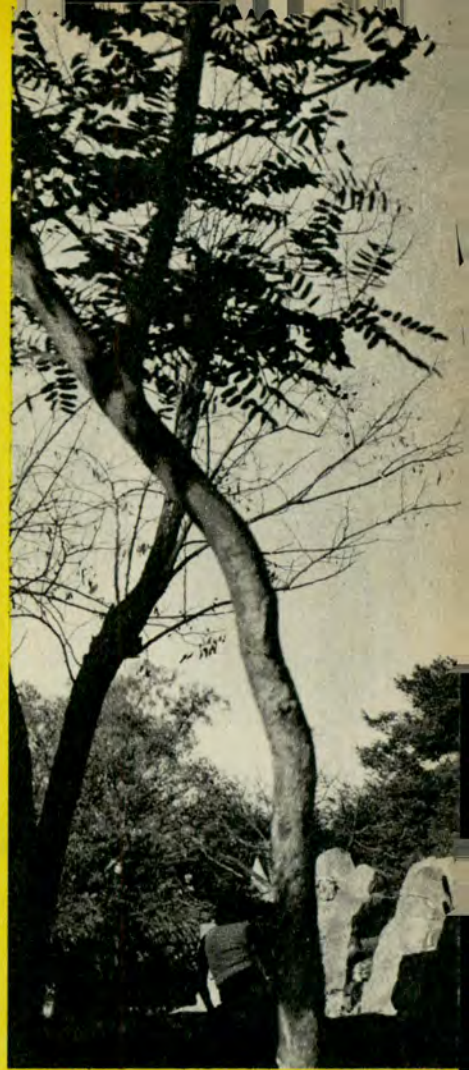
Dicho *Monumento* tiene su emplazamiento en el barrio de Núñez, en el predio comprendido en el triángulo que forman la avenida *Figueroa Alcorta*, la calle *La Pampa* y la avenida *Leopoldo Lugones*. Ese predio ha sido donado especialmente por la Municipalidad de la Capital Federal a la Comisión Provincial encargada de gestar el aludido *Monumento* al *Gral. Güemes* y que fue designada por el gobierno salteño que preside el señor capitán de navío (R), *Roberto A. Ulloa*.

La erección del *Monumento* a *Güemes* en la Capital Federal era una iniciativa que databa desde el siglo pasado. *Adolfo P. Carranza*, "el hombre de las es-

tatuas", fue el primero en señalar la justicia que iba a comportar hacia uno de los próceres más insignes de la Patria. Algo más tarde, *Joaquín Castellanos*, en correspondencia epistolar con el historiador rosarino *David Peña*, su íntimo amigo, le instó a preocuparse por el asunto. El referido doctor *Peña* —hijo de salteño— incluyó la iniciativa en el paquete de proyectos que preparó y sometió a la aprobación del *Congreso Nacional*, en su carácter de Secretario General de la Comisión de Festejos del Primer Centenario de la Revolución de Mayo. Tal fue el origen de la Ley Nacional N° 5.689, que dispuso levantar el *Monumento*, como complemento adecuado de la otra ley nacional que, a su vez, ordenaba construir el *Monumento* al prócer en la propia ciudad de *Salta*, es decir, en la cuna natal del héroe de la *Guerra Gaucha*, exaltada como epopeya por la pluma de *Leopoldo Lugones*.

La Ley Nacional N° 5.689 fue promulgada por el entonces presidente de la nación, doctor *José Figueroa Alcorta*, en el año 1908, durante su ya histórica pre-

sidencia. Desde entonces, sin embargo, permaneció incumplida, pese a la circunstancia muy significativa de haber surgido, en distintas oportunidades, iniciativas coadyuvantes, inspiradas en el patriótico propósito de concretarla alguna vez. En ese sentido, hay que recordar muy especialmente: la tesonera campaña llevada a cabo, desde 1921, cuando menos, por quien fue activo Secretario General de la *Comisión Nacional del Centenario de la Muerte del Gral. Güemes* —el extinto señor *José María Romero Escobar* (1872-1953)—; el proyecto legislativo pertinente, presentado a la *Cámara de Diputados de la Nación*, en 1947, por el entonces legislador Dr. *Ricardo E. Aróz*; las gestiones del *Instituto de Estudios Históricos "Güemes y el Norte Argentino"*, presidido por el Dr. *Bernardo A. López Sanabria*; la empeñosa labor de la *Comisión Provincial ad hoc*, presidida por el coronel (R) *Salvador Figueroa Michel*, en 1965, y las posteriores llevadas a cabo por la "Casa de Salta" en Buenos Aires, bajo la administración del señor coronel (R) *Julio Sergio*





*Jovanovics*, sin tampoco olvidar, por cierto, la Comisión Provincial que designó el gobernador Gral. Héctor D'Andrea y que estuvo a punto de lograr ubicar el futuro Monumento en las inmediaciones de la Plaza San Martín.

En junio de 1971, la Comisión Nacional del Sesquicentenario de la Muerte del Gral. Güemes —la cual era presidida por el entonces ministro del Interior, doctor Arturo Mor Roig—, logró inaugurar al menos la piedra fundamental del Monumento, colocándola simbólicamente en la plaza Güemes (*Charcas y Salguero*), a pocos pasos del mástil con el medallón de la efigie del prócer, obra del escultor Angel Ibarra García. La significativa ceremonia de la colocación de la piedra fundamental se llevó a cabo tras haberse cumplido sesenta y un años de espera en el cumplimiento de la Ley Nacional N° 5.689, sancionada y promulgada en 1908.

Así las cosas, en 1975, el Primer Congreso Municipal de Historia de la Ciudad de Buenos Aires, dió su pleno auspicio a la inquietud presentada por dos congre-

sistas al mismo. En la oportunidad, se diseñó la historia del Monumento y, el referido Congreso Municipal, avaló —con voto de aplauso— que la erección del Monumento al Gral. Güemes, en la Capital Federal, se hacía entonces imposterable, en muy tardío cumplimiento de la citada Ley 5.689. A su vez, distintos órganos de la prensa del país, se hicieron eco de ese justificado anhelo.

AUTOCLUB, en su carácter de vocero del Automóvil Club Argentino, ha venido ofreciendo —siempre— su estímulo y apoyo decidido a la iniciativa patriótica del Monumento. En ese sentido, AUTOCLUB ha bregado por verla efectivizada y hoy se complace, también, en aplaudir la feliz circunstancia de esta inminente inauguración.

### ● COMO SE CONCRETO LA INICIATIVA

La materialización de ese viejo proyecto honra hoy a esta populosa Buenos Aires y, al par, al héroe y mártir de la Guerra de la Independencia que fue el general Martín Miguel de Güemes. Ella

ha sido concretada mediante distintas contribuciones efectuadas por Bancos, Gobiernos de Provincia, Fuerzas Armadas, organismos estatales, empresas privadas y entidades de bien público. Además, valiéndose de roca pétreo extraída en Salta y de toneladas de bronce que, paulatinamente, se han ido recolectando por la Gendarmería Nacional y por los Fortines Gauchos, el escultor Hernando Buccí ha contribuido con su trabajo artístico a la labor desarrollada por la Comisión Provincial ad hoc, designada en 1977 por el gobierno salteño, mediante Decreto N° 2724, de fecha 8 de agosto del citado año. Dicho organismo ejecutivo es presidido por el propio gobernador Ulloa, con la presidencia alterna de su Delegado en la Capital Federal, escribano Federico C. Camauer.

La Comisión ad hoc de referencia —cuya nómina se publica separadamente en recuadro—, se integró con representantes designados, en forma respectiva, por los gobiernos de las provincias de Salta y de Jujuy.

### ● GÜEMES SERA DEFINITIVAMENTE HONRADO EN LA CAPITAL DE LA REPUBLICA

De ese modo, mediante el Monumento a inaugurarse en breve, la simpática figura del Gral. Güemes —prócer nacional y americano, poseedora de relieve propio—, va a ser honrada definitivamente y con merecida jerarquía por la capital toda de la República. El justiciero Monumento, debido al escultor Buccí es réplica del soberbio que, bajo la dirección de la Comisión Nacional del Centenario de la Muerte del Gral. Güemes —entonces presidida por el ex ministro de Guerra de la Nación, gral. de división Gregorio Vélez—, ejecutó el afamado escultor Víctor Garino y fue inaugurado por el presidente provisional de la Nación, tte gral. José Félix Uriburu, hace justamente cincuenta años, en su extraordinario emplazamiento, al pie del tutelar cerro San Bernardo, en la ciudad de Salta.

La demorada consagración histórica a la figura de Güemes, consagración que hoy repara la ciudad de Buenos Aires, constituía una sagrada deuda de gratitud que la Nación toda estaba obligada a saldar. Porque, en verdad, Martín Miguel de Güemes —el invencible "paladín de América", según lo consagró unánimemente la pléyade de eminentes historiadores de Argentina y de Bolivia, congregados en las Jornadas de Estudios Históricos sobre el prócer, llevadas a cabo en la ciudad de Salta, en junio de 1971—, prestó servicios eficaces e in-

gualables al logro de la *Independencia Nacional y Americana*, mientras, además, con certera visión y también con pensamiento y acción política, convirtióse en importante factor para la reunión y sostén del *Soberano Congreso*, reunido en *Tucumán* en 1816, cuerpo colegiado que, como es de todos bien sabido, declaró la *Independencia Política* de las *Provincias Unidas de Sud América*. Y por que igualmente, por cierto, *Güemes* fue, al mismo tiempo, intérprete y protagonista del anhelo supremo de *unidad nacional*.

Así, el hijo insigne de la tierra salteña, quedará —desde ahora— definitivamente consagrado, en su *Monumento* erigido en la capital argentina, como verdadero y ejemplar héroe nacional y americano, en su real dimensión histórica. Y, de ese modo, las presentes y futuras generaciones, lo verán y lo honrarán, a la vez, no como a una simple figura local, defensora sólo de una parcela del patrio territorio —según la menguada cuanto equívoca imagen que de él suele tenerse—, sino por el contrario, al auténtico guerrero y estadista que, parapetado en su extensa área norteña y en su proyección en las tierras del *Alto Perú* (hoy *Bolivia*), hizo posible la realización del plan continental sanmartiniano para la liberación de tres pueblos: *Argentina, Chile y Perú*.

Con el *Monumento* a inaugurarse en breve cobrará mayor rango y verdadera permanencia la hoy exprofesamente mutilada o desconocida figura del gran americano que se llamó *Martín Miguel de Güemes*. Porque, en efecto —como muy bien lo valoró el juicio meditado del historiador *León Rebollo Paz*—, nuestro prócer “*está incluido entre los diez o doce grandes capitanes de la patria*”, en *trípode glorioso con San Martín y con Belgrano*.

*Güemes* —puntualizó su biógrafo Joaquín Castellanos— “fue un hombre integral, de masculina belleza”. Además, también fue caudillo indudable, lo cual —como destaca el mismo *Rebollo Paz*—, “nada agrega a su figura de prócer”. Es preciso insistir en que fue caudillo por inmanencia irradiada de su fuerte personalidad carismática y no por instinto de poderío ni por mal guiadas apetencias. De ese modo, con especiales condiciones de mando y de conducción de masas, logró llegar a ser el director indiscutido de la *Guerra Gaucha* y el jefe obedecido por su pueblo de *Salta* y de *Jujuy*, actuante en directa coordinación con los jefes de las “guerras de republiquetas” que actuaban en el *Alto Perú*, y que se llamaron, entre otros, *Warnes, Camargo, Padilla, Acebey, Méndez, etcétera. Pero, ade-*

*más, Güemes fue “centinela sin relevo” —como dice Bernardo A. López Sanabria—, luchador sin desmayos en el cuidado integral de las amplias fronteras de las Provincias Unidas, extendidas inmensamente mucho más allá de la actual frontera salto-jujeña. Y fue también anatemural que, en modo asombroso, contuvo nueve de las once invasiones realistas llegadas al actual territorio patrio. De ese modo, Güemes convirtió a la provincia de Salta (Salta y Jujuy entonces unidas como también la jurisdicción de Tarija) en inexpugnable baluarte de la Independencia Americana. Y así pudo llegar a ser Güemes el más insigne de entre los insignes colaboradores militares y políticos de San Martín. Por si todo ello no resultase ya bastante, la figura de Güemes se agranda aún más cuando se lo considera como vocero indiscutido de paz y de unidad nacional, es decir, “caudillo integracionista y no separatista”. No sin razón, en el siglo pasado, el gran Vélez Sársfield lo parangonó al mismo Bolívar, destacando los fuertes ideales de unidad americana que Güemes abrigaba y por los cuales dio su vida. A propósito, es del caso traer a la memoria que, entre las páginas de su correspondencia, el Libertador de las ciudades de Salta y de Jujuy dejó asentado de su puño y letra: “Nada temo porque he jurado sostener la independencia de la América y sellarla con mi sangre”.*

### ● BREVE ITINERARIO BIOGRÁFICO DE MARTÍN MIGUEL DE GÜEMES

La biografía detallada del Gral. *Güemes* escapa, por cierto, a la índole de la presente nota. Por lo demás, ha sido enfocada por diversos autores, entre ellos por *Bernardo Frías, Atilio Cornejo, Carlos G. Romero Sosa, Juan Manuel de los Ríos, Bernardo González Arrili, Teresa Cadena de Hesling, etcétera*.

Digamos aquí sólo que, nacido en la ciudad de *Salta*, el 7 de febrero de 1785, de casa rica y noble, *Güemes* se dedicó a la carrera de las armas desde los catorce años de su edad.

Tras cumplir su cadetazgo, integraba como granadero el *Regimiento Fijo de Buenos Aires* cuando, en 1806 y 1807, se produjeron las *Invasiones Inglesas* a la capital del *Virreynato del Río de la Plata*.

Militar de vocación y de carrera actuó, por lo tanto, como uno de los esforzados defensores de *Buenos Aires* en la lucha denodada contra el invasor británico, sirviendo tanto en las campañas libradas en *Buenos Aires* como en *Montevideo*.



En ellas obtuvo sus primeros lauros y también contrajo tifus al ingerir aguas infectadas.

Pasó a convalecer en *Salta*, donde desempeñó distintas comisiones de servicio durante las postrimerías de la época hispánica. Luego, producida la *Revolución de Mayo*, se convierte en su heraldo y brazo ejecutor, tanto en la *Gobernación Intendencia de Salta*, como en su vecina: la de *Potosí*, en el *Alto Perú* (hoy *Bolivia*). Se le atribuye decisiva intervención en el triunfo victorioso de *Suipacha*, así como también en toda esa primera campaña patriota cumplida en el *Alto Perú*, donde sirvió al lado de *Castelli, Balcarce y Juan Martín de Pueyrredón*.

Tras un injusto e impuesto destino militar que lo aleja de su medio y, disciplinadamente, cumple en *Buenos Aires*, el entonces teniente coronel *Güemes* conoce al coronel *Don José de San Martín*. Con él planea la defensa estratégica del actual *Norte* argentino y el modo más efectivo de llevar a cabo la ofensiva patriota para reconquistar el *Alto Perú*, caído bajo el poder de los “absolutistas”, secuaces del *Virrey de Lima*.

A partir de 1814, *San Martín*, designado para colaborar con *Belgrano* en el *Norte*, tras los desastres de *Vilcapugio* y *Ayohuma*, interviene en la nueva radicación de *Güemes* en la provincia de *Salta*. Comienza por designarlo jefe de avanza-



# COMISION PROVINCIAL DEL GOBIERNO DE SALTA PRO-MONUMENTO AL GENERAL DON MARTIN MIGUEL DE GÜEMES EN LA CAPITAL FEDERAL

## COMISION EJECUTIVA PERMANENTE

*Presidente Titular:* Sr. Gobernador de la Provincia de Salta, Cap. de Nav.  
(R) Dn. ROBERTO AUGUSTO ULLOA.

*Presidente Alterno:* Sr. Delegado del Gobernador de Salta en Capital Federal, Esc. Dn. FEDERICO GUSTAVO CAMAUER.

*Vicepresidentes Ejecutivos:* Dr. RICARDO E. ARAOZ; Brg. Gral. (R) Dn. CONRADO ARMANINI; Cnl. (R) Dn. OSCAR GOMEZ GARCIA; Clmte. Aud. (R) Dn. JUAN CARLOS FRIAS y Cmte. My. (R) Dn. JUAN CARLOS GENOVESE.

*Secretario General:* Cnl. (R) Dn. VICENTE MANUEL SAN ROMAN.

*Prosecretario General:* Cnl. (R) Dn. EMILIO BIDONDO.

*Prosecretario de Actas:* Sr. LUCIO LOPEZ SERREY.

*Tesorera:* Sra. CRISTINA GUZMAN DE ANDREUSSI.

*Protesorero:* Cnl. Dn. RAUL DI PASQUO.

*Vocales Titulares:* Dr. Dn. JORGE ZENARRUZA; Dr. Dn. CARLOS M. BUSIGNANI; Ing. Dn. LEONARDO MONNERET DE VILLARS y Dr. Dn. MARTIN GOMEZ RINCON.

das y por estimular sus acciones al frente del paisanaje de Salta y de Jujuy, acciones ésas que Güemes amplía aún más en todo el ámbito que logra ver recuperado, con la colaboración que le prestan los guerreros patriotas del Alto Perú. Tal y no otro ha de ser el escenario geográfico de Güemes, desde 1814 hasta 1821, como invulnerable defensor de las fronteras del viejo Virreynato Rioplatense, las cuales se dilataban hasta cerca del Lago Titicaca de los Incas, en el límite divisorio mismo con el entonces Virreynato del Perú.

Primer gobernador electivo de la provincia de Salta, desde 1815, la colocó en pie de guerra y organizó un invencible ejército, compuesto de 6.000 hombres, los cuales, actuando dentro del sistema romano de la decuria, es decir, en partidas, cumplieron cientos de esforzados combates, algunos de cuyos nombres perduran en la nomenclatura de las calles de Buenos Aires.

Con ese mismo invencible ejército, nueve de las once invasiones realistas a la actual tierra argentina fueron heroicamente rechazadas por Güemes, sus lugartenientes y sus tropas, las cuales fueron objeto de reclutamiento principalmente entre los habitantes de las jurisdicciones de las ciudades de Salta, de Jujuy y de Orán, así como también de la Villa de Tarija, integrantes todas ellas,

entonces, de la *Gobernación Intendencia de Salta*. Y es necesario puntualizar que, si no hubiese sido por la acción heroica y constante del aguerrido Güemes, las fuerzas invasoras —al mando de jefes que, en Europa, habían luchado en contra de los ejércitos de Napoleón Bonaparte, como es el caso de Pezuela, Laserna, Valdés, Canterac, Espartero, Ricafort o Carratalá—, hubiesen transpuesto, sin barrera alguna, las fronteras de las actuales regiones norteñas para proseguir su camino y su objetivo hacia Córdoba y hacia la propia Buenos Aires, a fin de reconquistar esta parte de las Provincias Unidas de Sud América, para imponer el cetro reaccionario del Virrey de Lima.

Por lo demás, la acción conjunta y combinada de Güemes con San Martín, permitió al segundo de ellos organizar, en Cuyo, el formidable Ejército de los Andes y trasponer con él la Cordillera, para dar la libertad a Chile.

Lograda la total reconquista por San Martín en la tierra de O'Higgins, nuestro Gran Capitán planea su campaña para emprender la toma patriota de Lima. En función de ello, uno de los primeros pasos dados por San Martín consiste en promover a Güemes al generalato y encomendarle la organización y marcha del Ejército de Observación sobre el Perú, designando a Güemes en carácter de ge-

neral en jefe.

La infausta muerte del gral. Güemes, ocurrida en 1821, tras una fatal herida que el *Mártir de la Independencia Americana* recibió en un sorpresivo combate librado en las calles de la ciudad de Salta, desbarató todos los planes de San Martín. De todos modos, la buena estrella seguía protegiendo al Padre de las Patrias de Argentina, de Chile y del Perú. Sólo así se explica que, coincidentemente con la muerte de Güemes (hecho del cual San Martín llegó a enterarse con mucha posterioridad), la pericia militar del Libertador obtenía la toma patriota de Lima y dejaba abierto el nuevo itinerario glorioso que iba a cerrarse en Ayacucho.

## ● SIGNIFICADO DEL PLAN COMBINADO DE SAN MARTIN Y DE GÜEMES

Con la acertada y merecida designación que, desde Chile, en 1819, efectuó San Martín en la persona de Güemes, el sagaz Libertador dejaba planeada una importantísima operación que, en términos castrenses, se denomina "de ejércitos convergentes". La misma habría podido ser decisiva para la causa de América. En efecto —según rigurosamente lo explica el bien informado historiador militar argentino Gral. de división Oscar A. Uriondo—, esa operación estaba destinada a ser fruto de la ejecución de dos fuerzas patriotas, en combinada actuación conjunta. Por un lado, el Ejército Argentino-Chileno (o Ejército Unido), el cual, al mando del propio San Martín partiría por mar hacia el Perú, desde Chile. Por otra, el Ejército de Observación (o Ejército Salto-Jujeño-Tarijeño), el cual, al mando de Güemes, debería partir desde Salta por el Alto Perú.

Por todo ese particular cuanto también extraordinario significado de la figura del prócer Gral. Martín Miguel de Güemes, el Primer Congreso Internacional de Historia Sanmartiniana —reunido en Buenos Aires, en 1978— le tributó especiales homenajes, reconociéndolo como importantísimo colaborador en la ejecución del plan continental del Libertador. Y, por su parte, a la vez, el VIº Congreso Internacional de Sociedades Bolivarianas —reunido también en Buenos Aires, en el mismo indicado año de 1978— colocó a Güemes como digno "héroe y mártir de la causa emancipadora americana", doblemente vinculado al área sanmartiniana y al área bolivariana, tanto más esto último por el hecho de que, por Güemes, se conoció en el Alto Perú el nombre insigne de Bolívar, tal como lo han dejado señalado los historiadores de Bolivia.

# Autoclub Informa

## MAZDA DA MAS

Otro producto de la notable industria japonesa fue presentado poco antes de terminar el año: el *Mazda 323*. Es un auto creado especialmente para hacer frente a la problemática de nuestra época: la creciente alza de los combustibles. En él se ha procurado aunar la economía con los adelantos tecnológicos, lo cual no es ningún contrasentido, como pudiera creerse a primera vista.

Así, Toyo Kogyo Ltd.—la empresa que lo produce, en Hiroshima, y lo exporta a 120 países— creó un motor de 1300 cc de cilindrada, que desarrolla nada menos que 68 hp a 6.000 rpm. Esto, en una planta motriz liviana, pequeña, con válvulas a la cabeza, y en la que se ha conseguido eliminar al máximo las fricciones. Para que este motor

fuese capaz de transportar a cuatro personas, con sus equipajes, a una velocidad cruceo respetable —digamos 153 km/h—, se buscaron soluciones de peso y tamaño. Aceros resistentes como los habituales, pero sensiblemente más livianos y tracción delantera —eliminando la tronera de transmisión— disminuyeron notablemente el peso del nuevo vehículo y permitieron un diseño capaz de aprovechar al máximo el espacio interior así ganado. Mediante un sistema de cremallera y piñón se mejoró sensiblemente la maniobrabilidad del coche, cuyo radio de giro es de sólo 4,6°. Si a todo esto sumamos los detalles de confort y el instrumental de que fue provisto el *Mazda 323*, tendremos un coche de avanzada, que enriquecerá el parque automotor argentino en una gama que cada día consigue más adeptos, no sólo en nuestro país: la de los coches medianos de baja cilindrada.

## EL COLOR QUE



Hugo Malpeli, en su taller rodante, entre sus pinturas, un mensaje de color y esperanza con el cual recorre la Argentina.

## EXPEDICION ARGENTINA AL HIMALAYA

Entre marzo y mayo venideros, la 5ª Expedición Argentina al Himalaya intentará doblegar el Dhaulagiri, pico de 8.167 metros de altura, en la cadena del Himalaya (Reino de Nepal), por su pared norte, una ruta aún virgen, que no pudo ser completada por otra expedición argentina, la que dirigió el malogrado teniente primero Francisco Ibáñez.

Este grupo de montañistas es dirigido por el doctor Héctor Cuiñas, y lo integran Jorge Viton, Ulises Vitale, Alfredo Rosasco, Marcelo Aguilar, Pablo Castiarena, Werner Lion, Luciano Pera, Oscar Valenzuela, Rodolfo Fernández, Jorge Deleon y Félix Arrieta.

La expedición se realiza con el lema "50º An-

versario del Club Andino Bariloche 1981", y tiene, además, el auspicio de diversas instituciones oficiales y privadas. Los deportistas fueron presentados al periodismo en una reunión efectuada en el local de Lufthansa, empresa aérea que la transportará a Katmandú, capital del reino de Nepal.

Para facilitar el traslado del grupo y de la voluminosa carga aérea, Lufthansa designó un acompañante de la empresa, Harold Blake.

Previamente, la expedición se dirigirá a Frankfurt, Alemania, lugar en el que se reúne todo el equipo a utilizar por la expedición, parte del cual será adquirido en los Estados Unidos. Desde allí seguirán vuelo al Reino de Nepal.



## TIENEN UNA NUEVA AUTOBOMBA LOS BOMBEROS VOLUNTARIOS DE LA BOCA



El 21 de diciembre próximo pasado llegó a las dependencias de los *Bomberos Voluntarios de La Boca*, Brandsen 567, la segunda de las dos Autobombas Ford F 350 que el cuerpo adquirió en *La Florida, Estados Unidos*. Se trata de un moderno equipo, dotado de una bomba centrífuga de 1.200 litros, a 18 kilogramos de presión, y junto con otra anteriormente arribada, es la más moderna que hay en el país hasta el presente. De esta forma, los *Bomberos Voluntarios de La Boca* han iniciado un amplio plan de renovación de equipos tendientes a dotar al cuerpo de la más moderna tecnología en materia de extinción de incendios, en coincidencia con el 96º aniversario de su fundación, ocurrida el 2 de junio de 1884. Este cuerpo de bomberos voluntarios es el más antiguo de la *Argentina* y el segundo fundado en *América del Sur*.

## EL AUGE DE LOS CHICOS

La nueva gama *Metro* (cinco modelos) de *British Leyland* fue exhibida en el *Salón Internacional del Automóvil*, realizado en la región inglesa de Midlands, entre el 15 y el 26 de octubre último. Para la primavera de 1981 se ha previsto el "debut" del *Metro* en el continente europeo, donde es aguardado con natural expectación.

Este nuevo utilitario familiar competirá en el sector "super-

## JAYO DEL CIELO

Visitó *Autoclub*, con su *atelier* rodante, el pintor *Hugo Malpeli*, oriundo de Lanús, y de lozanos 70 años. Su figura se ha hecho popular en zonas de frontera y otros puntos alejados del país, pues viaja constantemente llevando alegría a los niños. Su taller rodante, instalado sobre el chasis de un colectivo, es un muestrario colorido de tales andanzas, que van desde las cataratas del Iguazú hasta las cumbres nevadas de los Andes patagónicos. Cuatro veces por año, *Hugo Malpeli* cumple esos periplos, invirtiendo en ropas, alimentos y otros regalos para los niños necesitados, lo que obtiene por sus cuadros. Nos explica que él vive de su jubilación y que ahora puede volcar su pasión por la pintura en una obra de bien, ayudando a los niños más necesitados de los lugares que visita. Al propio tiempo, procura descubrir talentos y cuando encuentra niños con habilidades naturales para la pintura, transforma su *atelier* en aula y vuelca toda su experiencia y conocimientos pictóricos en esos futuros artistas.

*Malpeli* agradece al *Ejército Argentino*, al *Automóvil Club Argentino* y a muchísimas empresas que lo proveen gratuitamente de los elementos que luego distribuye entre los niños. Antes de despedirse, este hombre con vocación de rey mago puntualiza: "Al que quiere comprarme un cuadro porque le gusta, yo le pongo una sola condición: que en vez de pagarme con dinero, lo haga con ropas, zapatos, guardapolvos o alimentos para los niños que visito". Enseguida, el *atelier* de *Malpeli* se pierde en el denso tránsito de la ciudad y se nos antoja que lo gula un fantástico Baltasar.



Charles Berthier, presidente de Sevel Argentina S.A.

## PEUGEOT + FIAT = SEVEL

Durante una reunión de prensa convocada por *Sevel Argentina S.A.* (*Sociedad Europea de Vehículos para Latinoamérica*), empresa surgida de la fusión —en la Argentina— de *Fiat* y *Peugeot*, se suministró la constitución definitiva del directorio de la flamante razón social: presidente, Sr. *Charles Berthier*; vicepresidente 1º, Ing. *Raúl A. Sánchez*; vicepresidente 2º, Dr. *Horacio Zorraquín Becú*; directores titulares, Ing. *Ruggero Ferrero*, Sr. *Rodolfo Arturo Rivero Haedo*, Dr. *Pablo M. Sabatini*, Cnel. *Rolando Obregón*, Ing. *Miguel A. Pucci*, Sr. *Jean Boillot*, Sr. *Domenico Ferraris*, Sr. *Benoit de Soultrait* y Dr. *Andrea Masoero*; síndico titular, *Joaquín María Torrent*.

*Sevel Argentina S.A.* tiene un conjunto de plantas de fabricación y de montaje en las provincias de Córdoba y Buenos Aires, que le permitirá producir alrededor de 100.000 automotores anualmente, cifra que representa un tercio del mercado nacional.

Es propósito de la nueva firma recuperar la posición que *Peugeot* y *Fiat* ostentaban hace un lustro. Para ello se propone "racionalizar costos a través de una mayor economía de escala, posibilitando que los productos finales tengan un óptimo nivel competitivo, tanto en lo que hace a precio como en lo que respecta a calidad".

Se puntualizó, en el transcurso de la rueda de prensa, que *Sevel Argentina S.A.* incrementará su actividad y presentará nuevos modelos, procurando aumentar su penetración en el mercado, por lo cual será un factor importantísimo como fuente de trabajo y como generadora de una mayor actividad para la industria autopartista nacional.

Por último, se enfatizó que la empresa tiene también su futuro campo de acción en el mercado latinoamericano, tal como lo señala su nombre. Esto indicaría el propósito de explotar a fondo las posibilidades de su infraestructura.

## LOS PAJAROS AZULES DE DATSUN

*Marubeni Maquinarias S.A.*, empresa importadora y distribuidora de los automóviles *Datsun* —fabricados por *Nissan Motor Co.*, de Japón—, presentó los modelos *Bluebird* (Pájaro Azul) en el curso de una reunión efectuada en el hotel *Sheraton*. Integran esta línea tres modelos: sedán, coupé y familiar. En ellos se conjugan la bondad del diseño con los adelantos tecnológicos incorporados por la industria automovilística avanzada. Están equipados con motores de 1.770 cc de cilindrada y 110 hp. de potencia a 6.000 r.p.m. (SAE). Par motor máximo de 15.0 kg-metro a 4.000 r.p.m. Relación de compresión 8,5 a 1. Poseen doble circuito de frenos hidráulicos (los delanteros de disco). Los asientos anatómicos —con apoyacabeza y soporte lumbar— son verdaderamente confortables. Las trabas de seguridad permiten transportar a los niños sin riesgo. Los coches vienen provistos de alarmas luminosas que vigilan el funcionamiento del instrumental, radio AM/FM, estéreo cassette, ventanillas controlables a distancia, reloj digital de cuarzo, control remoto del baúl del tanque de nafta y de la antena, además, por supuesto, de aire acondicionado. Todo permite inferir que estos coches habrán de tener excelente recibimiento por parte del automovilista argentino, amante, como es sabido, del confort y la amplitud.

## EL CONDUCTOR DEL AÑO

*Jorge E. Cisneros* fue consagrado como el Conductor del Año por el jurado del Concurso *Goodyear 1980*. Como premio, obtuvo pasajes y estada pagos en Estados Unidos para dos personas.

En el curso de una reunión efectuada en un restaurante de

los bosques de Palermo, fueron proclamados los vencedores de este concurso, de alcance nacional, reservado a conductores profesionales. Los otros diecinueve choferes premiados recibieron desde pasajes y estada paga en Brasil, en México y en lugares turísticos de nuestro país, hasta televisores y valiosos relojes. Recordemos, por último, que *Goodyear* desde hace una década efectúa importantes concursos de seguridad.



mini", de creciente importancia —crisis petrolera mediante—, y se cree que "va a establecer nuevos estándares globales en la década del ochenta". Los primeros tres modelos vienen provistos de motores de 998 cc y los dos restantes, de 1.275 cc (incluye una versión deportiva de elevadas especificaciones).

El modelo *HLE*, a 80 km/h, registró un consumo espectacular de sólo 4,5 litros para cubrir 100 km. Cifras de consumo ratificadas oficialmente indican que el *Metro HLE* es el utilitario más económico en su categoría en el orden mundial.

## DURANTE UNA LUCIDA REUNION RECIBIERON SUS PREMIOS LOS PILOTOS GANADORES DE LAS CATEGORIAS QUE FISCALIZA LA CDA

En la Sede Central del Automóvil Club Argentino, el 29 de diciembre próximo pasado fueron entregados los premios a los ganadores de las distintas categorías automovilísticas que fiscaliza la Comisión Deportiva Automovilística (CDA) del ACA. También, durante la reunión, se le entregó una medalla recordativa a Francisco Borgonovo, un pionero de nuestro automovilismo deportivo y se anunció la contratación del piloto argentino Miguel Angel Guerra por parte de la escudería Osella.

### LA ENTREGA DE PREMIOS

A la ceremonia asistieron el presidente del ACA, doctor César C. Carman; el ingeniero Rafael Sierra, miembro de la Comisión Directiva de la Entidad; Norberto Paoletti, presidente de la Comisión Asesora Permanente de Automovilismo Deportivo (CAPAT); Juan Manuel Bordeu, de la Comisión Directiva del ACA y también miembro de la CAPAT; Oscar Tomás Albo, presidente de la Comisión Deportiva Automovilística; Juan Manuel Fangio, y otros dirigentes del Club.

Recibieron distinciones los cinco primeros clasificados en cada categoría pero los trofeos mayores fueron, lógicamente, para los campeones, cuya nómina es ésta:

**Fórmula Renault:** Víctor Rosso. **Mecánica Argentina Fórmula 2:** Guillermo Maldonado. **Turismo Competición 2000:** Jorge Omar Del Río. **Turismo Nacional "C" (Pista):** Juan Carlos Rizzuto. **Turismo Nacional "C" (Rally):** Francisco Alcuaz. **Turismo Nacional "B" (Pista):** Jorge Serafini. **Turismo Nacional "B" (Rally):** Ernesto Soto. **Regularidad (Velocímetro original):** Héctor Valet-Carlos Freche. **Regularidad (Velocímetro Libre):** Angel Suárez-Eduardo Casanovas.

### PALABRAS DEL DOCTOR CARMAN

Durante la reunión, el doctor Carman habló brevemente para referirse a la trayectoria como deportista y dirigente de Francisco Borgonovo y tuvo para éste palabras de elogio. Al respecto, afirmó el doctor Carman que la medalla que ahora le entregaba en nombre del ACA, así como su nombramiento de presidente honorario de la Comisión Asesora Permanente de Automovilismo Deportivo, fue dispuesto por la Comisión Directiva del Automóvil Club Argentino como un expreso reconocimiento a la acción institucional y deportiva de Francisco Borgonovo.

Este agradeció esas palabras y con emoción recordó algunos pasajes de su campaña deportiva, que comenzó en 1930 y se

extendió hasta la década del 50. A este respecto, Juan Manuel Fangio también recordó que fue Borgonovo quien facilitó su ingreso en los monoplazas internacionales.

### GUERRA A OSELLA

En la reunión de prensa también se informó sobre la contratación por parte del equipo Osella del piloto argentino Miguel Angel Guerra, con lo cual éste tiene ahora la posibilidad de competir en la Fórmula 1 Internacional durante la temporada 1981.

Juan Manuel Bordeu invitó al ingeniero Enzo Osella a que se acercara al estrado a fin de responder a la requisitoria periodística. El ingeniero Osella manifestó que su empresa, después de un minucioso estudio, decidió contratar a Guerra porque lo considera uno de los pilotos jóvenes con mayores aptitudes y confía que en la Fórmula 1 pondrá de manifiesto nuevamente las condiciones reveladas en sus campañas en Fórmula 2.

Después, el mismo Guerra se refirió a su contratación y dijo estar convencido de que ahora se le presenta una brillante oportunidad en su carrera deportiva.

### DECLARACIONES DE BORDEU

Como epílogo de la conferencia, Juan Manuel Bordeu, en



su carácter de dirigente del Automóvil Club Argentino, trazó un balance del año automovilístico y dijo que es optimista en cuanto a lo que puede esperarse para 1981.

Como hechos positivos, mencionó la oportunidad que ahora se le presenta a Guerra y la brillante actuación en Europa de jóvenes pilotos como Enrique Mansilla y Oscar Larrauri, a los que auguró un brillante futuro deportivo.

## DELIBERACIONES DE LA FISA Y RALLY DE MONTECARLO

Durante la última semana de enero próximo pasado, en coincidencia con la realización del Rally de Montecarlo, se efectuó también en el Principado una reunión de la FISA en la que participó una delegación del Automóvil Club Argentino, encabezada por su presidente, doctor César C. Carman, acompañado por el ingeniero Rafael V. Sierra y por el señor Juan

Manuel Bordeu, miembros de la Comisión Directiva de nuestra Entidad y de diversas comisiones de la FIA y de la FISA. Especialmente invitados asistieron también a los actos oficiales y entrega de premios a los ganadores del Rally antes mencionado, competición que abre el Campeonato Mundial de esta difícil especialidad.



En la ceremonia de largada del Rally de Montecarlo aparecen el príncipe Rainier; Jean Marie Balestre, presidente de FISA; Michel Boeri, presidente del Automóvil Club de Mónaco; César A. Torres, presidente del Automóvil Club de Portugal; César C. Carman, presidente del Automóvil Club Argentino; Fritz Huschke von Hanstein, presidente de la Comisión Deportiva del Automóvil Club de Alemania, en compañía de otras destacadas personalidades del principado de Mónaco.

## PARTICIPACION DEL ACA EN EL COMPLEJO TURISTICO DE PUNTA MOGOTES

El complejo turístico levantado en *Punta Mogotes (Mar del Plata)* fue inaugurado con la presencia del presidente de la Nación, teniente general *Jorge Rafael Videla* y de otras autoridades nacionales y provinciales, el 11 de enero próximo pasado.

Al acto asistió también una delegación del *Automóvil Club Argentino* que integraron el presidente de la *Entidad*, doctor *César Carman*; el vicepresidente primero, doctor *Baltasar Martínez Briones*; el vicepresidente segundo, capitán de navío (R) *Jorge Ledesma*; el secretario, escribano *Adolfo Scarano*; el vocal titular, señor *Juan Manuel Bordeu*; el vocal suplente, general de brigada (RE) *José Bernardo Tabanera*; el delegado titular de la *Asamblea*, señor *Adolfo Reusi*; el protesorero honorario, escribano *Roberto Vitale*; el asesor honorario de la *Comisión Directiva*, doctor *Ricardo E. Aróez*; el gerente general de la *Institución*, arquitecto *Jaime Sequiera*, y el gerente de Relaciones Públicas, señor *Rafael Crelier*.

### LOS BALNEARIOS DEL ACA

El complejo de *Punta Mogotes* comprende un total de 24 balnearios, divididos en seis sectores compuestos de cuatro balnearios y un restaurante cada uno. Su realización estuvo a cargo de un ente autárquico integrado por el *gobierno de la provincia de Buenos Aires* y la *municipalidad de General Pueyrredón*. Licitada la administración de dichos sectores, le fue adjudicado un sector al ACA, el cual se encuentra ya habilitado al público.

Cada uno de los balnearios integrantes del complejo cuenta con *vestuarios* para damas y hombres, con servicios sanitarios y duchas de agua caliente, *snack bar*, *oficina de administración*, *oficina para el encargo*, *playas de estacionamiento*, *depósitos y locales comerciales*, y *400 carpas con cambiador*.

En el sector adjudicado al ACA, los socios de la *Entidad* gozan de descuentos especiales, que en algunos casos llegan

hasta el 20 por ciento. Además, quienes utilicen estos servicios contarán con la ventaja que supone la experiencia de la *Institución* en materia de administración y funcionamiento de balnearios.

En tal sentido, cabe destacar que el ACA tiene en la actualidad otros siete balnearios: en *Playa Grande* y en *Bristol (Mar del Plata)*; en *Necochea*; en *Mar de Ajó*; en *San Clemente del Tuyú*; en *Las Brusquitas (Miramar)*, y en *Rada Tilly (Chubut)*.

### CONFERENCIA DE PRENSA

El mismo día de la inauguración, el doctor *César Carman* ofreció una conferencia de prensa en la *Filial Mar del Plata*. Allí, el presidente de la *Institución* brindó detalles acerca de la actividad del ACA en la región, al mismo tiempo que anunció que junto con su comitiva recorrería e inspeccionaría dependencias del Club en *Villa Gesell*, *Miramar*, *Necochea* y *Claromecó*, en la costa Atlántica.



Jorge Recalde, segundo en la categoría TN Rally "B" y de destacada actuación en el Rally de Bandama —Africa—, recibe su trofeo de manos del doctor César Carman.

## RINDIOSE HOMENAJE A ALFREDO MOLER EN GONZALEZ CHAVES

El 17 de enero próximo pasado, una delegación del Automóvil Club Argentino, encabezada por el presidente de la *Entidad*, doctor *César C. Carman*, viajó a *González Chaves* para asistir al acto de homenaje en memoria de *Alfredo Moler*, quien fue presidente de la *Filial del ACA* en la mencionada localidad bonaerense.

Integraron también la delegación, el contador *Alfredo Fernández*, gerente de la *Filial Mar del Plata*; el vicepresidente de esa *Filial*, teniente coronel *Emilio Parrota*; el doctor *Juan Carlos Rubbi*, presidente de la *Filial Tres Arroyos* y *Marcos González Chaves*, presidente de la *Filial* de la localidad del mismo nombre.

Estuvieron presentes, además, en el homenaje al dirigente del ACA desaparecido, la intendente municipal, escritana *Eiba N. Alvarez*, el secretario de Gobierno y Hacienda de la comuna, escribano *Donato J. Mosca*; y el presidente del *Rotary Club de González Chaves* —al cual perteneció el señor *Moler*—, *Juan José Plovani*, además de otros funcionarios del ACA y de la Municipalidad y amigos del extinto.

También asistieron al acto la esposa del destacado dirigente, *María del Carmen Rudd de Moler*, y sus hijos, *Marcela Moler de Bravo Agullar*, *Carmen Moler de Solari Adot* y *Ricardo Moler*.



El doctor César Carman hablando en el homenaje a Alfredo Moler, realizado en el cementerio de la localidad de González Chaves.

### PALABRAS DEL DOCTOR CARMAN

En el cementerio local, frente a la tumba de *Alfredo Moler*, el presidente del *Automóvil Club Argentino* recordó en breves y emocionadas palabras la personalidad del extinto.

Dijo el doctor *Carman* que la obra de *Moler* es un claro ejemplo de lo que se puede realizar

cuando existe vocación de servicio y amor a los semejantes. Por último, puso de manifiesto el reconocimiento de la institución por él presidida a la gestión de *Moler* al frente de la *Filial* del ACA en *González Chaves*.

Después fue descubierta una placa recordativa y colocada una ofrenda floral.

## NUEVA PILETA DE NATACION EN EL CENTRO RECREATIVO DELTA

El 17 de enero último fue inaugurada en el *Centro Recreativo Delta del Automóvil Club Argentino* una pileta olímpica de 50 metros de largo por 20 de ancho, con lo cual se dotó a esas instalaciones —que fueron habilitadas en 1967— de una comodidad más para los socios de la *Entidad* durante la época estival.

Asistieron al acto el presidente del *ACA*, doctor *César Carman*; el vicepresidente 1º honorario, *Federico Lajud*; el secretario del *Club*, escribano *Adolfo Scarano*; el secretario de la *Asamblea de Delegados*, *Santiago Artusi*, y la señora *Sara Pradere de Gayán*, miembro honorario de la *Comisión Directiva* y gran cantidad de asociados que concurrieron a pasar el día en ese agradable rincón de nuestro Delta.

La comitiva y los asociados presentes recorrieron las instalaciones y se procedió a dejar inaugurado oficialmente el natatorio.

El *Centro Recreativo Delta* cuenta con todas las comodidades para el automovilista y para la práctica del miniturismo, pues tiene un puesto de abastecimiento de combustible, playa de estacionamiento, piletas y juegos infantiles, parrillas y mesas, puesto sanitario de la *Cruz Roja Argentina* y un moderno restaurante, comodidades a las que se suma ahora la pileta de natación olímpica.

El *Centro* tiene, además, un fácil acceso, ya que se puede llegar hasta él por la *Ruta Nacional 9* hasta *Benavidez*, donde se toma la *Ruta Provincial 27* hacia *Villa La Nata*, en dirección a la costa del río *Luján*. Desde la localidad de *Tigre* puede llegarse, asimismo, por la *avenida Dardo Rocha* y su continuación, hasta el empalme con la *avenida Benavidez* y por ésta en la misma dirección antes indicada. Por vía fluvial, se llega utilizando el servicio de lanchas colectivas de la línea *Delta Argentino*, que parten de la estación fluvial *Tigre*.

46 autoclub



El gran natatorio, construido en un claro de la densa arboleda del *Recreo*.



El doctor *Carman* acompañado, entre otras personas, por *Federico Lajud*, vicepresidente 1º honorario del *ACA* —a su derecha—; el escribano *Adolfo Scarano* —a su izquierda—; *Santiago Artusi*; la señora *Sara Pradere de Gayán* y —detrás— la señora *Ester G. de Esparbé*.

## CONVENIO CON LA POLICIA DE LA PROVINCIA DE BUENOS AIRES

El *Operativo Temporada* que anualmente realiza en las rutas turísticas el *Automóvil Club Argentino* y que con tanto éxito se viene desarrollando en la presente temporada veraniega, fue también un eficaz complemento para el *Operativo Sol XIII*, de la policía de la Provincia de Buenos Aires.

A ese respecto, el *ACA* y la

mencionada repartición policial firmaron un convenio por el cual nuestra *Entidad* instaló *casillas rodantes en terrenos linderos a los destacamentos camineros situados en Esquina de Crotto (ruta provincial 11) y Maipú (ruta nacional 2)*. Además, el *ACA* utilizó el hasta ahora inactivo *Destacamento Caminero de Monasterio* para

## ASAMBLEA DE LA CODASUR

Durante la *Asamblea* de la *Confederación Deportiva Automovilística Sudamericana (CODASUR)* realizada entre los días 19 y 20 de diciembre último en la ciudad de Montevideo, fue aprobado el *Reglamento Técnico* de la categoría *Turismo CODASUR* para 1981. Además, se fijaron las fechas en que se disputarán las competencias que componen el *Campeonato Rally* y también se decidió la realización de un campeonato de pista para *Turismo*, que estará integrado por tres carreras de las denominadas "6 horas".

Las reuniones tuvieron por sede el *Automóvil Club Uruguayo* y fueron presididas por el titular de *CODASUR*, ingeniero *Rafael V. Sierra*. Asistieron, también, en representación de nuestro país, *Oscar Tomás Albo*; por Chile, *Leonardo Chacón Fernández*; por el Perú, *Ulderico Ossio Cabello*; por Uruguay, *Roberto Gardiol* y *Ramiro Balcárcel*, mientras que delegaron su representación *Brasil, Bolivia y Paraguay*.

### EL REGLAMENTO TECNICO

Al aprobarse el *Reglamento Técnico* para la categoría *Turismo CODASUR* que ha de regir durante este año, se dejó establecido también que a partir de 1982 la actividad habrá de desarrollarse de acuerdo con el *Reglamento Internacional* de la *FIA* (Federación Internacional del Automóvil).

Las cinco competencias que integran el campeonato de rallies *CODASUR* de 1981 son: el

prestar auxilio mecánico a los automovilistas.

Por otra parte, las unidades móviles de la *Institución*, colaboran con la policía provincial en las rutas nacionales y/o provinciales números 2, 3, 215, 41, 30, 226, 76, 33, 78, 86, 55, 11 e Interbalsenarias 74, 63 y 20.

También, de acuerdo con el

Rally 19 Capitales, en Uruguay, a correrse entre el 15 y el 22 de marzo; el Rally de Brasil, del 17 al 23 de mayo; el Rally de Chile, del 1° al 6 de junio; el Transchaco Rally, en Paraguay, del 13 al 19 de setiembre, y el Rally Caminos del Inca, en Perú, del 4 al 11 de octubre. A fin de facilitar la participación en estas competencias de pilotos de distintos países, se aprobó un "reglamento tipo para rally" que regirá en estas pruebas.

#### TURISMO EN PISTA

Se resolvió igualmente realizar un campeonato de Turismo en pista, para lo cual se aprobó llevar a cabo tres competencias de las denominadas "6 horas", que se disputarán en Perú, Uruguay y Argentina, en fechas a determinarse durante la próxima asamblea del organismo.

#### EL RALLY POR EL CAMPEONATO MUNDIAL

Durante esta reunión se convino, asimismo, que la largada del Rally CODASUR, por el campeonato mundial de marcas y pilotos 1981, que por decisión de la FIA será organizado nuevamente por el Automóvil Club Argentino, se efectúe desde una única cabecera, ubicada en territorio de nuestro país.

#### OTRAS RESOLUCIONES

La Asamblea resolvió realizar un Campeonato Sudamericano de Regularidad y crear una Comisión de Kárling CODASUR, a fin de coordinar el funcionamiento de esta actividad deportiva en Sudamérica.

La próxima reunión de la CODASUR se realizará en Buenos Aires, después de la disputa del Gran Premio de Fórmula 1 de la República Argentina.

convenio suscrito las unidades del ACA trasladan a los vehículos que al sufrir algún desperfecto mecánico entorpezcan la normal circulación vial.

De esta forma, una vez más presta su colaboración en un operativo vial que tiene como objetivo, brindar más seguridad en las rutas atlánticas.

## SEÑALES PARA SU SEGURIDAD

La señalización de las recientemente inauguradas autopistas metropolitanas, por un convenio firmado con la empresa constructora, fue una tarea íntegramente realizada por el Automóvil Club Argentino tanto en lo que se refiere a la fabricación de las mismas como a implantación y colocación a lo largo del recorrido. Señalización y seguridad son sinónimos y por ello se han instalado 60 pórticos y columnas y más de 600 señales verticales en esas novísimas supercarreteras.

#### EN LA PROVINCIA DE BUENOS AIRES

Asimismo, por un convenio firmado con Vialidad de la provincia de Buenos Aires, durante el primer trimestre de 1981 nuestra Institución colocará:

—700 señales en la Ruta 11-La Plata-Esquina de Croto.

—En San Clemente del Tuyú-Mar del Plata: 250 señales.

—Acceso a Mar del Plata: 3 pórticos; 21 columnas y 150 señales.

—Zona Urbana de Mar del Plata: 1.000 señales de nomenclatura.

—Ruta 86: Acceso a Necochea: 19 columnas.

—Avenida de circunvalación



Señalización efectuada por el Automóvil Club Argentino en la autopista 25 de Mayo, librada al tránsito recientemente en Bs. As.

de Necochea: 32 columnas.

—Acceso Sudeste de la Capital Federal: 45 columnas y 150 señales.

#### EN OTRAS PROVINCIAS

Fruto de convenios celebrados con distintos organismos nacionales o provinciales, nuestra Entidad instalará, en salvaguarda del viajero y del turista, las siguientes señales y pórticos en otras provincias:

Zárate-Brazo Largo (35 se-

ñales y 2.000 delineadores); Acceso Norte (27 pórticos); Ruta 9: Villa María-Córdoba (270 señales); Ruta 8: Río Cuarto-Villa Mercedes (San Luis) (350 señales); Santiago del Estero: Rutas 16 y 89 (150 señales); San Juan: Ruta 147 (520 señales); San Luis: Ruta 148 (1.200 señales); Río Negro: Rutas 250 y 251 (720 señales).

En Formosa (por convenio con Vialidad provincial): 1.500 señales y en La Pampa: 4 pórticos.

## ENTREGA DE PREMIOS DEL CAMPEONATO 1980 DE RALLIES

El 20 de diciembre próximo pasado, en la Sede Central del Automóvil Club Argentino, se realizó la entrega de premios del Campeonato 1980 de Rallies, oportunidad en que el ingeniero Rafael Sierra destacó la importancia de que, por primera vez, se coronase a quienes habían participado en las pruebas organizadas en el marco de la organización interamericana de automovilismo deportivo.

En la oportunidad recibieron sus premios Julio Bergés (Uruguay), Federico West (Uruguay), Miguel Ameglio (Uru-

guay), y Miguel Griwieniec, acompañante del piloto argentino Francisco Alcuaz, quien no puso asistir al acto.

Durante la reunión, la Asociación de Periodistas Uruguayos hizo entrega al ingeniero Sierra de una plaqueta obsequiada al presidente del Automóvil Club Argentino, doctor César Carman, en reconocimiento por su acción panamericana de difusión del deporte automovilístico. Por último, se proyectó la película que el ACA hizo filmar con motivo del Rally CODASUR 1980 disputado en caminos argentinos.

## DEL REGLAMENTO ELECTORAL

De conformidad con lo dispuesto en su artículo 5°, las Agrupaciones de socios que se constituyan deberán solicitar su inscripción en el Registro Electoral con un año de anticipación al mes en que tendrá lugar el acto para la renovación parcial de autoridades de la Institución. En consecuencia, y con respecto a la próxima renovación, el plazo para la inscripción de Agrupaciones vencerá el 31 de marzo del corriente año.

## ACTUALIZOSE LA LISTA DE PILOTOS PARA EL MUNDIAL DE RALLY

El Automóvil Club Argentino remitió a la FISA (Federación Internacional del Deporte Automovilístico) una actualización de la lista de *Pilotos de Segunda Prioridad* para el *Campeonato Mundial de Rally 1981*. En la lista se contempla la promoción de *Jorge Recalde* a la *Lista de Primera Prioridad*, después de su segundo puesto logrado en el *Rally de la Costa de Marfil-Bandama*.

La lista la integran ahora los siguientes pilotos:

● **Carlos Garro:** Ganador de cinco grandes premios de Turismo Nacional; campeón de esta categoría, Clase C, en 1979; segundo en 1980 y primero en el ranking para 1981.

● **Francisco Alcauz:** Campeón de Turismo Nacional Clase C en

1980; segundo en el ranking para 1981 y primer piloto argentino clasificado con coche de industria nacional en el *Rally CODASUR 1980*.

● **Ernesto Soto:** Primero en su categoría en el *Rally Vuelta a la América del Sur de 1978*; primero en el grupo I, Clase B, en el *Rally CODASUR 1979*; primero en el Grupo I hasta su abandono en el *Rally CODASUR 1980*; campeón de *Turismo Nacional Clase B en 1980* y segundo, detrás de *Jorge Recalde* en el ranking de la categoría 1981.

Al efectuar la nominación, se tuvieron además en cuenta las posibilidades de los pilotos de competir en rallies puntuables por el campeonato del mundo.

## ENTREGA DE ELEMENTOS ESCOLARES A HIJOS DE EMPLEADOS DEL CLUB

Desde el 16 de febrero hasta el 31 de marzo próximo los empleados del *Automóvil Club Argentino* podrán retirar las órdenes de compras de útiles y equipos escolares que la *Entidad* otorga anualmente.

Para quienes tengan hijos en el ciclo primario de educación, la entrega consiste en diversos útiles (una regla, goma de borrar, un lápiz, un bolígrafo, una lapicera estilográfica y una caja de lápices de colores, etcétera), un par de zapatos, un guardapolvo o delantal blanco, y un equipo completo de gimnasia (rompimiento azul, pantalón corto blanco o pollera azul, zapatillas blancas y zóquetes

blancos), y un portafolio para los pequeños que se incorporan al primer grado. A quienes ingresan en el ciclo secundario, el ACA les entrega un diccionario castellano y un equipo completo de gimnasia, mientras que desde el segundo año en adelante provee la totalidad de los libros de texto.

Los empleados del *Club* que trabajan en esta *Capital* y en el *Gran Buenos Aires*, pueden retirar las órdenes de compra en la *Sede Central*, avenida del Libertador 1850, *Servicios Sociales*, 7º piso. Los que trabajan en el interior del país, deberán retirarlos en sus lugares de trabajo.

## NUEVO SERVICIO: ACA-TEST

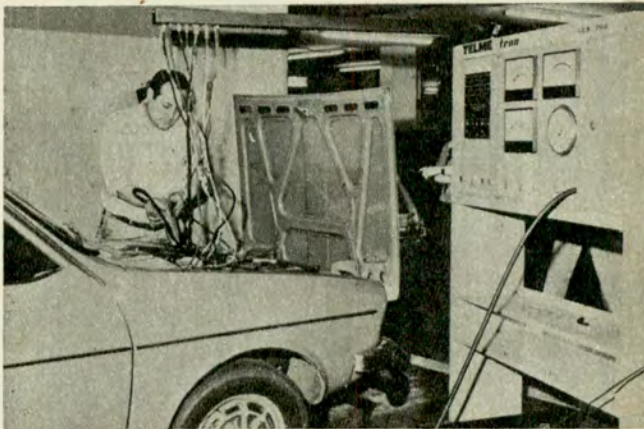
La seguridad en el tránsito es uno de los graves problemas que tienen la sociedades modernas, en las cuales el uso del automóvil se ha generalizado hasta constituir a ese vehículo en el principal medio de transporte.

La Argentina presenta, en tal sentido, un cuadro preocupante, a la luz de recientes estadísticas y de las declaraciones de expertos en el tema, puesto que el índice de accidentes viales figura entre los más altos del mundo. A ese respecto, los estudios realizados en nuestro país indi-

can que muchos de los percances viales, con sus secuelas de muertos y heridos, hubieran podido ser evitados con sólo someter a los automotores a una prolija revisión mecánica.

Por ello, el *Automóvil Club Argentino* acaba de incorporar un nuevo servicio para contribuir a lograr la seguridad en el tránsito que todos anhelamos. Se trata del denominado *ACA-TEST* que consiste, básicamente, en una minuciosa inspección de los diferentes mecanismos y partes del vehículo.

*Esa inspección se realiza me-*



*dante un sistema técnico preventivo, electrónico y visual, con el cual se pueden efectuar, sin margen de error, distintas verificaciones acerca del funcionamiento del automotor.*

Por el momento, la *Institu-*

*ción presta este nuevo servicio por turnos y al asociado que lo solicite en las estaciones ACA de Once, Flores, y Palermo, de esta capital, y en el Centro Ser- vicial de La Plata, de lunes a viernes, de 8 a 18.*

## CONVENIO DEL ACA CON LA ARMADA ARGENTINA

La *Armada Argentina* y el *Automóvil Club Argentino* han renovado un convenio suscripto el 4 de septiembre de 1978, por el cual ambas instituciones se comprometían a "fomentar y desarrollar en forma conjunta la actividad náutica en todo el

país".

Fruto de este acuerdo fue la creación por parte del ACA, con la colaboración de la *Armada*, de su *Escuela Náutica*, que funcionará en el *Recreo* que la *Entidad* posee en *Quilmes*. Allí se impartirá enseñanza a los ado-

lescentes que deseen iniciarse en esta apasionante actividad deportiva.

El convenio ahora renovado podrá ser automáticamente prorrogado cada año, si las dos partes manifiestan su voluntad de hacerlo.

Refrendaron con sus firmas el acuerdo, por la *Armada Argentina*, su comandante en jefe, almirante *Armando Lambruschini*, y por el ACA, su presidente, doctor *César Carman* y el secretario de la *Entidad*, escribano *Adolfo Scarano*.



## CONVENIOS DEL ACA CON LA FACULTAD DE INGENIERIA Y CON SALUD PUBLICA

El *Automóvil Club Argentino* firmó recientemente un convenio con la *Facultad de Ingeniería de la Universidad de Buenos Aires*, por el cual se compromete a brindar sus instalaciones a los alumnos de esa casa de estudios para la realización de trabajos prácticos en la carrera de *ingeniería mecánica*.

Además, el ACA dictará cursos de aprendizaje de conducción de automóviles a precio de socios, a todos aquellos jóvenes que acrediten su condición de alumnos del último año de la mencionada Facultad. También el Club supervisará y brindará asistencia técnica sobre cursos referentes a preparación, conducción, etcétera, de autos de competición y otorgamiento gratuito de plazas para los futuros cursos de pilotos de autos de competición.

Por otra parte, la *Facultad de Ingeniería* se compromete a realizar en sus laboratorios, sin cargo para el ACA, los análisis y comprobaciones sobre materiales, herramientas y/o elementos que le someta el Club para su estudio. También posibilitará la participación de personal especializado del ACA en simposios, reuniones, cursos sobre vialidad, tránsito y todo lo relacionado con la mecánica del auto-

motor. Este convenio tendrá una duración de dos años y podrá ser renovado automáticamente. Refrendaron este importante acuerdo, por el ACA, su presidente, doctor *César Carman* y el secretario de la *Entidad*, escribano *Adolfo Scarano*, y por la *Facultad de Ingeniería*, el decano, ingeniero *Augusto Bacqué*.

### CONVENIO SOBRE EDUCACION VIAL

El ACA también firmó otro convenio con la *Secretaría de Estado de Salud Pública*, del *Ministerio de Bienestar Social de la Nación*. Este acuerdo establece que ambos se comprometen a realizar acciones conjuntas y coordinadas en materia de educación vial y de salud, referidas a la prevención y control de accidentes de tránsito y otras patologías de importancia sanitaria en el país.

Constituirán, con ese propósito, un *comité permanente de trabajo*, que centrará su labor en el área educativa primaria y secundaria en el interior del país, según manifestaron tras rubricar el acuerdo el capitán de navío médico *Adolfo J. Maillie*, subsecretario de medicina sanitaria, y el presidente del ACA, doctor *César Carman*.

## DOCTOR LUIS PETRAGLIA Su fallecimiento

El fallecimiento del doctor *Luis Petraglia*, ocurrido en la ciudad de Buenos Aires el 26 de diciembre próximo pasado, significó una pérdida irreparable para el *Automóvil Club Argentino*, entidad a la que estuvo ligado durante largos y fecundos años desde cargos directivos.

Su figura señera estaba íntimamente enraizada con el ACA, y se había hecho familiar a cuantos cumplen tareas —desde los dirigentes hasta el personal en todas sus jerarquías— en nuestra *Sede Central*.

Su fina cordialidad y bonhomía se ponían de manifiesto en el trato cotidiano y no podía extrañar, entonces, que el doctor *Petraglia* fuese tan apreciado entre nosotros.

También el país, por supuesto, ha perdido con el doctor *Petraglia* a una rica personalidad que a una actuación pública significativamente relevante sumó una prestigiosa labor profesional en el ejercicio de la medicina. Podemos afirmar, sin temor a exageraciones dictadas por el cariño, que dos pasiones signaron su vida: la medicina y la política, ambas con el excluyente propósito de servir a la comunidad.

Iniciado desde jovencito junto a dirigentes de la talla de *Hipólito Yrigoyen* y *Marcelo T. de Alvear*, heredó de estos líderes su vocación por la cosa pública, y su actuación en las filas del radicalismo lo llevó luego a ocupar una banca como concejal de nuestra ciudad durante dos períodos. Idénticos deseos de servicio lo llevaron también a desarrollar una plausible tarea en la *Obra Social Para el Personal de la Municipalidad de la Ciudad de Buenos Aires*, de la que fue director.

El ejercicio de la medicina —su otra pasión, como dijimos— lo alejó posteriormente de la militancia política, pero su vocación de servicio a la comunidad habría de encontrar, a partir de ese momento, cauce de acción adecuado a su espíritu emprendedor en el *Automóvil Club Argentino*, en el cual también



desplegó una actividad infatigable.

En nuestra *Entidad*, el doctor *Petraglia* fue miembro de la *Asamblea de Delegados* y luego secretario de la *Comisión Directiva* durante dos años. Por otra parte, como presidente de la *Comisión de Turismo*, dio gran impulso al ciclo *Jueves Turísticos*, que tiene como finalidad primordial promover el conocimiento de las bellezas naturales del país y sus riquezas culturales y espirituales.

En todos estos ámbitos de actuación, su palabra serena, mesurada, y su natural caballerosidad le granjearon la consideración general de cuantos tuvieron ocasión de frecuentar su trato.

En el momento en que lo sorprendió la muerte, el doctor *Petraglia* se desempeñaba como *Asesor Honorario del Automóvil Club Argentino*.

La admiración y el cariño que supo granjearse en el curso de una existencia tan rica en realizaciones, se pusieron de manifiesto durante sus exequias, a través del incesante desfile de personas que acudieron a rendirle postremo homenaje.

## EGRESO DE TECNICOS GEOGRAFOS MATEMATICOS

Al conmemorarse el 101º aniversario de la creación del Instituto Geográfico Militar, se celebró en su sede central el acto de fin de curso de la promoción N° 12 de Técnicos Geógrafos Matemáticos, egresados de ese organismo. Presidió la celebración el Jefe II (Inteligencia) del Estado Mayor General del Ejército, Gral. Br. Alberto Alfredo Valín, en representación del señor Comandante en Jefe del Ejército, Tte. Gral. Leopoldo Fortunato Galtieri, encontrándose también presentes el di-

rector del I.G.M., Cnel. Luis Jorge Borrelli; el subdirector del mismo Instituto, Cnel. Carlos O. Ortiz, ex directores y ex subdirectores del I.G.M. y representantes de instituciones vinculadas al quehacer cartográfico. Nuestra Institución estuvo representada por el ingeniero Rafael V. Sierra, quien procedió a la entrega de una medalla conmemorativa al mejor promedio de egreso del año 1980, al cual se hizo acreedora la señorita Sylvia Alicia Lampon.

Todos los años, durante la época estival especialmente, se suscitan no pocas equívocas interpretaciones en cuanto a los elementos que las leyes del tránsito exigen que se lleve en el automóvil.

Para dilucidar esta cuestión, al menos en la *Capital Federal* y en la *provincia de Buenos Aires*—los dos lugares donde circula diariamente la mayor cantidad de vehículos del país—, detallamos lo que dicen al respecto las mencionadas disposiciones.

## EN LA CIUDAD DE BUENOS AIRES

En la *Capital Federal*, la *Ordenanza 36028* reglamenta el uso de las **balizas**. La norma expresa que los automóviles podrán reemplazar las dos balizas móviles a destello por dos catódicas triangulares, de color rojo, portátiles. Estas deberán poseer una superficie no menor de 500 cm<sup>2</sup>, distribuida en forma continua o discontinua sobre los lados de una figura triangular equilátera, de una longitud de 40 a 50 cm por lado, y un ancho de 5 cm, soportada por una armazón o elemento de igual forma. Estos elementos serán de color rojo y deberán responder a las normas *IRAM* y *CETIA*. Cuando el automovilista los debe utilizar, tiene que colocarlos a una distancia de 25 a 30 metros de las partes anteriores y posteriores del vehículo inmovilizado.

La *Ordenanza Municipal 36172* reglamenta el uso del **extintor**, obligatorio ya en la *Capital Federal* para todo tipo de vehículos.

Todo automotor deberá portar un extintor de incendios, cuya capacidad será de un (1) kilogramo de gas carbónico o elemento químico aprobado por la respectiva norma *IRAM*.

50 **autoclub**

## QUE SE DEBE LLEVAR EN EL AUTO



Se aclara que los extintores, sean nacionales o importados, deberán llevar la inscripción "*Aprobado u homologado por IRAM*" o, en su defecto, un sello que mencione "*calidad IRAM*".

En cuanto a la *Ordenanza* que reglamenta el uso de los **cinturones de seguridad**, recordamos que su aplicación ha sido aplazada por seis meses, tal como informamos en el número 110 de *AUTOCLUB*, página 35.

## EN LA PROVINCIA DE BUENOS AIRES

**Balizas:** Por el *Decreto 968*, el *poder ejecutivo bonaerense* restituyó la vigencia de los artículos 8 y 247 de la *Norma Reglamentaria N° 14.123*, del *Código de Tránsito —Ley Provincial 5.800—*, en lo que respecta al uso de las balizas y su obligatoriedad en vehículos

que circulan en el territorio provincial. Las modificaciones incorporadas al artículo 8° determinan que todo camión; camioneta cuya carga útil exceda de 1.500 kilogramos; tractor destinado a remolcar a otros vehículos; ómnibus; microómnibus; colectivos y mixtos, deberán estar equipados con balizas o doble sistema de iluminación de emergencia, aquellas de luz reflectante o propia, alimentada a combustible, con una capacidad de carga para el encendido de doce horas de duración y de funcionamiento resistente a la acción del viento, lluvia, granizo, etcétera, las que deberán ser colocadas a una distancia de 25 a 30 metros de las partes anterior y posterior del vehículo que quede inmovilizado en la vía pública.

En lo que atañe a los **automóviles, rurales y camio-**

**netas** cuya carga útil no exceda de los 1.500 kilogramos, las normas sancionadas establecen que "*deberán estar equipados también con dos balizas de las condiciones establecidas anteriormente. En este caso se agrega, en cuanto a su colocación, que deberán también estar separadas unos treinta centímetros del costado lateral interno del vehículo. Se señala, asimismo, que el vehículo detenido deberá ser iluminado a partir del crepúsculo hasta el alba, y en caso de niebla*". —Reiteramos que las balizas pueden ser del tipo denominado triángulos reflectivos.

**El estado de los neumáticos:** Se establece que "no podrán circular los vehículos que lleven una o más cubiertas montadas cuya banda de rodamiento presente en tres cuartas (3/4) partes de su ancho una profundidad de dibujo inferior a un milímetro con dos décimas (1,2 mm) en unidades de peso inferior a mil quinientos (1.500) kilos, e inferior a un milímetro con cinco décimas (1,5 mm) en unidades de peso igual o mayor que el indicado. Tampoco se puede circular con cubiertas montadas que presenten una tela o cuerda expuesta; un globo, bulto o nudo que afecte la estructura de la cubierta; una rotura reparada con un manchón; cubiertas reconstruidas o recapadas en sus ruedas delanteras, o cubiertas montadas sobre llantas en deficientes condiciones o que no se correspondan las unas con las otras.

Quedan exceptuadas de estas disposiciones las bicicletas, triciclos a pedales y vehículos de tracción a sangre.

A modo de corolario, señalemos que en la provincia de Buenos Aires no se exige que el automovilista vaya provisto de matafuego.

# 3

## EXCEPCIONALES COLECCIONES A SOLO

### \$ 165.000

### FESTIVAL DE CLASICOS LA MEJOR MUSICA DEL MUNDO

Una maravillosa colección de las más famosas melodías, las más brillantes composiciones, las más inspiradas obras de los genios musicales más grandes de todos los tiempos. Son verdaderas favoritas de la música clásica, escogidas por un grupo de expertos, entre las más hermosas y accesibles que se han creado. Por ella desfilan, en sucesión de ensueño, la excelsa maestría de Beethoven, Wagner, Tchaikovsky, Brahms, Grieg, Strauss, Chopin, Verdi, Puccini... Es que FESTIVAL DE CLASICOS representa un esfuerzo monumental en el que se emplearon muchos meses de planeamientos y preparativos y fue lograda sólo mediante los extraordinarios concursos mundiales de CBS. En ninguna otra parte encontrará usted tal riqueza y variedad como en esta colección, a un precio tan reducido como el que se ofrece ahora.

**AUTORES:**  
 • WAGNER  
 • BEETHOVEN  
 • GRIEG  
 • SAINT SAENS  
 • RAVEL  
 • SMETANA  
 • HAENDEL  
 • TSCHAIKOWSKY  
 • ROSSINI  
 • DVORAK

• CHOPIN  
 • BACH  
 • BRAHMS  
 • MOZART  
 • LISZT  
 • STRAUSS  
 • PUCCINI  
 • VERDI  
 • LEHAR  
 • BIZET

**DIRECTORES:**  
 • EUGENE ORMANDY  
 • GEORGE SZELL  
 • IGOR STRAVINSKY  
 • DANIEL BAREMBOIM  
 • PABLO CASALS  
 • BRUNO WALTER  
 • SIR ADRIAN BOULT  
 • JEAN-CLAUDE MARGOIRE  
 • KAREL ANGERL  
 • VLADIMIR GOISCHMANN

**ORQUESTAS:**  
 • Orq. Filarmónica de Londres  
 • Orq. de Filadelfia  
 • Orq. Filarmónica Checa  
 • Orq. de Cleveland  
 • Orq. de la Ópera de Roma  
 • Orq. Sinfónica de Viena  
 • Orq. de París  
 • Orq. Sinfónica Columbia

**SOLISTAS:**  
 • PHILIPPE ENTREMONT  
 • ROBERT CASADESUS  
 • RUDOLF SERKIN

#### TEMAS: LOS MAS HERMOSOS FRAGMENTO DE

Cahalgata de los Walkirias • Bolero • El lago de los Cisnes • El pájaro de fuego • Danza ritual del fuego • Obertura 1812 • Danza de los sabios • La viuda alegre • Guillermo Tell • Claro de luna • Danubio azul • Sinfonía N° 40 • Cavalleria rusticana • La traviata • Aida • Y muchos, muchos más

## ENVIE HOY MISMO ESTE CUPON

NO NECESITA SOBRE  
NI ESTAMPILLAS



## Ocho Notas de Amor

ESTOS SON SOLO ALGUNOS DE LOS TEMAS E INTERPRETES  
QUE INTEGRAN ESTA COLECCION

1. EL CINE Y SU MUNDO: Aeropuerto - El Padrino - Angustia de un querer - Anónimo venciano - Los sonidos del silencio - La sombra de tu sonrisa.
2. LOS ROMANTICOS DE SIEMPRE: La última noche - Pecado - Amo a París - Uno - Cielos azules - No insensatez - Quíereme mucho - Es tan bueno.
3. LUCES SUAVES, MUSICA DULCE: Amada amante - Historia de amor - Polvo de estrellas - Querida - Somos novios - Amante - Yo te amo... - Yo tampoco - Esta tarde vi llover.
4. LOS AÑOS DEL AMOR: Detalles - Siboney - Las hojas muertas - Por qué me dejas - Extraños en la noche - Verano de amor - Hay humo en tus ojos - Nunca me volveré a enamorar.
5. EN EL MUNDO DEL RECUERDO: Un gato en la oscuridad - Sin ti - Hey, Jude - El amor es azul - Butterfly - Nuevamente solo - Cae la lluvia sobre mi cabeza - Quíereme mucho.
6. ALEGRIA Y RITMO: Sinfonía N° 40 de Mozart - Ayer - Bajo los cielos de París - País tropical - Te llevo bajo mi piel - El hombre que amo - Mujer de magia negra - Recuerdos de Ipacarái.
7. CANCIONES PARA TODO MOMENTO: Adoro - Te veré en mis sueños - El mundo que conocimos - Tú, dónde estás - Sólo un momento de amor - No flores, nena - Puente sobre aguas turbulentas.
8. SIN PALABRAS... SOLO MUSICA: Confidencias de amor - Algo - Lo siento - Noche y día - Río de luna - Vereda tropical - Por una vez en mi vida - Según pasan los años - El tonto de la colina.

POR ESTOS INTERPRETES: Roberto Carlos, Los Panchos, Frank Sinatra, Tony Bennett, Ray Conniff, Caravelli, Lafayette, André Kostelanetz, Percy Faith, Michel Legrand, Orquesta Serenata Tropical, Les Elgart, Terry Baxter, Peter Nero, Yves Montand, George Maharis, Mitch Miller, Bobby Vinton, Coco Sánchez, Roberto Yanés, Liberace, Gigliola Cinquetti, Doris Day, Maysa, Aretha Franklin...

SOLAMENTE CBS PUEDE OFRECER UNA COLECCION  
DE MUSICA DE CINE DE ESTA MAGNITUD

## LUZ, CAMARA, MUSICA...!

LOS MEJORES RECUERDOS,  
POR LOS MEJORES INTERPRETES:

ALGUNOS DE LOS TEMAS QUE INTEGRAN ESTA COLECCION

1. La marcha del Río Kwai - Los intrépidos en sus máquinas voladoras - Exodo - La balada de Bonnie y Clyde - Lawrence de Arabia - Duelo de titanes - 55 días en Pekín - El hombre del brazo de oro.
2. 007 - Dedos de oro - Casino Royal - Operación trueno - Tema de James Bond - De Rusia con amor - Sólo se vive dos veces - Calle Bond - El knac - Archivo confidencial.
3. Funny girl - Gente - Mame - Hello, Dolly - Música sobre el tejado - En algún lugar - Llévenme a la Catedral - Podría yo bailar toda la noche.
4. Algo para recordar - La canción del Moulin Rouge - Tres monedas en la fuente - Canción de Orfeo - Las hojas muertas - Mi tío - Nunca en domingo - Mejilla a mejilla.
5. Un hombre y una mujer - Una leona de dos mundos - En algún lugar mi amor - Señora Robinson - La strada - Te guardaré en el corazón - Gigi - Débiles y poderosos.
6. Lo bueno, lo malo y lo feo - Romeo y Julieta - Danza de Zorba el griego - Can-Can - Chitty chitty, bang bang - Los molinos de tu pensamiento - Pan, amor y fantasía - Al maestro con amor - Manhattan.
7. Cowboy de medianoche - La estrella - Cómo salvar un matrimonio y arruinarse la vida - Tema de "La zorra" - Verano de amor - Cabaret - Sueños de muñecas - Isadora.
8. Tuva en setiembre - Fascinación - Verano en Venecia - Dulce Georgie Brown - Anastasia - Clavelitos - La muchacha de la valija - Río de luna - Marcelino Pan y Vino.
9. Barbarella - Serenata a la luz de la luna - Hechizo - Tammy - Hazme creer - Vivir por vivir - La vuelta al mundo - Sonrie - La canción de Dalis - Nocturno.

CARAVELLI - MITCH MILLER - THE VILLAGE STOMPERS - FRANKIE LAINE - PERCY FAITH - LES ELGART - LAFAYETTE - BARBRA STREISAND - ANDRE KOSTELANETZ - RAY CONNIFF - MICHEL LEGRAND - DORIS DAY - IVES MONTAND - TONY BENNETT - SIMON & GARFUNKEL - BILLY BUTTERFIELD - HARRY JAMES - ROBERTO YANES - LUCIO MILENA - WALDO DE LOS RIOS - ORQUESTA SERENATA TROPICAL.

PRODUCTOS ESPECIALES COLUMBIA  
CASILLA DE CORREO 2508 - 1000 CORREO CENTRAL

OFERTA LIMITADA VALIDA POR 60 DIAS

\_\_\_\_\_

APELLIDO UNICAMENTE

\_\_\_\_\_

NOMBRE UNICAMENTE

\_\_\_\_\_

CALLE

\_\_\_\_\_

N°

PISO

DTO.

\_\_\_\_\_

LOCALIDAD

\_\_\_\_\_

PROVINCIA

\_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_

COD. POST.

RESERVADO PARA DISCOS CBS

AC 1502813

MARQUE CON UNA X  
EL TIPO DE COLECCION  
Y FORMA DE PAGO ELEGIDA

- DISCOS 1003-1  
 CASSETTES 1003-2

(AA)  DESEO AHORRAR \$ 11.000.-  
 ACOMPANAR CHEQUE-GIRO  
 POSTAL BANCARIO

N° \_\_\_\_\_  
 Bco.: \_\_\_\_\_  
 POR LA SUMA DE \$ 165.000.-

(DD)  AL RECIBIR LA  
 COLECCION ABONARE  
 POR TODO CONCEPTO  
 \$ 176.000.-

(DS)  AL RECIBIR LA  
 COLECCION ABONARE  
 \$ 47.200.- Y ME COMPROMETO  
 A ABONAR EL SALDO EN 4 CUOTAS  
 MENSUALES DE \$ 47.200.- C/U.  
 VENCIENDO LA PRIMERA  
 A LOS 30 DIAS DE  
 RECIBIDA LA COLECCION.  
 DOC. \_\_\_\_\_

FIRMA: \_\_\_\_\_

# PONGALE MUSICA AL VERANO

*DISCOS CBS le propone una buena manera de hacerlo...*

27 discos  
L.P.  
h/f estereo

o bien  
12 cassettes  
dobles h/f  
estereo

215 temas  
seleccionados  
para Ud.

**3 EXCEPCIONALES  
COLECCIONES  
A SOLO**

**\$ 165.000**



**DISCOS O CASSETTES A SU ELECCION**  
**NADIE PUEDE OFRECERLE TANTO** porque sólo una empresa discográfica como DISCOS CBS, líder en todo el mundo, puede hacerlo.

*con la  
garantía CBS*

RESPUESTAS POSTALES PAGADAS

EL FRANQUEO  
SERÁ PAGADO  
POR EL  
DESTINATARIO

**DISCOS CBS S.A.I.C.F.**

APARTADO ESPECIAL N° 196  
CORREO CENTRAL  
1000 CAPITAL FEDERAL

Para optar por la oferta de pago anticipado Ud. deberá enviar el cupón en sobre cerrado y franqueado adjuntando cheque o giro (postal o bancario) por \$ 165.000.- a nombre de DISCOS CBS S.A.I.C.F. NO A LA ORDEN. O adquirir la colección directamente en Discos CBS, Suipacha 476 - Galería San José de Flores, Rivadavia 6836, Loc. 37 - Capital.

En Santa Fe LA VITROLA  
CORRIENTES 725  
ROSARIO

**IMPORTANTE**

No demore el envío de este cupón pues sólo se atenderán los pedidos recibidos hasta el 31/3/81