

CORREO ARGENTINO Suc. 61 (B)	FRANQUEO PAGADO Concesión N° 4938	CODIGO POSTAL 1481
	TARIFA REDUCIDA Concesión N° 209	

autoclub

Ejemplar Exclusivo para Socios del ACA - Prohibida su venta
Año XX - N° 112 - Abril 1981 - \$ 8.000.-



FÓRMULA UNO: GRAN FIESTA ARGENTINA

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 1°-4-81 (145-SR-13) \$ 190.200.-

PUBLICIDAD ACA



ACA

Automóvil Club Argentino + servicios



Asómese a nuestras Vidrieras!!!

4.000 m² • 9 Plantas Exposición de Ventas



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

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

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

BALNEARIOS - COMPLEJO TURISTICO PUNTA-MOGOTES - MAR DEL PLATA
RESERVAS Tel: 41-5369 / 42-6640 / 44-8119



**PROVEEDURIA
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

VISITENOS !!!



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. CODAZZI

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 Ranelli, Federico B. Kirbus, Thomas Beloch, Ag. Fotográfica Integral.

REVISTA BIMESTRAL DE AUTOMOVILISMO, TURISMO E INFORMACIONES, EDITADA POR EL AUTOMOVIL CLUB ARGENTINO. — REDACCION, ADMINISTRACION Y PUBLICIDAD: Av. DEL LIBERTADOR 1850, PISO 5° (1461), Capital Federal, TEL. 901-1837, 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:

575.000 ejemplares.

Precio del ejemplar en la

República Argentina: \$ 8.000.-

SUMARIO

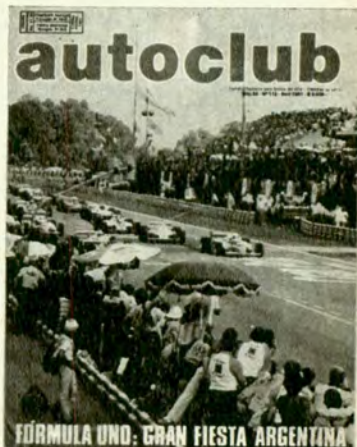
ABRIL '81

N° 112

NOS ESCRIBEN	6
A NUESTROS LECTORES. Una auténtica fiesta del automovilismo deportivo	7
California. Argentinos en la fiebre del oro, por Vicente Gesualdo	10
AUTOCLUB INFORMA	16
Potosí y Sucre. Dos gemas del Altiplano, por Ladislao Kurucz ..	18
Apuntes patagónicos. Los orígenes de San Martín de los Andes, por Jorge Alejandro Rohde	24
Grand Prix. La atracción de la Fórmula Uno	26
Laguna Brava. Más allá de toda huella, por Federico B. Kirbus ..	30
AQUI NOSOTRAS, por Trixi	34
Técnica del automóvil. Desarrollo de los sistemas de retención pasiva, por Jorge Gualtieri	38
Fiesta del Lúpulo. El oro de la cerveza, por Thomas Beloch	42
LETRA NUEVA	45
NOTICIERO ACA	46
Agasajo al presidente del Jockey Club	50

PORTADA

El autódromo de Buenos Aires fue escenario de otra carrera por el campeonato mundial de Fórmula Uno, el mayor acontecimiento del deporte automotor, prueba que tuvo marco espectacular, pues una entusiasta multitud siguió sus alternativas en un clima de auténtica fiesta.





**Teniente
General
(RE)**

**ROBERTO
EDUARDO
VIOLA**

**PRESIDENTE
DE LA NACION
ARGENTINA**

El teniente general (RE) Roberto Eduardo Viola, quien asumió la presidencia de la Nación el 29 de marzo próximo pasado, ocupará la primera magistratura durante la segunda etapa del Proceso de Reorganización Nacional, que en ese mismo cargo condujera, en su primera instancia, el teniente general (RE) Jorge Rafael Videla, de quien recibió el bastón de mando.

El teniente general Viola, nació en Buenos Aires, el 13 de octubre de 1924. Cursó sus estudios en la escuela N° 18 del Distrito Escolar XIV y en el Colegio León XIII. El 3 de marzo de 1942, formó parte de la 73ª promoción que ingresó en el Colegio Militar. De ese establecimiento, egresó con el grado de subteniente de infantería el 21 de diciembre de 1944 y se lo destinó al Regimiento 27 de esa arma —hoy disuelto—, que tenía su cuartel en Paso de los Libres, Corrientes. En esa ciudad conoció a quien sería luego su esposa, Nélida Giorgio.

Después de sucesivos ascensos, cursó estudios en la Escuela Superior de Guerra, en la que obtuvo el título de Oficial de Estado Mayor.

El teniente general Viola fue, asimismo, asesor de la de-

legación militar ante la Junta Interamericana de Defensa, subdirector del Colegio Militar, comandante de la III Brigada de Infantería —ascendió a general de brigada el 31 de diciembre de 1971—, segundo comandante y jefe del Estado Mayor del Cuerpo de Ejército II, secretario del Comando en Jefe del Ejército y comandante del Cuerpo de Ejército II.

El 29 de agosto de 1975, ocupó la jefatura del Estado Mayor General del Ejército y el 31 de diciembre de ese año, ascendió a general de división. El 1° de agosto de 1978, como culminación de su brillante carrera militar, fue designado Comandante en Jefe del Ejército y con dicho cargo ascendió a teniente general, la máxima jerarquía del escalafón militar.

Después de nombrar como su sucesor al teniente general Leopoldo Fortunato Galtieri, el teniente general Viola pasó a retiro efectivo y en esa situación asumió la primera magistratura de la República Argentina, cargo para el cual fue designado por la Junta Militar, y que ejercerá durante tres años.

El teniente general Roberto Eduardo Viola tiene dos hijos, Silvia —madre de sus dos nietos— y Roberto.

Nos Escriben

MAS FAROS, MENOS SEGURIDAD

Señor Director:

Le escribo sumamente preocupado por la "moda" imperante de adosar al automóvil toda clase de faros fuera de las normas reglamentarias. Quizá el propietario del vehículo quiera tener más luz en el camino, pero sin darse cuenta, al parecer, de que está violando la disposiciones camineras y se está volviendo a su vez agresivo y peligroso. Todo esto proviene, en realidad, del desconocimiento real de los fenómenos o leyes eléctricas. Aquí, tal vez, valga el ejemplo de querer sacar más agua cambiando la canilla de media pulgada por una de tres cuartos, o bien agregar varias de media pulgada. Este razonamiento está completamente errado; lo que debería cambiarse es el caño o si no, aumentar la presión del agua. La debilidad que se observa en ciertos faros de norma no se resuelve agregando más faros. Ello, además de antirreglamentario, es sumamente peligroso, pues puede dar lugar a accidentes lamentables. Lo que debe hacerse es asegurarse de que los 12 volts de la batería lleguen efectivamente al pie de la lámpara del faro. Si así fuera, la luz sería brillante y blanco vívido, pues se está cumpliendo el trabajo real del filamento al tomar éste la temperatura adecuada para emitir esta clase de luz.

Las instalaciones de bajo voltaje exigen un alto grado de eficiencia, lo que se consigue con la prolijidad del trabajo y el dominio de las leyes que rigen el sistema eléctrico. Toda potencia perseguida es el producto expresado en watts, y a esto se llega multiplicando volts por amperios. Para que una lámpara de 45 watts rinda eficientemente, su consumo debe ser de 3,75 amperios a una presión de 12 volts. Si por cualquier causa, en la instalación hay diez volts, la lámpara dará una luz amarillenta, pues el producto será de 37,5 watts. La solución está en tener el grueso de cable adecuado, las masas de los faros bien limpias, todo soldado, bien apretado y, por sobre todo, prolijamente realizado. Muchos cambian una lámpara, de 45 por una de 75 y agravan el problema ya que la de 75 exige 6,25 y si el conductor no dejaba pasar 3,75 amperios menos pasarán 6,25. Un refrán criollo, de rigurosa actualidad en las instala-

ciones eléctricas, expresa: "No hay cadena más fuerte que el eslabón más débil", lo que quiere sintetizar que de nada valen unos eslabones reforzados si dos de ellos están atados con un alambre. La fortaleza de la cadena estará dada hasta donde aguante el alambre. El circuito eléctrico es una cadena que comienza y termina en la batería.

La misma cantidad de corriente que sale de ella, debe regresar. Los "eslabones" débiles de la cadena eléctrica están representados por: la llave de encendido, que nunca es de la fortaleza deseada; los fusibles y los portafusibles, la mayoría de las veces de hierro que se oxida y presenta fuerte resistencia que se suma a la lógica del circuito (aquellos deberían ser de bronce o cobre, y si son de hierro, por más barato, este material tendría que estar estañado por inmersión); los portálamparas baratos de latón deberían ser de contactos de bronce fosforoso; las masas de los faros (cuyo tornillo debería ser también estañado, por inmersión); los conductores, a veces exiguos por una falsa economía.

La solución real está entonces en agregar relays, es decir llaves electromagnéticas, que convenientemente instalados, acortan el circuito. Algunos automóviles los traen de fábrica, pero no rinden lo que de ellos se espera, porque no son de la calidad ideal. Muchos, incluso, hacen que los fusibles incluidos y sus respectivos portafusibles, por las circunstancias antes expresadas, den por tierra con la buena intención de resolver el problema.

Un relay de calidad es lo que se impone, en él no hay remaches que ensamblen sus piezas, ni fusibles que conspiren. Mejor aún resultan los protectores térmicos que abren el circuito a la menor sobrecarga, por exceso de consumo o cortocircuitos. La instalación original del coche, una vez colocados los relays, pasa a comandar menor cantidad de amperios. Si los dos faros de norma le exigen 7,5 con lámparas de 45 ó 12,40 amperios con la de 75w, en lo sucesivo, aquella queda aliviada y comanda solamente un cuarto de amperios que exige el funcionamiento del relay. De los relays a los faros se impone un cable de 2,5 mm y es preferible que cada faro tenga su propia línea y no que ambos estén en paralelo en una sola. Cumpliendo lo antedicho, se asegura una poderosa luz cuyo alineamiento ya está reglado por la fábrica. En cambio, agregando faros extras se obliga a la batería a un ma-

yor drenaje de corriente, para lo cual hay que recalibrar el regulador de voltaje, pero ello conspira contra la vida del dínamo o alternador al obligarlo a un trabajo pesado que sólo admite por intermitencia y no para un trabajo continuo. Los relays deben surtirse directamente de la batería; por lo general la corriente que los alimenta se toma del borne del motor de arranque, pero nunca del regulador de voltaje o de la salida del dínamo o alternador.

La resistencia lógica del circuito de carga puede aumentar indebidamente y los faros se alimentarán con 14 o más voltios en vez de los 12 para los cuales se hizo la lámpara. Esto dará lugar a un ennegrecimiento prematuro de la ampolla si la lámpara no es de calidad, o bien el filamento se cortará antes de completar su vida útil, aun cuando fuera de óptima clase. El cable que surte a los relays desde la batería no será menor de 5 mm y deberá tener sus terminales perfectamente soldados. Un terminal mal soldado o flojo levanta enseguida calor y éste es corriente perdida.

Douglas Lyall
Olegario V. Andrade 267
Gualedaychú (Entre Ríos)

NUESTRO SUR

Señor Director:

Hace un tiempo, decidimos junto con unos familiares y amigos, quienes formábamos un grupo de 10 personas, realizar un viaje al sur de nuestro país, llegando hasta la ciudad de *Ushuaia*. En la oficina de turismo del *Club* fui atendido por el señor *Teijeiro*, quien me asesoró y aclaró algunas dudas que le presenté. Las reservas de hotelería fueron hechas en la *Hostería Puerto Santa Cruz, Unidad Turística Calafate, Río Gallegos (Hotel Santa Cruz), Hotel Los Yaganes de Río Grande y Hotel Canal de Beagle (Ushuaia)*. Es evidente que las bellezas naturales que atesora nuestro Sur, junto a caminos en buenas condiciones de transitabilidad, dejaron en todos los integrantes del grupo un recuerdo imborrable. Un párrafo aparte merece el exquisito trato recibido en los hoteles del Au-

A NUESTROS LECTORES

UNA AUTÉNTICA FIESTA DEL AUTOMOVILISMO DEPORTIVO

tomóvil Club Argentino. Nunca podremos olvidar las atenciones en la *Hostería de Puerto Santa Cruz*, donde a pesar de que llegamos tarde, fuimos recibidos cordialmente; asimismo, en Calafate, donde estuvimos tres días, pudimos apreciar la calidez humana de su personal; otro tanto experimentamos en el *Hotel Canal de Beagle*, que es realmente de calidad internacional y con una atención cordialísima. No quiero mencionar nombres porque sería injusto olvidar alguno. Todos, conserjes, encargados, personal de servicio de todas las unidades donde paramos, avalaron el prestigio que como entidad rectora posee mundialmente el *Automóvil Club Argentino*.

Señor Director: querríamos que esta carta se publicara en la revista *AUTOCLUB*, porque consideramos un deber rendir homenaje a ese puñado de esforzados colaboradores del *Club*, presentes a lo largo y ancho del hermoso Sur argentino.

Alberto Guillermo Annés
Av. Dr. Honorio Pueyrredón 599
Capital Federal

ATRAPADO EN LA NIEVE

Señor Director:

Durante la temporada invernal, nos trasladamos en coche desde *Buenos Aires a Comodoro Rivadavia*. El viaje fue perfecto hasta *Trelaw*, 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 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 agradeci-

Al cierre de esta edición de *AUTOCLUB*, no se ha acallado aún el rumoroso eco de la multitud que se dio cita en el Autódromo Municipal, contribuyendo preponderantemente a conformar una fiesta inolvidable del automovilismo deportivo. A nuestra Institución le correspondió —como siempre— la responsabilidad de organizar la prueba que le otorga el calendario de la *FISA*, con puntaje para los torneos mundiales de conductores y constructores de Fórmula Uno. En esta oportunidad —por motivos que son de público dominio— el Gran Premio de la República Argentina sucedió a los que se habían disputado en Estados Unidos y Brasil.

El hecho de que nuestro compatriota Carlos Alberto Reutemann hubiese vencido en esa última competencia —tras llegar segundo en la de Estados Unidos— le confirió, indudablemente, particular atracción a nuestra carrera, pues los aficionados alentaban la fundada esperanza de que el notable piloto realizara una importante labor entre nosotros.

Todo el clima previo, por lo que se ve, permitía augurar un éxito total de la reunión, y nuestro Club adoptó todas las disposiciones necesarias para que la fiesta mayor del automovilismo se realizase con la excelente organización que tradicionalmente nos es reconocida en todo el mundo. Así, se elevó la capacidad del Autódromo a 63.000 localidades y se adoptaron medidas tendientes a optimizar la ya proverbial seguridad del circuito metropolitano, tanto para los corredores como para el público. También se puso particular cuidado en todo lo concerniente al desenvolvimiento de los hombres de prensa, quienes contaron con una sala provista de todos los elementos necesarios —télex, líneas telefónicas nacionales e internacionales, monitores de cómputos y de TV color, entre otros— para cubrir con eficacia la información del acontecimiento. Se construyeron también cabinas de radio convenientemente equipadas, para facilitar el desempeño de los periodistas de ese medio.

Un sistema de cómputos de tiempos, propio de esta época de avances tecnológicos, constituyó una de las innovaciones más notables. Cada auto emite una señal distinta de radio, que es captada, vuelta a vuelta, en el control y se procesa, automáticamente, en una computadora, en una ínfima fracción de segundo. En una pantalla se proyecta, también de modo inmediato, el tiempo logrado por un competidor, a la par que se suministran sus registros de las demás vueltas, llamando la atención —mediante una señal gráfica— acerca del mejor tiempo obtenido por ese mismo competidor, velocidades finales, promedios, etcétera.

De esta manera, el periodismo y los responsables de la carrera tuvieron una información detallada y al instante de las alternativas que se fueron produciendo. Y apenas a los 28 minutos de finalizada aquélla, estaba en manos del director de la prueba y de los periodistas el libro de cómputos, impreso y encuadernado con la información total de la competencia.

Como en los últimos años, la fiesta fue televisada en directo y el video llevó a más de 200 millones de espectadores de todo el mundo las imágenes de nuestro país y de nuestros compatriotas.

El éxito de la carrera, en todos sus aspectos, fue subrayado por los periodistas que nos visitaron y se reflejó, en consecuencia, en toda la prensa internacional. Así, la importante justa deportiva sirvió para mostrar una vez más a nuestra Argentina y esto resulta particularmente grato a cuantos integramos el Automóvil Club Argentino, síntesis de vocación y esfuerzo al servicio de la comunidad y del país todo.

LA DIRECCION
autoclub 7

Nos Escriben

miento por medio de *AUTOCLUB* y recalcar que los servicios prestados son excelentes.

José Guiboto
Vélez Sársfield 1349
Comodoro Rivadavia (Chubut)

EN ELDORADO

Señor Director:

Meses atrás, cuando volvía de las *Cataratas del Iguazú*, unos 50 kilómetros antes de llegar a *Eldorado*, comenzaron inconvenientes mecánicos en mi vehículo, hasta quedar casi sin frenos ya llegando a la citada localidad. Me dirigí al *ACA* en busca de auxilio, que me fue prestado con toda celeridad. Claro que esto no deja de ser normal, pero lo que no resulta tan común es el empeño puesto de manifiesto. Ello me obliga a escribir esta carta con profundo y sincero agradecimiento hacia la oficina, el mecánico y demás personal de la estación, que a pesar de la inclemencia del tiempo, hicieron lo imposible para reparar mi automóvil. La avería era grave, no obstante lo cual se me sacó a mí y a mi familia de tan mal momento buscando un especialista y los repuestos necesarios, a pesar de que como he dicho antes, era tarde y con un tiempo muy malo. Quiero que este agradecimiento llegue a tan buenas personas, quienes con una actitud que los honra aún más, se negaron a recibir retribución especial alguna.

Rafael Costa Martínez
S. P. N° 224.611/1

EN MONASTERIO

Señor Director:

Considerando que los hechos positivos deben ser destacados en forma prioritaria, me permito relatar a usted el siguiente suceso. El día 6 de febrero del año en curso, en circunstancias en que me dirigía a la costa atlántica para reunirme con mi familia, un imponderable de esos

que suelen suceder a los automovilistas, me obligó a cambiar el filtro de nafta de mi unidad en la localidad de *Samborombón*. Allí fui informado que por carecer de la infraestructura necesaria, no podían eliminar un goteo de nafta, indicándome la localidad de *Chascomús* para realizar este tipo de trabajo. Con la intranquilidad y el temor de un incendio, reanudé mi camino con tanta premura y tan abstraído, que pasé por *Chascomús* sin percatarme de ello. Cuando vi un cartel del *ACA* ya estaba en *Monasterio*, donde fui atendido por el señor *Héctor L. Silva*, quien me informó que ésa es sólo una estación de enlace para los auxilios en la ruta y, que por lo tanto, no podía atenderme. Ante mi insistencia, y conmovido por la intranquilidad que mi demora ocasionaría a mi esposa y mis cuatro niños, el señor *Silva*, con una reacción propia de un hombre de bien, desarmó el carburador, reparó las cañerías y el filtro, realizó nuevas roscas y todo esto en media hora, y sin dejar de cumplir con sus funciones específicas. Pido excusas por haber demorado este reconocimiento, pero, lamentablemente había traspapelado el recibo N° 789.491 que me fuera extendido en ese momento y en cuyo reverso había anotado el nombre completo del señor *Silva*. Experimenté una enorme satisfacción al encontrarlo, pues ello me permite destacar la actitud de quien, al representarlo tan dignamente, enaltece al *ACA* y su actitud de servicio.

Horacio O. Jeifetz
Miraflores 89
M. J. Haedo (BA)

ENCANTOS DE MINA CLAVERO

Señor Director:

He leído con placer la nota *Una Autopista en la Sierra*, de vuestra revista N° 110, de diciembre próximo pasado, que tan bien realizara el señor *Federico B. Kirbus*. Quiero informar que la localidad de *Mina Clavero*, de la que soy asidua concurrente desde hace más de treinta años, está cruzada por dos ríos, muy caudalosos en época estival, y son el *Mina Clavero*, de aguas muy frías, debido a que baja por laderas muy escarpa-

das y de gran altura donde las temperaturas son bajas, y cuyo nombre primitivo fue *Milac Nairra*, que quiere decir "aguas negras", pues a pesar de ser totalmente limpias poseen un color oscuro. El otro río es el *El Panaholma*, que tiene aguas con virtudes termales y cálidas por provenir de lugares barrocos y muy calurosos. En verano sus aguas son calientes y muchas personas se bañan en ellas, pues son recomendables para aliviar dolores reumáticos varios. En pleno poblado estos dos ríos se juntan y forman el río los *Sauces*, de aguas muy agradables mientras serpentea por arenales inmensos bordeados de sauces llorones. Finalizo aquí mi acotación, pues creo que podría seguir escribiendo durante días sobre ese oasis de paz que es *Mina Clavero*.

María A. Barni de Caravetta
O'Higgins 1549
Lanús (Buenos Aires)

EL BUEN CENTINELA

Señor Director:

Me es grato dirigirme a usted con el fin de resaltar, una vez más, las bondades de los servicios que presta esa prestigiosa *Institución* a lo largo y ancho de nuestro país. En este sentido, quiero destacar la actuación del personal encargado de la *Base* instalada en la parada *El Centinela*, en la *Ruta Interbalmearia*, a la altura de *General Conesa*, partido de *El Tordillo* (Buenos Aires), señores *Carlos A. Gammariello* y *Antonio Cantisani*, quienes con alto grado de responsabilidad y amplio espíritu de colaboración, hicieron posible que el suscripto y su familia pudiéramos continuar viaje, tras habernos resuelto un problema mecánico en nuestro automóvil, pues habíamos quedado inmovilizados a 10 km de la citada *Base*, en viaje de regreso a la *Capital Federal*. Créame que para el automovilista resulta un factor de seguridad y confianza saber que nuestra *Institución* vela así por sus asociados, con un personal siempre dispuesto a dar solución a las dificultades que se pueden presentar a los viajeros.

Armando Méndez
Secret. Privado de Estado de Transporte
y Obras Públicas de la Nación

**AVISO
IMPORTANTE**



PADRON ELECTORAL ACTUALIZACION DE DOMICILIO

Con motivo de la confección del Padrón electoral, se recuerda a los señores asociados que deben mantener actualizado su domicilio particular. A tal fin, si se hubiera producido el cambio de dicho domicilio sin haberlo informado a la Institución, deberá cumplirse con tal comunicación a la mayor brevedad posible, presentándose en cualquiera de las dependencias de todo el país con el formulario inserto al pie, o bien enviando el mismo a la Sedé Central: Avda. del Libertador 1850, 1461 Bs. As. Gerencia de Socios.

Nota: En caso de que no hubiera comunicado el fallecimiento del asociado, deberá procederse del mismo modo, señalando la circunstancia en el rubro "OBSERVACIONES"

Corte por la línea punteada

CAMBIO DOMICILIO PARTICULAR

			CATEGORIA Y N° SOCIO		
Apellido y nombre:					
Calle		Número	Piso	Dpto.	
Localidad	Provincia	F.C.	CODIGOS		
			CALLE	LOCALIDAD	
C.I. o D.N.I. N°	EMITIDO POR		RESERVADO A.C.A.		

Lugar y fecha

Firma

CALIFORNIA

ARGENTINOS EN LA FIEBRE DEL ORO

Por VICENTE GESUALDO

El hallazgo de oro en el valle de Sacramento, a principio de 1848, desató esa locura colectiva conocida como la "fiebre del oro". Desde todos los puntos de Estados Unidos, México, Canadá, y también desde países distantes, se abatieron sobre California, como una tempestad, oleadas de buscadores del precioso metal. Menos conocido es el hecho de que entre esos aspirantes a la riqueza había un número apreciable de argentinos, cuyas andanzas se rescatan aquí.

EL 24 DE ENERO de 1848 se descubrió oro en el *American River*, en su confluencia con el *Sacramento*. En el lugar había una colonia llamada *Nueva Helvecia* por su dueño, *John Sutter*, un veterano capitán de guardias suizas que había actuado en la revolución de 1830 en *París* y después emigró a los *Estados Unidos*. Su capataz, un tal *James Wilson Marshall*, de *Nueva York*, que era también su socio, estaba instalando un molino para aserrar madera de cedros y pinos del lugar, cuando encontró las primeras pepas de oro de una, de cuatro y hasta de seis libras.

El 5 de marzo del mismo año, el periódico "The Californian", de *San Francisco*, entonces un miserable villorrio de 400 almas, publicó un suelto diminuto, perdido entre otras noticias:

"SE ENCUENTRA UNA MINA DE ORO. En el aserradero hidráulico que acaba de montar el capitán Sutter, en el *American River*, se ha encontrado oro en cantidades considerables. Una persona ha traído a *Nueva Helvecia* treinta dólares en oro que recogió allí en poco tiempo. *California*, sin duda, es rica en minerales; grandes oportunidades para los capitalistas científicos".

El periódico dedicaba igual espacio a reseñar una carrera de caballos, de lo que se deduce que no se había dado cuenta de lo que significaba el hallazgo, realizado pocos días antes en el valle de *Sacramento*. Sin embargo, el telégrafo, que *Morse* había inventado en 1844,

lanzó la noticia desde *Washington* a *Nueva York*, *Baltimore*, *Boston* y otras ciudades de los *Estados Unidos*, y largas caravanas estaban en marcha hacia *California* en mayo de ese año. Atraídos por una palabra mágica de tres letras, *ORO*, marchaban hacia *California* miles de hombres desde todos los puntos del país y desde el vecino *México*. Sobre las tierras del capitán Sutter cayeron como langostas, vagos y aventureros de las *Montañas Rocosas*, soldados que desertaban de los fuertes y guarniciones de la frontera, marinos que abandonaban sus barcos. Se cerraron comercios, se paralizaron negocios, las aldeas se despoblaron. La marcha hacia las vetas y placeres auríferos fue, más que una fiebre contagiosa, una locura colectiva. Allí, en *California*, relampagueaba el oro, el oro amarillo, el oro caliente, el oro rojo, el oro que se encontraba en los arroyos y ríos, sin más trabajo que agacharse a recogerlo. El oro llenaba la voz de los *Estados Unidos* y del mundo en esos meses de locura general. La noticia se conoció en *Europa*, llevada por barcos, en julio y provocó el éxodo más fantástico de que haya dado jamás ejemplo la codicia humana. Centenares de miles de personas desafiaron toda clase de peligros para ir en busca de la fortuna de la noche a la mañana. Unos emprendían la larga travesía marítima doblando el *Cabo de Hornos*; otros cruzaban el malsano istmo de *Panamá* (todavía no existía el Canal); muchos seguían en largas caravanas de

carretas el *California Trail* (la Ruta de *California*), desde *Oregón* y el *Paso del Sur* en *Wyoming*. En esa ruta quedaron como hitos trágicos de la ambición humana, innumerables tumbas de hombres, mujeres y niños, calaveras y esqueletos de caballos, mulas y vacunos que se blanqueaban al sol. En tres años llegaron a *California* 200.000 personas de todas partes del mundo. *San Francisco*, una pequeña aldea de habla española, pues había pertenecido a *España* y a *México* hasta hacía pocos años, de unos 400 habitantes, se convirtió en una ciudad de 40.000 personas en menos de un año; en 1849 llegaron a su puerto 800 navíos. En ella se hablaban todos los idiomas. Había un barrio llamado "Little Chile" ("Chilecito"), en *Telegraph Hill*, y otra zona donde vivía gente de habla francesa, llamada *Keskedee* (de las palabras francesas *Qu'est-ce qu'il dit?*). Había también una banda de ex convictos australianos llamados "Sydney Ducks", que sembraron el terror con sus tropelías. La oleada de inmigrantes alcanzó a 100.000 por año que desembarcaban en *San Francisco* y otros puertos de la costa y llegaban por tierra en carretas.

TRASANDINOS EN CALIFORNIA

Los barcos que realizaban la larga travesía por el *Cabo de Hornos* recalaban en el puerto chileno de *Valparaíso* para cargar provisiones. Muy pronto, el precio



de la fanega de trigo chileno, que costaba seis reales, alcanzó precios muy altos y lo mismo ocurrió con la carne vacuna, ovina y porcina. *Muchos chilenos hicieron fortunas con estos embarques.*

El 19 de agosto de 1848 llegó a Valparaiso el bergantín "J.R.S.", al mando del capitán *Alfred Andrews*, y mostró un saquito de cuero lleno de pepitas de oro que traía de California. *La noticia del hallazgo del oro y la facilidad con que se podía extraer corrió como reguero de pólvora por Valparaiso y Santiago. Todo el mundo quería partir para California; se formaron grandes colas en el muelle para embarcar.* El 1° de septiembre partieron 45 personas, entre ellas, *Carlos Armstrong* con ocho peones mineros chilenos del norte del país. El 12 de septiembre partió otro contingente, y muchos llevaban a sus familias, entre ellos, *Enrique Poett*, acompañado de su mujer, sus seis niños y una hermana. A la fragata "Virginia" siguieron las goletas "Undi-

ne", "Dolores", "Mercedes", "Chile", "Julia" y muchas más. Una multitud de chilenos se embarcó para California en pocos meses. El pasaje con "camarote y sábanas limpias", costaba 10 onzas de oro. Los que pagaban la mitad, cinco onzas, dormían en la cubierta. *La cuestión era llegar a California lo antes posible.* Una fragata francesa, la "Stauouely", que venía del Havre, anunció que llevaría a San Francisco a todo aquel que pagase las 10 o las 5 onzas de oro y fue tomada al abordaje por una multitud frenética. En media hora no había en el barco lugar para un alfiler. En ese embarque iba *Vicente Pérez Rosales* (1807 - 1886), un chileno aventurero que escribió un famoso libro, *Recuerdos del pasado*, donde describe con pluma muy realista la vida en los campos auríferos de California; llevaba con él varios sacos de charqui, otros de harina tostada y 250 patacones. *Los chilenos que viajaron a California alcanzaron a ser 30.000 en poco más de*

tres años. La mayoría volvió más pobre que antes y muchos dejaron sus huesos en los campamentos mineros; muy pocos hicieron fortuna, entre ellos, *Miguel Osorio Azócar*, quien murió en 1890 dejando dos millones de dólares. *Juan E. Reyes*, que murió en 1897, era un minero de Atacama, compañero del famoso bandido *Joaquín Murieta*; su esposa norteamericana le dio quince hijos y dejó una fortuna de diez millones de dólares.

● ARGENTINOS EN CALIFORNIA

En los primeros años de la "fiebre del oro", unos 200 argentinos embarcaron en puertos chilenos y peruanos con destino a California, atraídos por la locura general. El historiador *César Vilgré Lamadrid*, que reside en Dolores, nos ha facilitado gentilmente los nombres de varios de estos argentinos. *Muchos de ellos estaban en Chile, emigrados por*



La primera ópera escrita por un argentino fue "El Primo"

La primera ópera escrita por un músico argentino fue "El Primo de California" (*O primo de California*), estrenada en el Teatro Gimnasio-Dramático de Río de Janeiro el jueves 12 de abril de 1855. Su autor fue un distinguido violinista y compositor argentino, *Demetrio Rivero* (1822-1889), radicado desde 1843 en Río de Janeiro. El autor del texto fue el poeta brasileño *Joaquim Manuel de Macedo* (1820-1882), gran amigo de Rivero.

Este destacado violinista argentino, el primer gran con-

certista de nuestra patria, era hijo del pianista *Roque Rivero*, autor de la música del *Himno A Lavalle* (1839) y otros cantos de los unitarios. Por opositor a la dictadura de Rosas se alejó de Buenos Aires en 1839 y vivió en Montevideo y después en Río de Janeiro. Su hijo *Demetrio* fue primer violín en el Teatro Imperial de la capital carioca y profesor en el Conservatorio Imperial durante treinta años. Rivero se vio también envuelto en la locura general de la "fiebre del oro" y en 1850 pasó un tiempo en San Francisco

opositores a Rosas, pues habían participado en el levantamiento de los Libres del Sur, en Dolores y en Chascomús, en 1839, y posteriormente, en las batallas de Quebracho, San Cristóbal, Angaco y San Calá.

José María Miró, sobrino de Dorrego, participó en el levantamiento del Sur y en la campaña de Lavalle; en 1842 se encontraba en Valparaíso en compañía de Pedro Lacasa y antes de finalizar 1848 se embarcaron para California. Ramón Gil Navarro, un joven catamarqueño, se embarcó en 1849 y en su Diario se expresa así: "Arrancado a mi familia para entregarme a la sed del oro del torrente aventurero que arrebataba a todos para llevarme a California". Junto con él viajó su hermano Samuel Gil Navarro. Ambos tenían una mina en Sonora, "La Estrella de Oro". Dice Joaquín V. González que Ramón hacía las delicias de todos tocando la guitarra en el campamento. También se encontraban allí Marcial y Cuper-

◀◀
Ramón Gil Navarro, el joven catamarqueño eximio guitarrista.

◀◀
William Perkins, el canadiense que habría de radicarse en nuestro país.

▼
Caravanas de colonos fueron atraídas por las riquezas de California.



de California" (1855)

como músico de una compañía de ópera allí establecida. A su regreso a Río de Janeiro, estrenó su ópera en dos actos "El primo de California", inspirada en los sucesos que conmovían al mundo entonces. La ópera se representó con mucho éxito el 12, el 15, el 19 y el 26 de abril, en el pequeño teatro carioca propiedad del gran actor brasileño João Caetano.

ALINEACION PERRONE

SUSPENSION • DIRECCION • FRENSOS
SOLO PARA EXIGENTES
CAMPANA 5175 - CAP. - Tel. 571-7915

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

CUBRECOCHES
DE NUESTRA FABRICACION



DESCUENTOS
ESPECIALES A
MAYORISTAS Y
REVENDEDORES

COVER-CAR

Av. SAN MARTIN 3070 - Cap. - Tel. 59-2114

REPUESTOS Y ACCESORIOS

M. BENZ 220 - 250 - 280
240 - 350 - 450
PROXIMAMENTE B.M.W.

Repuestos
La Comercial S.A.
WARNES 1157 - Buenos Aires
Tel. 855-1259/5454

TODO PARA LA
ELECTRICIDAD Y ENCENDIDO
DEL AUTOMOTOR

CASA VENTAS
ISIDRO POR
MAYOR
GALICIA 102 - esq. Warnes 600
Tel. 855-4484 - Capital Federal

WARNES 1070

Tel. 855-5234 • 854-5144
COLOCACION EN EL ACTO

FUNDAS

Tipo toalla - pana sintética - corderito

TAPIZADOS

Originales y de cuerina

CUBRECOCHES

Impermeabilizados, con fieltro de
algodón y costura electrónica
Alfombras de felpa y goma originales
Cubrealfombras termovinílicas

PEUFUND S.A.
FABRICA Y VENTA AL PUBLICO
PARA COCHES NACIONALES E IMPORTADOS
NO CERRAMOS AL MEDIODIA
SABADOS ABIERTO HASTA 13 HORAS

RESORTES de
SUSPENSION



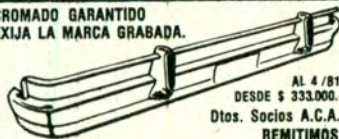
Desde \$ 50.400.- (Cap. Fed.)

Fabrica y distribuye

ANICETO GOMEZ
ALBARIÑO 627 • Bs. Aires
Tel. 641-2907/8429

DEFENSAS
TAMEKO

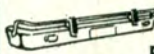
CROMADO GARANTIDO
EXIJA LA MARCA GRABADA.



INDEPENDENCIA 1558/66
Tel. 37-0583 - BS. AIRES

AUTOMOVILES Y PICK-UP NACIONALES E IMPORTADOS
COLOQUELAS EN LAS CASAS DEL RAMO O EN N/FABRICA

AL 4 / 81
DESDE \$ 333.000.-
Dtos. Socios A.C.A.
REMITIMOS
AL INTERIOR
C/CHEQUE O GIRO.



ACCESORIOS

PARA TODAS LAS MARCAS DE AUTOMOTORES

• REJILLAS • PARAGOLPES • DEFENSAS • BAQUETAS • ORNAMENTOS
• INSIGNIAS • PORTAEQUIPAJES • FAROLES • UÑAS • ANTENAS • ETC.
JUEGO 4 CINTURONES DE SEGURIDAD \$ 250.000.- AL 5/81



ARLES S.C.A.

ENVIOS AL
INTERIOR EN EL DIA

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

Diesel Liniers



BOSCH

ING. A. von UNTERRICHTER

1954 1981

BOMBAS INYECTORAS

AVDA. DIAZ VELEZ 1975
(A METROS AVDA. GRAL. PAZ)

LOMAS DEL MIRADOR
☎ 653-2950



tino del Campo, primos de los Gil Navarro.

William Perkins (1827-1893), un joven canadiense que estuvo en California y escribió un interesante libro: *El campo de los sonoraenses. Tres años de residencia en California, 1849-51* (Ed. Tor, Bs. Aires, 1937), hace detalladas referencias de la vida de los argentinos en Sonora y destaca la habilidad como guitarrista de Gil Navarro. Dice que los argentinos se reunían por las noches en el campamento y cantaban a coro el *Himno a Lavalle*, que databa de 1839, y cuya música compuso Roque Rivero; sus primeras estrofas comenzaban:

“A la lid, a la lid, Argentinos!
Empuñemos el sable y la lanza.
Ya flamea otra vez la bandera
Memorable, gloriosa de Mayo! . . .”

Perkins se radicó en la Argentina años más tarde y en Santa Fe tuvo destacada actuación como periodista y escritor; murió en Rosario en 1893. Su nieto fue el destacado político Jorge Walter Perkins, muerto en Buenos Aires hace muy poco.

Otro argentino, el joven Luis Elordi, nieto de Manuel Vicente Maza, asesinado por orden de Rosas en 1839, había combatido con Lavalle en el famoso “Escuadrón Mayo”, formado por jóvenes

porteños de destacadas familias unitarias; fue capturado en Chascomús en 1839, pudo escapar a Montevideo y fue herido en el combate del Quebracho y en Angaco. Pasó a Chile, donde se ganó el pan como pudo. En una ocasión, servía de mozo en la casa de la señora Herrera Toro cuando lo reconoció Sarmiento, quien lo invitó a la mesa por medio de la dueña de casa. Elordi pasó después al Perú y allí se encontró con otro de los protagonistas de la Revolución del Sur, Francisco Madero. Ambos embarcaron en El Callao rumbo a California en 1849. En un campamento minero, unos norteamericanos los confundieron con un grupo de mexicanos que habían robado caballos y se disponían a colgarlos de un árbol, cuando otro norteamericano que los conocía los salvó diciendo que eran argentinos y personas decentes. Elordi y Madero se establecieron en el Campo de los Sonoraenses, pintoresco lugar que dio origen a la actual ciudad de Sonora. Perkins recuerda en su libro citado las hazañas de Elordi como consumado bailarín de zamacuecas. En la casa de Elordi se reunían casi todas las noches los argentinos a hablar de la patria lejana y a cantar los himnos y canciones unitarios de vivac. También se encontraban en esa zona otros argentinos, entre ellos, Pascual Latorre y Ciriaco Díaz Vélez, a quien

Elordi salvó en la lucha contra Rosas, cuando cayó herido de siete sablazos y lo llevó desde Córdoba hasta Tucumán. Perkins elogia en su libro a los argentinos, a quienes considera los más caballeros entre todos los latinoamericanos, grandes jinetes y buenos guitarristas.

En San Joaquín, cerca de Sonora, había otros argentinos, entre ellos, Agustín Vidal y Pedro Pablo Galup, uno de los pocos argentinos que se enriquecieron en California. Enrique Lafuente y Santiago Albarracín llegaron a California en 1848 y en 1849, respectivamente. En carta de Juan Bautista Alberdi a Félix Frías, fechada en Valparaíso el 28 de abril de 1849, dice: “Sabe usted que Enrique Lafuente, nuestro paisano, es hombre rico en California, con unas cuantas bagatelas que llevó y vendió allí a precios locos. Don Ramón (se refiere a Ramón Gil Navarro), que vivió en el mismo cuarto en que esto escribo, está hoy en California y me escribe que se halla en posición floreciente. . .”

Sin embargo, California no fue propicia para Lafuente, que vio sus facultades alteradas por las penurias sufridas, pues después de ganar una fortuna, la perdió y, finalmente, se suicidó. Albarracín trabajó de peón y de albañil en Los Angeles para poder costearse el viaje de regreso a Chile.



En solo tres años, San Francisco, apenas una aldea cuando se descubrió oro en California, se transformó en una ciudad con más de doscientos mil habitantes. Entre los nuevos pobladores había gente de todas las razas, de Oriente y Occidente. Tampoco faltaron los sudamericanos, como se refiere en la nota.

Joaquín Murieta, un bandido legendario

Entre los miles de aventureros procedentes de todas partes del mundo que se concentraron en California una vez desatada la "fiebre del oro", había muchos latinoamericanos (mexicanos, chilenos, argentinos, peruanos, etcétera), que constituyeron grupo aparte de los norteamericanos y de los europeos, empujados "por la mala voluntad del yankee vulgar contra los hijos de otras naciones", según anota el cronista chileno Vicente Pérez Rosales. La violenta lucha por enriquecerse a corto plazo exacerbó los ánimos y las disputas estaban a la orden del día. Pérez Rosales ilustró su libro *Recuerdos del Pasado* con interesantes dibujos en los que vemos reflejadas gráficamente muchas de estas enconadas disputas, especialmente entre chilenos y norteamericanos de Oregón. Los chilenos, que llegaron a San Francisco en número de 30.000 en pocos años, habían construido su barrio propio en las laderas de la colina llamada Telegraph Hill y era conocido como *Little Chile* o *Chilecito*. Los días 15 y 16 de julio de 1849 fueron atacados por bandas de *galgos* o *perros de presa*, nombre que se daban los grupos armados de norteamericanos que se autoencargaron de imponer el orden en la región. Entre los chilenos había uno llamado *Joaquín Murieta* (1809-1853), quien había partido de Valparaíso con su esposa y su hermano, para correr tras el oro de California. Cuando fue asaltado el barrio de Chilecito, los norteamericanos abusaron de su mujer, a la que dieron muerte después y finalmente incendiaron la casa de madera en que vivía. Murieta formó una banda con mexicanos y chilenos y, con su lugarteniente Juan Tresdedos (Three-Fingered Jack), desató durante tres años el terror en California. Excitado por su odio y su sed de venganza, sembró el pánico y la muerte.

El gobernador de California envió al coronel Robert Hyllar con 500 hombres para capturarlo en su refugio en las montañas. El 24 de julio de 1853, Murieta fue sorprendido en la Cantina Arroyo y cayó acribillado a balazos junto a Tresdedos. La cabeza de Murieta y la mano de su lugarteniente fueron exhibidas en Stockton (California) el 12 de agosto del año citado, desde las 9 de la mañana hasta las 6 de la tarde.

Un argentino que hizo fortuna en California fue *Benigno Villanueva* (1815-1876), oficial de caballería en las filas federales en *Chascomús* y *Rodeo del Medio*. En *Montevideo* se pasó a las fuerzas unitarias y el general *Paz* lo elogia en sus "Memorias". Estando en *Brasil* fue contratado por el gobierno mexicano para luchar contra los norteamericanos en 1846. Al descubrirse el oro en California, se dirigió al lugar y logró hacer fortuna. Después viajó a *España*, donde el general *Prim* lo envió a *Rusia* con la misión española durante la *guerra de Crimea* (1855-56). Ingresó al servicio del *Zar* y fue general de un cuerpo de cosacos. Se

casó con la viuda del coronel *Pushkin*, primo del famoso escritor y transformó su apellido en *Villanokoff*. En California estuvo acompañado por su hermano *Pío Villanueva*.

Varios argentinos se casaron en California: *Francisco Lynch*, *Juan Antonio y Gorgonio Guevara*, *Nilo Zuloaga*, *Baldomero Segura*; sus novias pertenecían a distinguidas familias mexicanas y californianas del lugar, *Ortiz*, *Castro*, *Soto*, *Miramontes* y *Cervantes*. Tuvieron hijos californianos y la mayoría se estableció allí para siempre. En la misión franciscana de *Dolores*, muy cerca de *San Francisco*,

se había instalado un hospital de emergencia que estaba a cargo de un médico argentino, cuyo nombre no conocemos.

Tales fueron, a grandes trazos, las andanzas de algunos argentinos por la mítica California de los años locos, corriendo detrás de una escurridiza fortuna que muy pocos consiguieron alcanzar. Acaso estos apuntes y las fuentes citadas, sean de utilidad algún día a quien emprenda la redacción de una historia más detallada de la presencia de nuestros compatriotas en aquella California. De ser así, nos sentiríamos doblemente satisfechos, pues el tema y los protagonistas lo merecen. ●

**PROTEGE LOS
GUARDABARROS**

GUARDAPLAST

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: **Once** Jujuy 298
En Warnes ... Av. Dorrego 273
Mar del Plata Av. Colón 3874
Rosario Av. Francia 1535
Santa Fe Zuviría 4046
La Plata ... Calle 59 N° 720
San Nicolás . Av. Moreno 188
Monte Grande ... Uriburu 1121
Quilmes ... 12 de Octubre 423
Morón Av. Zeballos 2298
Merlo Ruta 200 N° 1149
Adrogué ... H. Yrigoyen 1016
San Martín ... San Lorenzo 898

TAMBIEN PARA IMPORTADOS

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

autoclub 15

Autoclub Informa

LA TURISTA Nº 100.000

Durante una conferencia de prensa que se realizó en la presentación del Gobierno del Territorio Nacional de la Tierra del Fuego en la Capital Federal, se informó sobre el resultado del "Operativo Turístico de Tierra del Fuego", en coincidencia con el arribo a esa región austral de la turista cien mil.

El responsable del operativo y asesor turístico de la gobernación, Antonio Torrejón, dijo que el programa desarrollado apunta prioritariamente a lograr un flujo turístico durante todo el año, a fin de llegar a un aprovechamiento racional y perdurable para la región.

Por otra parte, la jefe de comercialización turística del Territorio, señora Ilda de Figari, presentó a la turista número 100.000, señora Haydée T. de Funes, quien arribó con su esposo, en viaje de luna de miel, a la ciudad de Río Grande.

EL DEPORTE ACUÁTICO

El Club Náutico y de Buceo AGAI, entidad sin fines de lucro recientemente creada, nuclea a deportistas de la especialidad que desean difundir las actividades acuáticas y subacuáticas. Para ello, organiza cursos de buceo deportivo a partir de los primeros días de abril del corriente año. Se imparten dos clases prácticas y una teórica por semana, complementadas con exposiciones sobre física, fisiología y medicina, a cargo de destacados especialistas.

Los egresados del curso podrán rendir el examen de matriculación en la sede de la entidad, Sarmiento 347, cuarto piso, oficina 23, de esta Capital, teléfonos: 31-0893/6801, de acuerdo con las reglamentaciones vigentes de la Prefectura Naval Argentina.

Asimismo, AGAI organiza para sus asociados, proyecciones, películas, conferencias y excursiones sobre buceo y actividades náuticas.

16 autoclub



EN BUSCA DE MAYOR CONFORT

El automóvil Porsche 924 Turbo deportivo, equipado con neumáticos NCT radial de alta performance, está listo para ser probado en el dinamómetro del laboratorio del Centro Técnico que Goodyear International tiene en Colmar-Berg, Luxemburgo. El dinamómetro puede simular y medir los sonidos del camino, las vibraciones y la rigidez en el manejo, al hacer rodar las ruedas mientras el auto permanece en su lugar, contiguo a los instrumentos de medición.

Las conclusiones de esas pruebas son utilizadas por los ingenieros para diseñar neumáticos que brinden un manejo más confortable y silencioso.

PRIMER PLAN DE AHORRO PARA AUTOS IMPORTADOS

El lanzamiento del primer plan de ahorro para la compra de automotores importados —autos de calle y unidades comerciales— fue anunciado por el señor Alberto J. Armando durante la convención general de concesionarios Mitsubishi, realizada en un hotel céntrico de Buenos Aires.

El sistema, denominado **PLAN TRES DIAMANTES**, consiste en un plan de ahorro previo, por grupos cerrados y sin reposición, con planes básicos de 20 ó 40 cuotas mensuales, que permite la compra de los modelos Colt y Lancer, de automóviles Mitsubishi, y de los modelos comerciales Mitsubishi Van L 100 y Pick-up L.200.

Las adjudicaciones —precisó el señor Guillermo P. Jarvis, director comercial de Alberto J. Armando S.A., distribuidora de Mitsubishi Motor Corp. de Argentina— se efectuarán mensualmente, con entrega de dos unidades, una por sorteo y otra por licitación.

Por su parte, el señor Henry Forbes, gerente comercial, indicó que los grupos se integrarán con suscriptores de un mismo plan, o sea, adquirentes de un mismo modelo en la misma cantidad de meses, y que los interesados pueden hacerlo en cualquiera de los 87 concesionarios Mitsubishi de todo el país. Informó, igualmente, que el contrato de suscripción es transferible y permite optar por un modelo diferente al del plan original, y contempla también la posibilidad de licitar con la unidad usada del suscriptor.

Recordó, finalmente, que la red de concesionarios comprende: 13 en la Capital Federal, 25 en el Gran Buenos Aires, 20 en la provincia de Buenos Aires, 7 en la de Santa Fe, 5 en Córdoba, 2 en Mendoza y Entre Ríos, y 1 en las provincias de Chaco, Chubut, Jujuy, La Pampa, La Rioja, Misiones, Neuquén, Río Negro, Salta, San Juan, Santa Cruz y Tucumán.

TURISMO EN BERLIN

Por sexta vez participó Argentina en la mayor feria mundial del turismo, en la "Bolsa Internacional del Turismo", celebrada en Berlín Oeste.

Nuestro país que se encuentra entre las 65 naciones del mundo más frecuentadas por los turistas, intentó despertar el interés de los viajeros alemanes y de otros países de Europa Occidental ofreciendo vacaciones de playa y, hermosos paisajes dotados de una gran gama de posibilidades deportivas, así como también monumentos históricos y artísticos.

Se hallaban representados en la feria 1.217 expositores de ciento once países y regiones de todo el mundo.

"No sólo viajar y ver, sino también vivir y comprender", fue el lema con el cual participó por primera vez con su propio stand el Ministerio Federal de Cooperación Económica.

NUEVAS VERSIONES DEL 504

Sevel Argentina ha dado a conocer dos nuevas versiones de su tradicional modelo 504. Se trata, en primer lugar, del Peugeot 504 GL equipado con el motor XM7 a carburador, de 1796 cc con ventilador fijo. Utiliza como combustible *nafta común* y su carrocería esta equipada con techo fijo y paragolpes cromados con uñas de goma.

El 504 GLD es la versión Diesel de este modelo equipado con motor XD2 de 2304 cc.

Este vehículo ha sido pensado y preparado para satisfacer las necesidades del mercado del taxi.

Los nuevos modelos, librados a la venta durante el mes de marzo, presentan una variada gama de colores que incluye, para el primer modelo, el blanco andino, el beige manila, el gris oriente, el amarillo tilcara, el verde iguazú y el negro. En cuanto al 504 GLD, las opciones son: blanco andino, beige manila, gris oriente, amarillo tilcara y negro.

UN ROLLS ROYCE PARA LOS 80

La Rolls Royce Motors ha dado a conocer un nuevo modelo de su serie *Silver*: el *Silver Spirit*. Este modernísimo automóvil encierra la mayor innovación introducida en la serie desde la aparición del primer modelo de la misma, el *Silver Shadow*, hace quince años.

El *Silver Spirit* lleva un silencioso motor de aleación liviana de 6750 cc y 8 cilindros en V. La carrocería es de gran eficiencia aerodinámica y de líneas modernas, conservando al mismo tiempo la elegancia tradicional tan distintiva de la Rolls Royce.

Entre las innovaciones técnicas más importantes figuran un nuevo sistema de suspensión trasera que imprime una marcha muy serena; un cuadro digital de instrumentos adicionales con reloj; termómetro para temperatura externa y medidor horario del trayecto recorrido. También está dotado de aire acondicionado para suministrar temperaturas diferentes en niveles alto y bajo. Los asientos se ajustan por mando eléctrico y la transmisión es automática. La visibilidad se ha mejorado considerablemente aumentando la superficie acristalada en un 30 % y la curvatura de las lunetas ha buscado ampliar el espacio interior.

Junto con el *Spirit* se han introducido otras dos variantes: el *Silver Spur*, para mayor cantidad de usos y más espacioso en la parte trasera; y su equivalente en la gama Bentley, el *Mulsanne*. Los tres modelos han sido proyectados y se construyen en su totalidad en la fábrica de la compañía en Crewe, región central de Inglaterra.



ACCIDENTES DE TRANSITO: IMPORTANTE MEDIDA

La Superintendencia de Seguros de la Nación, por Resolución N° 16090/81, instituyó un nuevo formulario de uso obligatorio por los asegurados, para la denuncia de accidentes de tránsito, cuya novedad es una detallada síntesis de los datos referidos a las características de los siniestros. Su procesamiento permitirá conocer las causas que con mayor frecuencia originan este tipo de hechos violentos, con la consiguiente pérdida de vidas humanas y bienes.

La citada Resolución, adoptada a solicitud del Comité Mixto de Accidentología Vial (COMAVI), posibilitará por primera vez en la historia de nuestro país contar con datos válidos para conformar políticas y programas que tiendan a revertir la nefasta incidencia que los accidentes de tránsito tienen en la Argentina. Participaron en la elaboración del nuevo formulario, además del ente resolutivo, el Instituto Nacional de Reaseguros y las Asociaciones de Aseguradores.

El nuevo formulario comenzó a regir para las denuncias de siniestros ocurridos a partir del primero de marzo de este año.

GUIA GANADERA ARGENTINA

Se halla en preparación el N° 4 de la publicación anual Guía Ganadera Argentina, de acuerdo con la información suministrada por su editora, Botto Fiora Producciones. Contendrá, en 144 páginas la nómina de establecimientos ganaderos del país y del Paraguay, asociaciones de criadores, sociedades rurales, centros de inseminación, ban-

cos de semen, fechas de exposiciones y laboratorios veterinarios.

La entrega se hará, como es habitual, en junio y su distribución a través de entidades de bien público, para lo cual deberán solicitar los ejemplares por carta a Botto Fiora Producciones, Pedro Echagüe 3052, 1° "E" (1261) Capital Federal.

OBSERVACION DE AVES SILVESTRES

La Asociación Ornitológica del Plata, realizará un curso sobre observación y estudio de las aves silvestres, en cinco jornadas, a partir del 29 de mayo, los viernes a las 18.50, el cual será dictado por los más destacados especialistas en la materia.

Además, los días miércoles se efectuarán clases complementarias, ilustradas con películas y diapositivas. El 27 de junio se realizará una clase práctica en el campo y el 3 de julio se servirá un lunch con entrega de diplomas a quienes efectúen el curso.

Las materias que se dictarán son: *Historia y Bibliografía Ornitológica*, *Topografía externa de las aves* y *Nomenclatura, Nociones de Anatomía y Fisiología, Nociones de Sistemática Ornitológica, Observación y Manejo de la Guía de Campo, Nociones de Ecología*.

Se realizarán también prácticas de reconocimiento en clase y el curso será apoyado con diapositivas y material didáctico.

Los interesados deberán inscribirse a partir del 4 de mayo en la sede de esta asociación, 25 de Mayo 749, 2° piso, Capital Federal, teléfono 32-8958, de 19 a 20.30, los lunes, miércoles y viernes, o bien comunicarse con el ornitólogo Tito Narosky, en el 241-7272/7171, de lunes a viernes, de 8 a 12 y de 14.30 a 18.30. Las vacantes son limitadas.

EXPOSICION DEL PINTOR RAUL PEREZ

En la *Filial Palermo*, se realizó la anunciada muestra del pintor Raúl Pérez, integrada por acuarelas y dibujos con motivos de San Fernando y Tigre. La exposición tuvo singular repercusión, pues fue constante la afluencia de público.

En otras oportunidades nos hemos referido a la atmósfera

metafísica, densa de contenidos, que trasunta la obra de este artista. Tanto sus acuarelas como sus dibujos revelan equilibrio y acertado manejo del color y de la línea, respectivamente. Insistimos en señalar esa atmósfera de la que parecen emerger los objetos y el paisaje como abstracciones conceptua-

les, pero sin perder su dramática pictórica.

Advertimos, en cada nueva muestra de Raúl Pérez, un progreso en esta línea de indagación, de adentrarse en la esencia de las cosas. Esta búsqueda, creemos, se encuentra cada vez más próxima a una síntesis totalizadora.

POTOSI Y SUCRE

DOS GEMAS DEL ALTIPLANO

Por LADISLAO KURUCZ

En esta región transparente de Bolivia se destacan como piedras preciosas dos ciudades, fundadas por los colonizadores hispanos: Potosí, nacida al amparo de la riqueza increíble de su cerro, impresiona por la fría belleza de sus construcciones monumentales. Sucre, la antigua Chuquisaca —tan enraizada en la historia del Virreinato del Río de la Plata— se nos aparece, tras un recodo del camino, deslumbrante en su blancura.





La catedral de Sucre, hermosa ciudad, de cielo riente y patios poblados de flores.

EL LLAMADO *Altiplano*, de Bolivia, en realidad es solamente alto, pero no tan plano. Abruptos valles y altos picos son tan comunes como las lagunas desecadas y los blancos salares. El clima es sumamente agradable y benigno, y si bien no es recomendable para quienes sufren de presión alta, la pureza del aire y la absoluta diaphanidad compensan largamente las pequeñas incomodidades que puede causar la altura.

Enmarcado entre las cordilleras *Oriental* y *Occidental*, a pesar de su considerable altura, fue asiento de una de las más antiguas civilizaciones americanas. Quizá su accidentada geografía dio cierta protección a sus habitantes, pero también los separó de otras culturas y defendió de las corrientes inmigratorias.

Sus mayores problemas fueron, y siguen siendo, la falta de agua y la poca tierra disponible. Esto obligó a desarrollar una magnífica cultura agrícola en terrazas, en gran parte ya abandonada. Fuera de las ciudades, la población es sumamente reducida y el acceso a aquellas aún hoy día no es fácil. Naturalmente, hay líneas aéreas y unos modestos aeródromos, pero la comunicación terrestre se reduce a unos pocos caminos en bastante mal estado, hacia *Occidente*, de *Potosí* a *Uyuni*, *Oruro* y *La Paz*. Desde *Sucre* y hacia *Oriente* hay mejores caminos en el valle de *Río grande*, hacia la vieja ciudad de *Cochabamba* y el gran centro comercial de *Santa Cruz de la Sierra*. Esta ciudad tropical está en tierras más bajas y en ella se nota la enorme influencia económica brasileña. Las verdaderas arterias de *Potosí* y *Sucre*, a pesar de sus viejos vagones de carga, son los antiguos pero bien conservados ferrocarriles hacia *Occidente*. La otra larguísima línea de *Yacuiba-Santa Cruz*, hecha en gran parte con ayuda técnica argentina, conecta la parte *Oriental* hacia el *Chaco* boliviano y argentino, pero es mucho más importante la línea que funciona en la región *Occidental*, entre *La Paz* y *La Quiaca*.

No es un eslogan que la mediterraneidad de Bolivia es causa de aislamiento, pero más que la falta de mar, el gran escollo para las comunicaciones internas es su geografía, muy difícil de vencer cuando no entran en juego intereses económicos de tal magnitud que justifiquen las enormes inversiones requeridas. Claro que el panorama casi antediluviano, la belleza del paisaje y los bajos precios podrían fomentar un turismo especial, siempre ávido de novedades. Pero para esto se requiere una infraestructura mínima —servicios, hoteles, etcétera— de la que carece por el momento.

A pesar de todo, la región merece ser vi-

sitada por sus características singulares y su atmósfera ancestral, que irradian no solamente de su geografía y su arquitectura, sino también de su pueblo y sus costumbres.

● POTOSÍ

Vale un Potosí..., la frase sigue en uso hasta hoy, no solamente en *Bolivia* sino en casi toda *América del Sur*. Esto es muy justo, porque el famoso *Cerro de Potosí* rindió por sí solo mucho más con su mina que la producción conjunta de las demás minas de las colonias españolas, en lo que se refiere a la extracción del metal precioso llamado *plata*.

La vieja ciudad, circundada por majestuosos cerros, está situada en el corazón de *Bolivia*. Como una sombra que se cierne sobre ella, se levanta el "Cerro", antaño codiciado botín de los conquistadores y ahora resorte importante en la economía boliviana.

La silueta del *Cerro* se eleva unos 800 metros sobre la ciudad que, a su vez, está situada a 3970 metros sobre el nivel del mar. Su forma es casi perfectamente cónica y el escudo de *Bolivia* lo incluye como uno de sus principales símbolos.

Los tesoros del *Cerro* eran conocidos por los indios antes de la llegada de los españoles, quienes en 1545 fundaron la "Villa Imperial de Potosí", de la cual hoy todavía se puede decir que casi no tiene parangón en *América*, por su poco menos que intacta homogeneidad y su aspecto colonial. La plata, producto del trabajo esclavizante de los indios, rápidamente hizo progresar la ciudad, cuyo centro hasta el día de hoy está constituido por las mismas casas y estrechos callejones construidos por sus primitivos moradores. La plata ya no existe, después de una explotación de 400 años, pero se extrae actualmente estaño, no solamente de las entrañas del *Cerro*, sino también de las escorias dejadas por la antigua explotación de plata. Antiguamente no se confería valor al estaño, pero hoy es la fuente principal del tesoro boliviano, y cualquier caída del precio internacional de ese metal significa siempre un sacudón fuerte para la economía del país.

La explotación es todavía rudimentaria. El agua usada en la mina desciende en pequeños arroyos y, aunque industrialmente ya no es rentable, su bajo contenido metálico es explotado con el primitivo sistema de palas y azadas por las multifalderas bolivianas, quienes ni en esta ocasión se toman el trabajo de quitarse sus redondos sombreros. Dicen que aun trabajando así, con elementos rudimentarios —y pagando un pequeño

derecho a la mina—, ganan más que los obreros especializados.

Durante cuatro siglos se le han practicado no menos de 30.000 *entradas* al *Cerro*; desde lejos se lo ve muy hermoso, pero desde adentro parece más un queso "gruyère" que un cerro. Según expertos, con este ritmo no se puede trabajar más de 15 años, porque por la falta de contenido interior el cerro correría peligro de derrumbamiento total. Hoy en día todavía hay varios centenares de bocaminas en uso.

El mineral de plata fue elaborado por los españoles en la misma ciudad, en la famosa *Ceca*. La tremenda masa de este colosal edificio es uno de los máximos espectáculos, no solamente de *Potosí* sino de toda *Bolivia*. Cuando fue construido, como no faltaba la piedra y la mano de obra era casi gratuita, levantaron enormes muros de dos a tres metros de espesor, lo que no deja de causar asombro. Dentro del amplio perímetro de la *Ceca* se construyó una gran ciudad. Enormes molinos de piedra, movilizadas por caballos en lúgubres y profundos subterráneos, trituraban el metal para su posterior lavado, refinado y fundido en la misma *Ceca*. Es interesantísima la colección de los moldes y monedas que se exhiben, ya que desde la primera moneda española hasta casi todas las recientes monedas de plata bolivianas fueron acuñadas en este "mundo aparte". El monumental complejo de edificios alberga tres museos distintos, pero aún así sobra lugar, y es de suponer que el director de estos museos es uno de los pocos que podría vanagloriarse ante sus colegas de no tener en lo más mínimo el problema de la falta de espacio.

La ciudad es de una belleza fascinante. Las casas, a pesar de su vejez, son preciosas. Pero uno siente en todos lados el pesado espectro del estaño y de la plata: calles estrechas, casas pequeñas, hombres taciturnos...

Hace frío adentro y afuera de las casas, lo que no sorprende estando a casi 4.000 metros de altura. A pesar de todo, el famoso "apunamiento" no ataca si se bebe un excelente y amarguísimo té de *chachacoma*, el cual corta casi milagrosamente cualquier dificultad respiratoria o cardíaca derivada de este "mal de las alturas".

Potosí tiene 30 iglesias y, según los potosinos, allí vive Dios y en el *Cerro* vive el Diablo, lo que debe ser bastante cierto. Los gruesos muros de piedra custodian estas reliquias arquitectónicas, bastante difíciles de visitar, debido a que, al igual que los museos, casi siempre están cerradas. La hermosísima iglesia de *San Martín de Tours* es de cons-





trucción más reciente, pero sus increíblemente ricos altares y pinturas de la época colonial han sido trasladados desde una iglesia muy vieja que hubo que demoler. El recargado barroco español, enriquecido con la plata y el oro de Potosí, brilla en todo su esplendor. En otra iglesia, el autor de esta nota fue testigo de un entierro y pudo notar que el oficio de "plañidera" todavía está vigente en Bolivia: una viejecita con innumerables faldas negras llegó en taxi a la puerta e inmediatamente dio comienzo a sus conmovedores lamentos. Los parientes del difunto escucharon con la misma expresión dura, pétrea, con que podrían estar igualmente sentados en la feria o trabajando en la falda del Cerro.

La silenciosa ciudad, como un moderno Harpagón, se envuelve en su poncho ancestral, se refugia en sí misma. Después de la caída del sol nadie camina, no se ve ni siquiera un policía. . . Para poder encontrar un "boliche" abierto en el cual mitigar el hambre, debí caminar una hora en la fría noche potosina.

Los gruesos muros no se abren fácilmente y las hermosas, pero densamente pobladas rejas, simbolizan el alma y el espíritu de la ciudad de Potosí.

● SUCRE

A unos 150 km de la vieja Potosí está

situada la no menos famosa Sucre, "apenas" a 2.790 metros sobre el mar.

El Altiplano, en general, no carece de hermosos paisajes, pero *este breve camino entre las dos ciudades es quizás el más hermoso de Bolivia*. El cielo diáfano —nunca llueve— permite que el sol ilumine generosamente precipicios, lagos, pintorescas rocas y otras bellezas, las que se alternan en el trayecto con oscuros y misteriosos valles. Apenas se ven frutos de la mano del hombre. La pobre tierra no puede sostener ni siquiera al tan humilde y tan poco exigente labrador boliviano, pese al tremendo trabajo que significa el cultivo de pedregosas terrazas enclavadas en las laderas de hocas montañas. Hay pocas, destartaladas casas y algunos pastores que cuidan sus elegantes llamas. Solamente cerca de las estaciones ferroviarias se puede apreciar algún signo de vida y ver en los cuidadores de las tuberías de gas a los representantes de la moderna civilización urbana. Después de una de las tantas vueltas de este camino, se nos aparece sorpresivamente una de las más importantes ciudades de Bolivia: Sucre —o sea, la antigua Chuquisaca—, que con sus abundantes torres y su inmaculada blancura hechiza hasta al más frío espectador.

Si Potosí es oscura, cerrada y de ca-

El patio de la Universidad de Sucre, la antigua Chuquisaca de la época colonial.

El techo de la catedral de Sucre, una edificación que se asemeja a una fortaleza.

El altar de la catedral de Sucre, magnífica labor de orfebrería hecha en plata maciza.

Sobre un fondo de áridas montañas, resaltan las figuras de estos trabajadores en el cerro de Potosí.

ACCESORIOS PARA CASAS RODANTES, MOTOR HOMES Y NAUTICA



● GENERADORES YAMAHA 220 - 12 V. 400 a 2600 WATTS PARA MOTOR HOMES CASAS RODANTES CASAS DE CAMPO

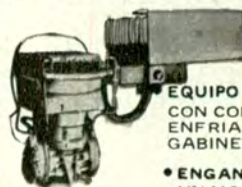


● ACONDICIONADORES DE AIRE - FACIL COLOCACION

● HELADERAS 3 Opciones GAS - 12 V. - 220 V. de 3 a 8 PIES



ENVIOS AL INTERIOR



EQUIPO REFRIGERADOR CON COMPRESOR 12 V. ENFRIA CUALQUIER GABINETE de 6 a 8 PIES



● INODORO PORTATIL CON CAMARA SEPTICA SEPARABLE

● ENGANCHES UN MODELO PARA CADA MARCA de AUTOMOVIL



ADEMAS: ANTENAS T.V. PARA CASAS RODANTES BOMBAS de AGUA - ESTUFAS - VENTANAS DESDE \$ 120.000.-

MERELLO

Av. MAIPU 742
T. E. 795 - 3503/4335
791 - 1292
●1638● Vicente López

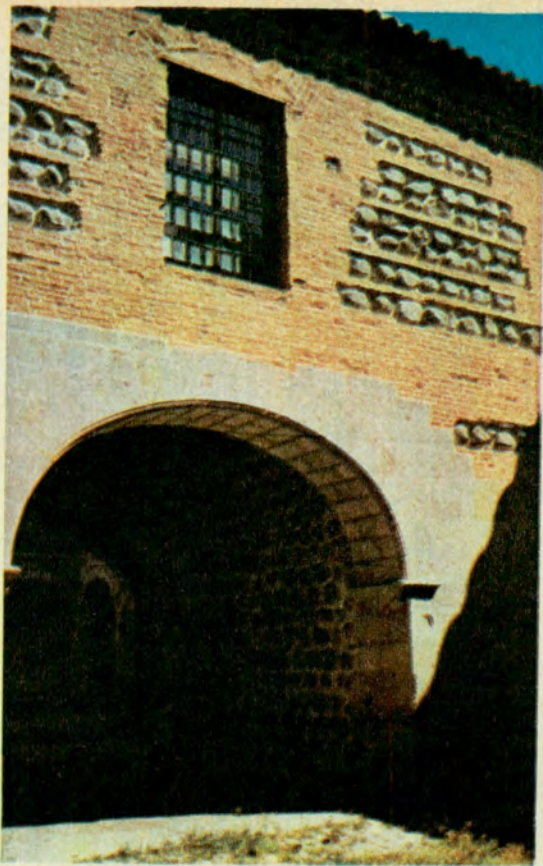


◀ Custodias de oro macizo, pertenecientes a la catedral de Sucre.

▶ Interior de la Ceca de Potosí, en el que se aprecia la solidez del edificio.

▶▶ La iglesia de los franciscanos, una de las treinta que posee la monumental Potosí.

▼ Una calle de Sucre, en la que sobresalen los hermosos balcones cerrados.





lles estrechas, *Sucre* es el polo contrario. La diferencia de 1.200 metros de altura es notable, disfrutándose aquí de una temperatura sumamente agradable, calles anchas y patios llenos de flores. El larguísimo parque-avenida que conduce desde la estación hasta el centro de la ciudad, irradia al atardecer un embriagador aroma de albahaca. La vieja ciudad fue siempre un lugar de estudio, cultura y belleza. Muchos de los próceres bolivianos y argentinos frecuentaron su famosa *Universidad*, que hasta hoy cumple celosamente su tarea. En el viejo edificio, bajo el mismo arco que se pasean los estudiantes de hoy, podemos imaginar a *Mariano Moreno* mientras soñaba el futuro de *América* en sus años de febril estudio en esa misma Universidad. Aún hoy el movimiento estudiantil da cierto color local a la ciudad. No faltan, por supuesto, las indígenas que viajan con sus ancestrales ropas, muy diferentes a las vistas en *Potosí*, pero con mucho en común en lo que se refiere a sus hábitos taciturnos.

Hermosos colegios, muy bien cuidadas iglesias —siempre abiertas— aparecen al doblar cada esquina y las campanas tañen casi sin interrupción, agregando el placer de escucharlas a todos los placeres anteriormente mencionados.

La *Catedral*, ubicada, por supuesto, en la *Plaza Mayor*, es impresionante por su tamaño. Su altísimo campanario parece más bien una fortaleza.

Quiebran la monotonía de las blancas paredes balcones con hermosísimos enrejados de madera, infaltables en casi todas las casas. Desde las terrazas de la iglesia de *San Felipe Neri* se abre un panorama de la ciudad que uno no podría olvidar jamás. Docenas de pequeñas torrecillas adornan la cornisa, y el hermoso techo colonial da un marco apropiado a varios pequeños campanarios.

El tesoro de la *Catedral* es único en toda *Sudamérica*. *El traje de la Virgen de Guadalupe está formado por una plancha de oro de más de 150 kilos de peso, finamente cincelada y adornada con innumerables perlas y piedras preciosas*. Los orfebres españoles desarrollaron aún más la innata habilidad manual de los indios y gracias a ello podemos maravillarnos con custodias de oro que son obras maestras de orfebrería, preciosos anillos, báculos que parecen flores de oro y otros objetos sacros en enorme cantidad y variados. La extraordinaria finura del bordado de las bolivianas está representada por docenas y docenas de casullas, de las cuales se exhiben sólo algunas, abiertas para poder admirar tanto buen gusto y maestría en el manejo de los hilos de

Una vista del colegio San Felipe Neri, de armoniosas líneas, en la ciudad de Sucre.



oro y plata sobre la nobilísima tela de la mejor seda.

Frente a la *Catedral* está ubicada la que fue *Casa de los jesuitas*, en cuyo recinto se declaró la Independencia boliviana. Los sillones, primorosamente tallados, serían un orgullo para cualquier museo de *Europa*. Los sucrenses son muy localistas y consideran a su ciudad como la verdadera capital de su país, lo que no deja de tener asidero, ya que el Poder Ejecutivo se mudó a *La Paz* mucho después de la declaración de la Independencia. La Corte Suprema sigue teniendo su sede en la antigua *Chuquisaca*, *Capital de la Audiencia de Charcas*.

El mayor inconveniente de la ciudad es su relativo aislamiento. Aparte de su sencillo aeródromo, el ferrocarril la une con *Potosí* y *La Paz*, por cierto bastante activamente. Hay, además, dos rutas no muy buenas, por donde los temerarios choferes bolivianos conducen sus sobrecargados ómnibus.

La vida autóctona todavía no está totalmente invadida por la civilización. Parece que en estas ciudades se hubiera detenido el tiempo. Entre estos mismos muros, sobre estas mismas calles y bajo estas mismas ropas, vivían también hace 300 años. Apenas algún somnoliento semáforo y algún raudo automóvil nos recuerdan que estamos en el siglo XX. ●

WELLS

PROVEEDURIA DE FABRICA
TEMPORADA
OTOÑO-INVIERNO

Casimires de lana	desde: \$ 55.000.- P/m.
Trajes	desde: \$ 490.000.-
Sacos sport	desde: \$ 210.000.-
Pantalones	desde: \$ 130.000.-
Telas de lana	desde: \$ 18.000.- P/m.
Polleras de lana	desde: \$ 70.000.-
Vestidos	desde: \$ 80.000.-
Blazers	desde: \$ 250.000.-
Tapados	desde: \$ 350.000.-

Telas y prendas con pequeñas fallas:
hasta 50 % de descuento.

SOCIOS DEL A. C. A.: 10 %
de descuento sobre todas sus compras.

Calle 30 (Infanta Isabel) N° 3552
San Martín

Lunes a viernes: 9 a 12 y 13 a 18.30 hs.
Sábado: 9 a 13 hs.

APUNTES PATAGONICOS

LOS ORÍGENES DE SAN MARTÍN DE LOS ANDES

Por JORGE ALEJANDRO ROHDE



Coronel Jorge Juan Rohde

SAN MARTIN DE LOS ANDES es hoy una progresista y pintoresca ciudad. Se encuentra dotada de inimaginables bellezas naturales que le han proporcionado, al presente, una promisoría corriente turística, atraída no sólo por el sugestivo paisaje, sino también por los deportes de invierno y por la fabulosa pesca en sus lagos. El origen de esta población es significativo. Se entronca con la saga heroica de la *Campaña del Desierto*, que allí justamente, en las estribaciones de los *Andes*, tuvo su epílogo.

Conjuga fundamentalmente dos hechos. Por un lado, la rendición a las tropas nacionales en operaciones en el *Neuquén*, del cacique o capitanejo *Curru Huinca*. Este, se presenta a las fuerzas del comandante *Suárez*—que actúa a las órdenes del general *Villegas*—, solicitando paz y, "en prenda de ello", dicen las crónicas de la época, avanza precedido por una bandera del país trasandino. Llega acompañado por cuarenta y dos lanceros, cuarenta y siete chinas y ochenta y cinco muchachos. El capitanejo y su gente, han sido largamente perseguidos por las fuerzas argentinas, hasta su arrinconamiento contra los faldeos andinos. Anteriormente, incursionaba con las in-

Establecida en un magnífico escenario natural, en el extremo oriental del lago Lácar, esta pujante ciudad del oeste neuquino nació en los años heroicos de la Conquista del Desierto, y entre sus inmediatos antecedentes figura Fuerte Maipú.

diadas del cacique *Saihueque*, junto con los capitanejos *Foyal*, *Chagallo*, *Nahuel*, *Salputla* y *Ojo de Pulga*. Por ello, su rendición es recibida con sin igual alegría. Inmediatamente, como solía ocurrir en aquellos tiempos, los indígenas son agregados en calidad de tropa auxiliar a las fuerzas expedicionarias.

Poco tiempo después—cuestión de días—, ocurre el otro hecho. El entonces capitán *Jorge Juan Rohde*, ayudante del general *Villegas*, en cumplimiento de órdenes de éste, procede a explorar y determinar la existencia de pasos de valor estratégico en la *Cordillera* aledaña. Asimismo, ese día 8 de febrero de 1883, lleva también la misión de relevar los puntos que pudieran revestir carácter estratégico y fuese factible fortificar. El capitán *Jorge Juan Rohde*, cumple la orden. De allí sale entonces la línea de once fortines que serpenteaba entre las montañas. Uno de ellos es *Fuerte Maipú*. Este no solamente es delimitado por *Rohde*, sino también—con la colaboración del ingeniero *Brondsted*— construido con los elementos precarios proporcionados por la agreste naturaleza de la comarca. Estaba ubicado en la *Vega del Maipú*. Es decir, en las cercanías del lu-

gar que ocupa *San Martín de los Andes*.

Este fortín se guarnece con una reducida tropa. Al menos en el momento inicial. La parte sustancial de la guarnición está compuesta, precisamente, por los lanceros auxiliares del mentado *Curru Huinca*. Y a la vera de la fortificación, a sus pies, se establecen los niños y las mujeres indígenas que los acompañaban. Después, poco a poco, se van agregando, como solía ocurrir en estos casos, otros pobladores, concretamente paisanos. Y toda esa gente se aferra en forma definitiva a su tierra.

De esta manera, cuando acontecimientos internacionales hacen innecesario el mantenimiento de la guarnición militar en el referido *Fortín*, abajo, a sus pies, la vida continúa apaciblemente para la incipiente población. El problema del indígena depredador ya ha quedado atrás. Y las dificultades con la *República de Chile* han hallado solución aparente a través de las vías diplomáticas.

Sin embargo, quince años después, cercano ya el fin del siglo, nuevamente crece la tensión y el riesgo de un conflicto armado.



Una vista general de la ciudad de San Martín de los Andes, que se extiende junto al lago Lácar, en un paraje de notable belleza.



Buenos Aires acaba de salir de la tremenda crisis política, financiera y social "del 90". La primera clase de conscriptos hace su servicio militar en la zona de Curú-Malal. Los italianos residentes en la ciudad capital —por aquel entonces, como señala Fauwset en su *Diario*, se habla aquí más italiano que castellano—, forman legiones para marchar al combate contra los trasandinos. Del otro lado, Chile también se rearma. Y, asimismo, ha pasado por tremendas convulsiones. El presidente Balmaceda, liberal, es depuesto por una revolución encabezada por la marina. El ejército leal, es derrotado. Balmaceda, refugiado en la legación argentina en Santiago, se dispara un tiro en la sien.

Nuestro ejército recibe órdenes de recuperar la línea de fortines abandonada años ha. Fuerte Maipú es nuevamente guarnecido, en el caso por tropas del R. C. 3. El arbitraje inglés, los problemas emanados de la marcación de la línea de las más altas cumbres, y la fundamental importancia que revestía la demostración efectiva de la posesión de hecho del territorio por parte de poblaciones civiles activas, hacen que resulte imperativo

darle carácter más formal y concreto a la población inorgánica aglutinada en la Vega del Maipú. El trámite debe acelerarse, ya que el comisionado inglés, coronel Tomás Holdich, puede en cualquier momento pasar a inspeccionar la zona.

El antiguo capitán Rohde, es ahora coronel y revista en calidad de jefe de Estado Mayor de la División de los Andes, acantonada en Fuerte General Roca, en el Río Negro. Rohde es un jefe dotado de una aguda visión de táctico y tiene igualmente grandes conocimientos estratégicos. Es ingeniero militar, topógrafo y cartógrafo. Es él quien promueve, de consiguiente, la fundación de una población civil, orgánicamente delineada y establecida. Anteriormente lo había hecho con Choele Choele.

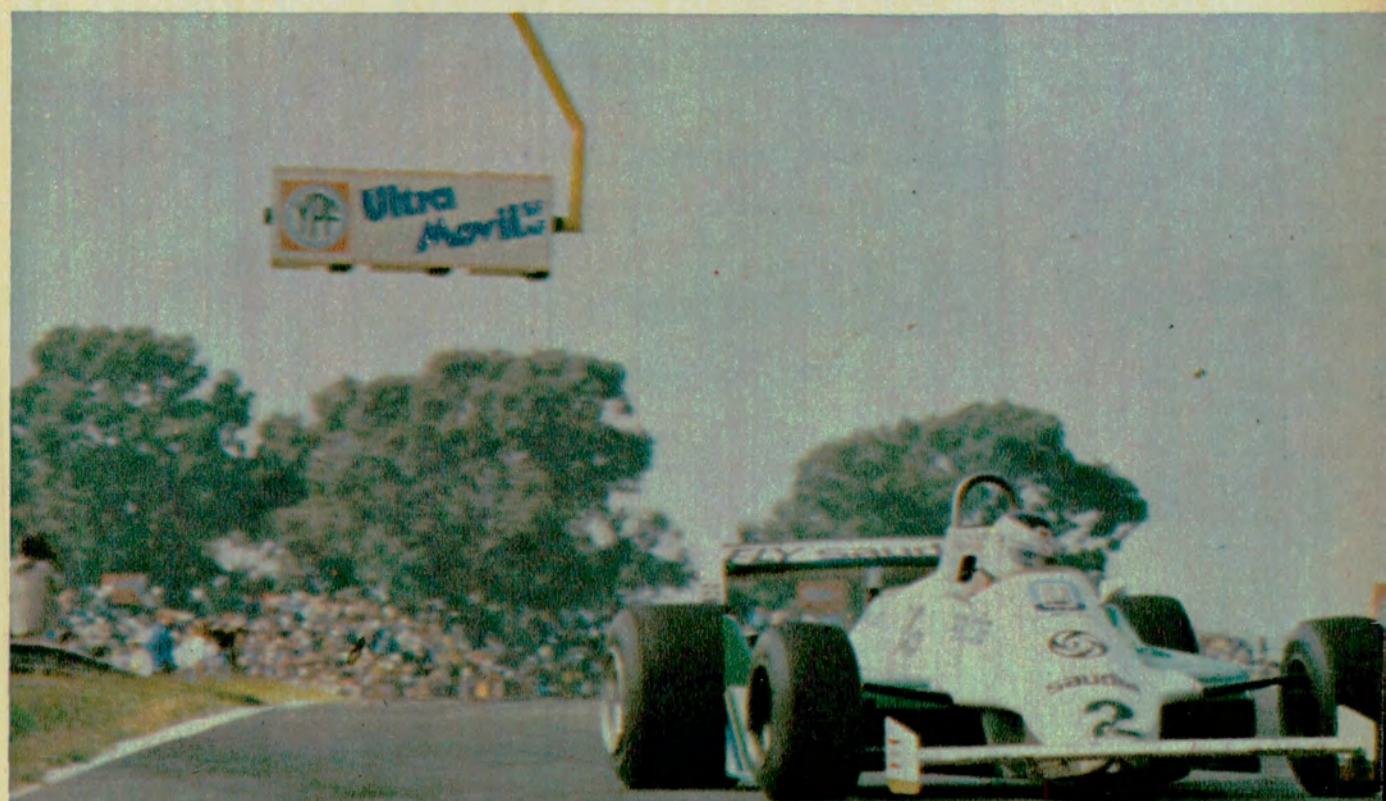
Por ello, el 4 de febrero de 1898, procede a fundar solemnemente "en representación de S.E. el Sr. Presidente de la República José Evaristo Uriburu, el pueblo que designa como San Martín de los Andes. El coronel Rohde dedicó su prolongada carrera militar de treinta y un años de servicios, en gran medida, a nuestro sur patagónico. Debe considerárselo como un verdadero pionero y visionario. Realiza todas las campañas

emprendidas al Desierto a partir del año 1879. Sus trabajos cartográficos y topográficos hacen factibles las campañas mencionadas. Fue, además, un verdadero enamorado del paisaje cordillerano. Muchos montes y pasos del Neuquén llevan hoy los nombres con que él los bautizó. Descubrió el paso de Bariloche, perdido dos siglos antes. Protegió y guió a los inmigrantes que deseaban afincarse como colonos. No solamente allí, sino también más lejos. Popper, el famoso Popper de Tierra del Fuego, recibió su eficaz ayuda. Y un inmigrante alsaciano, cuyo apellido es hoy marca de una de las más conocidas bodegas de Mendoza, inició su exitosa carrera apuntalado por el consejo y la ayuda fraterna de Rohde.

Puede por todo ello decirse que este militar fue en realidad un verdadero precursor, con una visión cabal del futuro. Sus crónicas y relatos de las selvas, montañas y valles, que explora, hoy parceladas por rutas y caminos, cubiertas de industrias y ciudades, de puertos y de complejos turísticos, nos dejan entrever su permanente amor y la fe inmensa en la concreción de lo que hoy es una hermosa realidad. ●

GRAND PRIX

LA ATRACCIÓN DE LA FÓRMULA UNO



Los bólidos de la F. 1 volvieron a atronar con sus potentes motores el Autódromo Municipal y el público argentino, como era de esperar, respondió masivamente, dando así colorido marco a una reunión inolvidable.

Aunque se le negó el triunfo, Carlos Alberto Reutemann cumplió una actuación excelente.





El presidente de la Nación en el palco oficial, acompañado por el intendente municipal de la ciudad de Buenos Aires, brigadier Osvaldo Cacciatore y por el presidente de nuestro Club, doctor César Carman. También se aprecia en la foto al presidente de la FISA, Jean Marie Balestre, y al secretario general del ACA, escribano Adolfo Scarano.

UNA MULTITUD sin precedentes en su historia, colmó el *Autódromo Municipal de la Ciudad de Buenos Aires* para presenciar, el 12 de abril pasado, la disputa de una nueva edición del *Gran Premio de la República Argentina de Fórmula 1 Internacional*. La competencia fue organizada por el *Automóvil Club Argentino*, que de esta forma brindó una vez más su aporte para que nuestro país tuviera, como en años anteriores, la oportunidad de ser sede de la fiesta mayor del calendario deportivo automovilístico. La carrera fue presenciada por el presidente de la Nación, teniente general (RE) *Roberto Eduardo Viola* y ésta constituyó su primera aparición pública desde que asumió la primera magistratura de la República. Las alternativas de la competencia pudieron ser seguidas por millones de personas en la *Argentina* y en el mundo entero, a través de las imágenes de la televisión nacional. Fue, en suma, un día inolvidable para el deporte y una prueba fehaciente, a ese respecto, de la tradicional hidalguía de los argentinos, que aplaudieron al triunfador como si se tratase de un piloto argentino, a la par que saludaron entusiasmados el brillante desempeño de *Carlos Alberto Reutemann*, que lo llevó, como en otras innumerables ocasiones, a ascender al podio de los vencedores.

● UN DIA INOLVIDABLE

Lo cierto es que el domingo, con las primeras luces del alba y cuando la zona del *Parque Almirante Brown* aún se encontraba cubierta por un manto de niebla, largas caravanas de entusiastas aficionados se dirigieron hacia el *Autódromo Municipal*, cuyas puertas fueron abiertas a las 8.

Fue así como, a las 10, cuando faltaban tres horas para la iniciación de la competencia, las instalaciones estaban cubiertas casi en su totalidad, y era tal la cantidad de personas que en diversos medios de locomoción se dirigían a presenciar la carrera, que *Carlos Alberto Reutemann* tuvo que ingresar al autódromo llevado por un motociclista de la *Policía Federal*.

El colorido de las tribunas y el bullicio de la gente desafiaban a esa hora la todavía existente amenaza de lluvia y poco después, la llegada de los corredores y de los distintos equipos que iban a participar en la competencia ayudaron a matizar la espera.

El entusiasmo fue creciendo y cuando se iniciaron los ensayos de tanques llenos, un clamoreo ensordecedor cubrió las instalaciones. Cuentan los memorio-

so que desde los legendarios tiempos de *Juan Manuel Fangio*, *José Froilán González* y *Oscar Gálvez* no presentaba el autódromo un aspecto tan imponente, con un lleno total en las tribunas, que eran entonces de menor capacidad.

Es que las entradas se habían agotado días atrás, por lo cual no quedó ningún lugar sin cubrir en el ahora ampliado escenario. Es de destacar el ejemplar comportamiento del público, ya que toda la jornada transcurrió en un clima correcto y sin que se produjera ningún episodio que empañase la fiesta que se estaba viviendo.

● LLEGA EL PRESIDENTE DEL ACA

A las 9, acompañado por el presidente de la *Federación Internacional del Automovilismo Deportivo (FISA)*, *Jean Marie Balestre*, arribó al autódromo el presidente del *Automóvil Club Argentino*, doctor *César Carman*, quien enseguida comenzó a recorrer las instalaciones y departió amablemente con algunas de las personas presentes, tras lo cual se dirigió a la *Oficina de Prensa* que el ACA levantó —como el año anterior— en un lugar privilegiado del autódromo para que el periodismo pudiera seguir con comodidad el desarrollo de la carrera (véase recuadro). Allí, interrogado por los hombres de prensa, manifestó su satisfacción por la jornada que se estaba viviendo y dijo compartir también el deseo de todos los argentinos de que *Carlos Alberto Reutemann* y *Ricardo Zunino* tuviera una figuración destacada.

● LLEGA EL GENERAL VIOLA

Cerca de las 12.40 llegó al *Autódromo Municipal* el presidente de la República, teniente general (RE) *Roberto Eduardo Viola*, quien había sido invitado a asistir a la competencia por una delegación del ACA que encabezada por su presidente, doctor *César Carman*, concurrió a la *Casa Rosada* el viernes anterior a la carrera.

El general *Viola* llegó al circuito en helicóptero, acompañado por el secretario general de la Presidencia, general de brigada *Santiago Martella*, y el jefe de la *Casa Militar*, contraalmirante *Roberto Benito Moya*. El presidente fue recibido en el *Autódromo* por el intendente de Buenos Aires, brigadier *Osvaldo Cacciatore*, el presidente del *Automóvil Club Argentino*, doctor *César Carman*, y el presiden-



Carlos Alberto Reutemann, quien cumplió otra excelente actuación al volante del Williams número dos. A la izquierda, el brasileño Nelson Piquet, vencedor con una máquina prácticamente inalcanzable ese día.



te de la *Federación Internacional del Automovilismo Deportivo*, Jean-Marie Balestre.

Con ellos, el presidente de la Nación se dirigió enseguida hacia el palco de honor, en medio de los aplausos de la concurrencia.

Además, asistieron a la carrera, los ministros del *Interior*, general de división *Horacio Tomás Liendo*; de *Economía, Hacienda y Finanzas*, doctor *Lorenzo Sigaut*; de *Industria y Minería*, ingeniero *Eduardo Oxenford*; de *Defensa*, contralmirante (R) *Norberto Couto*; de *Agricultura y Ganadería*, *Jorge Aguado*, y de *Trabajo*, brigadier *Julio César Porcile*. También concurrió el gobernador de la provincia de *Buenos Aires*, general de brigada *Oscar Bartolomé Gallino*, así como otras autoridades nacionales y provinciales.

● SE LARGA LA COMPETENCIA

Finalmente, en medio de extraordinaria expectación y tras la tradicional vuelta previa, las máquinas se alinearon en zig-zag, a siete metros de distancia entre sí.

Enseguida, cuando el quintuple campeón mundial *Juan Manuel Fangio* bajó la bandera, el australiano *Alan Jones* picó en punta, seguido por el brasileño *Nelson Piquet* y por nuestro *Carlos Alberto Reutemann*. Ese fue, quizás, el momento más emocionante de la tarde y el que provocó un clamoreo ensordecedor en las tribunas repletas de público, ya que lo que aconteció después fue una demostración cabal de que el *Brahman* de *Piquet* y el de *Héctor Rebaque* —hasta que se vio obligado a abandonar— resultaban inalcanzables para el resto de los participantes. Ello influyó, sin duda, para que el público asistiera a una carrera sin mayores alternativas en los puestos de vanguardia y tanto fue así que la última gran emoción de la tarde se vivió cuando *Carlos Alberto Reutemann* se adueño de la segunda colocación, que ya no abandonaría hasta el epílogo.

Hubo, en suma, un ganador indiscutible, que recibió cálidos aplausos por parte de todos los asistentes y un brillante desempeño del piloto santafesino, quien con un automóvil, en esta ocasión, inferior, mediante su conducción impecable logró un honroso lugar que, hasta ese momento, le permitía liderar el campeonato mundial de conductores, con 21 puntos.

El público también así lo entendió y lo premió con un aplauso sonoro cuando,

El doctor César Carman, Juan Manuel Bordeu, Jean Marie Balestre, el ingeniero Sierra y el escribano Adolfo Scarano, durante la jornada en el autódromo.



UNA PERFECTA ORGANIZACION

El rotundo éxito organizativo alcanzado, una vez más, por el *Automóvil Club Argentino* durante la disputa de nuestro Grand Prix, fue un justo premio a los ingentes recursos humanos y económicos movilizados por la Institución.

A ese respecto, y como simple ejemplo de lo afirmado, en la faz organizativo-deportiva se superaron sin inconvenientes los problemas que suponía una competencia a la que se presentó una mayor cantidad de máquinas que en años anteriores. Si esa largada fue perfecta, se debió, por un lado, a la excelente marcación de la grilla de partida en el suelo del autódromo y, por otro, a la presencia de un comisario de pista por cada coche que controlaba la correcta ubicación de la máquina. Además, en el momento de la largada, desde la torre de control —elevada este año un piso más— se grabó en videocassette el momento de la partida, lo cual permitió volver a observarla en sus mínimos detalles mientras los corredores efectuaban la primera vuelta al circuito. También se filmó el paso por la zona del curvón, con idéntico propósito. Este sistema de control es la primera vez que se utiliza en una competencia automovilística en nuestro país y demostró ser una eficaz ayuda para la correcta fiscalización de la carrera. A este respecto, el presidente de la *FISA*, Jean-Marie Balestre, elogió calurosamente la labor realizada por el *ACA*. Por otra parte, en esta carrera se utilizó, por primera vez en la Argentina, un sistema electrónico, mediante computadora y sensores, para tomar los tiempos de cada corredor.

Con este fin, cada automóvil emitía una señal distintiva de radio, que era inmediatamente captada en el control de cada paso del vehículo, y el dato retransmitido al monitor de cómputos.

COMODIDADES PARA EL PERIODISMO

Tal como aconteciera en 1980, la nueva edición de nuestro Gran Premio, pudo ser seguida por el periodismo especializado con todas las comodidades necesarias para su trabajo. En tal sentido, también en esta oportunidad, el *ACA* levantó una Oficina de Prensa de 400 metros cuadrados, con 12 líneas de telefonía internacional por discado directo, 10 de télex nacional e internacional, y 20 líneas urbanas. Instaló asimismo tres monitores color, con transmisión directa de la carrera, sin publicidad, y un monitor de cómputos, conectado permanentemente con la cabina de cronometraje. Además, la oficina contó esta vez con un servicio de fotocopiado y, sobre la tribuna levantada especialmente para el periodismo, se instalaron líneas telefónicas para que desde allí los hombres de prensa se pudieran comunicar con sus medios informativos. Por otra parte, para las transmisiones radiales, se levantaron cabinas en la parte alta de las tribunas. Estas cabinas también contaron con aparatos de televisión color, para facilitar una visión integral del desarrollo de la competencia.

En la sala de prensa, en un estrado acondicionado especialmente para ello, Nelson Piquet ofreció al término de la carrera una conferencia de prensa. Allí, en medio del entusiasmo de los periodistas compatriotas, el piloto brasileño se prestó a la requisitoria y contestó preguntas relacionadas con la carrera que acababa de ganar, así como sobre diversos aspectos relacionados con el campeonato mundial de automovilismo de su especialidad.



En la recepción que ofreció en su residencia antes de la carrera, se ve al doctor César Carman junto con el señor Jean Marie Balestre y señora, y el señor César C. Carman (h).

en compañía del piloto brasileño y de Alain Prost, que se clasificó tercero, ascendió al podio de los vencedores.

Poco después, los tres fueron agasajados por el presidente de la Nación, quien entregó una copa al ganador y una plaqueta al piloto argentino, entre los aplausos de quienes presenciaban la escena.

● BRILLANTE EPILOGO

Cuando los ganadores subieron al podio fueron felicitados también por el presidente del ACA, quien se mostró particularmente satisfecho por el desempeño de Carlos Alberto Reutemann, a quien el público le tributó, en reconocimiento, una emocionante despedida cuando se retiró hacia los boxes.

En cuanto al ganador, ofreció una conferencia de prensa en la sala montada especialmente para ello por el *Automóvil Club Argentino*. Allí reconoció la hidalguía y sentido deportivo del público asistente y se mostró muy feliz de haber triunfado en la *Argentina*.

Por último, mientras la multitud se retiraba, desde la sala de prensa las teletipos de los enviados especiales a la competencia llevaban al mundo la información de lo acontecido.

Para entonces, en un alarde de celeridad y eficacia, ya había sido distribuido entre los periodistas el *Libro de Cómputos* prolijamente impreso y encuadernado. En esta obra, que el *Automóvil Club Argentino* entrega tradicionalmente después de cada *Gran Premio de la República Argentina*, se consigna, circuito a circuito, la performance de cada uno de los competidores.

En el periodismo hubo un reconocimiento expreso hacia la ejemplar organización que tuvo la carrera y que fue una muestra más de la capacidad organizativa del ACA, que a lo largo de los años viene haciendo considerables esfuerzos para que la fiesta máxima del automovilismo tenga la continuidad que la pasión de los argentinos por este deporte se merece. ●

CLASIFICACION FINAL

Puesto	Piloto	Marca	Tiempo	Vueltas
1º	Nelson Piquet	Brabham BT 49	1h34m32s74/100	53
2º	Carlos Reutemann	Williams FW 07	1h34m59s35/100	53
3º	Alain Prost	Renault Turbo	1h35m22s72/100	53
4º	Alan Jones	Williams FW 07	1h35m40s62/100	53
5º	René Arnoux	Renault Turbo	1h36m04s59/100	53
6º	Elio De Angelis	Lotus 81	1h34m39s53/100	52
7º	Riccardo Patrese	Arrows A3	1h34m47s92/100	52
8º	Mario Andretti	Alfa Romeo	1h35m07s35/100	52
9º	Sigfried Stohr	Arrows A3	1h35m50s26/100	52
10º	Bruno Giacomelli	Alfa Romeo	1h33m39s41/100	51
11º	Andrea de Cesaris	McLaren M29	1h34m51s65/100	51
12º	Jan Lammers	ATS D4	1h35m48s32/100	51
13º	Ricardo Zunino	Tyrrell 010	1h36m14s70/100	51
14º	Gilles Villeneuve	Ferrari Turbo	1h13m30s95/100	40
15º	Patrick Tambay	Theodore TY-01	1h05m42s08/100	36
16º	John Watson	McLaren M4	1h09m11s76/100	36
17º	Héctor Rebaque	Brabham BT 49	57m16s11/100	32
18º	Chico Serra	Fittipaldi F8	52m19s13/100	28
19º	Jacques Laffite	Ligier Talbot	35m56s17/100	19
20º	Marc Surer	Ensign N180	26m01s72/100	14
21º	Keijo Rosberg	Fittipaldi F8	7m36s21/100	4
22º	Nigel Mansell	Lotus 81	5m51s49/100	3
23º	Didier Pironi	Ferrari Turbo	5m56s90/100	3
24º	Eddie Cheever	Tyrrell 010	3m05s30/100	1

Promedio del ganador: 200,630 kilómetros por hora.

Récord de vuelta: Piquet, en la 5ª, con 1m45s287/1000, a un promedio de 204,066 kilómetros por hora.

Campeonato de pilotos: Reutemann 21 puntos; Jones 18; Piquet 13; Prost y Patrese 4; De Angelis, Surer y Andretti 3; Cheever y Arnoux 2; Laffite y Tambay 1 punto cada uno.

Campeonato de constructores: Williams 39; Brabham 13; Renault 6; Arrows 4; Lotus, Alfa Romeo y Ensign 3; Tyrrell 2; Theodore y Ligier 1 punto.

CASA
RODANTE

RN
Ruca Nahuel



Desde \$ 5.950.000.-

FABRICA,
VENTA,
GUARDERIA
Y
ACCESORIOS

EN FIBERGLASS

SANTANDER 67 (ex San Juan) (1832) L. de Zamora
Tel.: 243-0901 Altura Av. Garibaldi 1700

PESCAMPING ONCE

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

EQUIPO DE PEJERREY

Caña telescópica 5 tramos fibra importada 3,90 mts marca Shakespeare, pesahilos porcelanosa, con capuchón protector y funda portacaña con portareel (plegada mide 90 cm). Reel frontal origen Japón con carga completa nylon 0,30 mts. líneas de flote con boyas madera balsas especiales, con anzuelos franceses, lombrices con tapa y divisiones internas, caja portaequipo con estante interno:

\$ 259.000.-

EQUIPO DE LANZAR

Caña lanzar fibra vidrio dos tramos largo 3,50 mts, triple manopla de goma, portareel de acero inoxidable. Reel frontal grande, capacidad de carga 250 mts. nylon 0,50 mts. Línea pasca variada, plomada, cuchillo pescador varios usos, funda portacaña, sacanuelos metálico, caja portaequipo con estante interno:

\$ 329.000.-

ENVIOS AL INTERIOR EN EL DIA

autoclub 29



LAGUNA BRAVA

MÁS ALLÁ DE TODA HUELLA

Por FEDERICO B. KIRBUS

Todavía quedan muchas posibilidades de viajes aventurados en la inmensa extensión de la Argentina. Nuestro colaborador refiere un viaje singular, del cual fue protagonista, en el noroeste de La Rioja. La base de esta incursión —puede calificársela así dado su paralelismo con una bien planeada y mejor ejecutada operación bélica— fue la localidad de Villa Unión.

30 autoclub



En los tramos
iniciales del
itinerario, el
camino es natural,
pero razonablemente
transitable.
Hacemos un alto
para esperar a los
compañeros rezagados.



Los penitentes son
pirámides de
nieve que se forman
casi exclusivamente
en regiones
subtropicales. Más
que de nieve, se
trata de hielo
semiderretido.



Nos aproximamos a
una de las contadas
lagunillas o salinas
que se encuentran en
el viaje. Sus aguas
son salobres y de
color verde, con
cañaverales de
intenso amarillo
en sus orillas.



Desde el borde
de la Laguna
Brava —mitad salina,
mitad estanque
ácueo— el
panorama
cordillerano es
tan sobrecogedor
como solitario
el lugar.



VIAJEROS y geógrafos célebres, tales como *Hermann Burmeister* y *Victor V. de Moussy*, fueron los primeros que en la segunda mitad del siglo pasado aportaron algunas informaciones razonablemente documentadas sobre el lugar. Hasta entonces, esta singularísima formación lacustre, mitad lago, mitad salar, sita en el extremo meridional de la *Puna de Atacama*, apenas era conocida por los arrieros que regularmente llevaban el ganado desde *Jagüe*, en el norte de *La Rioja*, hasta los oasis verdes de los ríos *Huasco* y *Copiapó*, en *Chile*.

No hay camino que conduzca hasta esa remota región. Sólo existen sendas borrosas que inevitablemente hay que seguir con la ayuda de un baqueano, y a veces tan sólo se intuyen las huellas entrecruzadas y erráticas de camionetas conducidas por prospectores de minas, geólogos o las patrullas de *Gendarmería Nacional* que, por ser zona limítrofe, recorren a intervalos regulares esta vasta soledad.

Hasta que en las últimas dos décadas

la disponibilidad de fotografías aéreas y satelitarias permitió un reconocimiento global y pormenorizado de la zona, poco se sabía de su ubicación, extensión y forma exactas. Tan poco transitado, tan desolado, tan agresivo es el lugar, que la tradición vernácula oral incluso terminó por perpetuarse en la toponimia cartográfica. Esos relatos hablan de caminantes y jinetes que al acercarse demasiado a sus orillas fueron absorbidos por los tremedales que engarzan la costa (tal vez sólo se hundieron hasta las rodillas y probaron su agua intensamente amarga); de reverberaciones visibles al mirar al ras de la superficie acuática (que en realidad son producidas por el aire en movimiento al ser calentado por el sol); de géiseres que aparecen con igual rapidez con que se desvanecen (y que no son otra cosa que gigantescas trombas de sal granulada arrastradas por los torbellinos ventosos), y de tantos otros fenómenos que cabía aplicar un solo nombre que encerraba acertadamente todos estos fenómenos: *Laguna Brava*.



● NACE UNA EXPEDICION

Más de una vez había detenido mi índice en la *Laguna Brava* al deslizarlo nostálgicamente sobre la *Carta Vial de Zona número 1*, o bien el plano de la provincia de *La Rioja*, elaborados por la *División Cartográfica* del ACA. Pero, ¿de qué servía soñar tanto si el camino consolidado que más se acerca termina inexorablemente en *Jagüe*? Desde allí había que continuar más de un centenar de kilómetros a campo traviesa, por los lechos de ríos secos, por mesetas extensas de pedregullo, sin apoyo logístico alguno. Además, ¿con qué vehículo?

Cierto día, imprevisiblemente, una carta tan grata como extensa hizo que, galvanizado, contuviera por unos momentos la respiración. En la misiva nuestro amigo *Werner Lorenz*, propietario de la *Hostería de Turismo* de *Villa Unión*, relataba pormenores de un viaje absolutamente fantástico realizado con dos camionetas a la región de la *Brava*, describiendo un paisaje tan policromo como ignoto. Este relato no hizo más que avivar mi interés por la *Laguna Brava*, curiosidad que ya antes había despertado en mí la pormenorizada narración que me proporcionara el doctor *Emilio González Díaz*, geólogo de la *Secretaría de Minería y Geología* y uno de los mejores conocedores de aquella área.

Fue allí y entonces, pues, donde nació nuestra expedición. *Villa Unión* era desde luego punto obligado para establecer nuestro "campamento base", tanto por

la disponibilidad de servicios generales como por la presencia de una coqueta estación de servicio del *Automóvil Club Argentino*, donde podíamos surtarnos en abundancia de nafta y de agua potable. Porque, y esto es un detalle de fundamental importancia: aun cuando nos disponíamos a viajar por los cauces de ríos para llegar a una laguna, no encontraríamos una sola gota de líquido potable en todo el trayecto.

Después, los vehículos. Optamos por dos *Land Rover*, ambos con cajas de cambios de alta y baja y tracción en las cuatro ruedas. Considerábamos que si hace una década un puñado de obstinados británicos lograron vencer con tales unidades el impenetrable *Tapón del Darién* por tierra, deberíamos poder nosotros también llegar con razonable seguridad a la *Laguna Brava*.

Luego, la época. Por las condiciones climáticas extremas que predominan en la *Alta Cordillera* son apenas 60 días, divididos en dos períodos iguales, los que mejor se prestan para llevar a cabo semejante raid: los meses de abril y noviembre. Antes o después de estas dos estaciones, tanto las lluvias como el intenso frío y las nevadas, tornan problemático todo intento de desenvolverse allí con seguridad. Noviembre es incluso más favorable porque se pueden seguir las huellas abiertas por otros vehículos durante el invierno, huellas que las lluvias de verano borran sin que se disponga siquiera de un rastro para orientarse en esta vastedad carente de señales, letreros o mojones.

● RUMBO A LO DESCONOCIDO

El equipo integrado por cinco hombres —dos jóvenes ingenieros suizos, los colegas *Antonio Legarreta* y *Rudi Varela* y el autor— arribó al campamento base en los últimos días del mes de octubre. En *Villa Unión* se llenaron los bidones con combustible y agua, se avanzaron los distribuidores para no padecer la tan molesta pérdida de potencia, mal llamada "apunamiento", y se oyeron los informes de los pocos expertos que habían recorrido la zona. El ingeniero *Werner Lorenz* nos supo dar la distancia exacta desde la estación de servicio del ACA hasta el borde sur de la laguna: 243 km.

Calculábamos que nuestro consumo de nafta oscilaría en alrededor de 20 litros/100 kilómetros, pero por las dudas llevábamos combustible suficiente para un margen de error del 25 por ciento. En la práctica, los vehículos, con el punto de encendido adecuadamente avanzado y conducidos con cuidado, consumieron, empero, menos aún de lo que habíamos estimado como mínimo.

El apoyo de la *Gendarmería Nacional* nos permitió incluso contar con un integrante de esta repartición, que nos acompañó e hizo que fuéramos de la partida seis en vez de cinco. La alimentación preparada era lo acostumbrado para esfuerzos tan extremos y alturas tan grandes: té con limón y azúcar, pastillas de glucosa, algunas galletitas dulces, muy poca fruta seca y, sobre todo, agua. En la caja de uno de los *Rover* llevába-



◀◀
Por tramos, el camino aparece razonablemente nítido y bastante transitado, pero en la mayor parte del trayecto apenas se reconocen unas huellas muy tenues.

◀
Este callejón es en realidad el cauce de un río que en verano, después de las inevitables lluvias, se convierte en un torrente que arrasa con todo.

mos, además, un tubo de oxígeno con máscara que nos permitiría combatir la anoxia apenas algún compañero presentara síntomas de este fenómeno.

Un buen día, a las 5 y 20 de la mañana —debido a la diferencia de longitud respecto de Buenos Aires, una hora y media antes de la salida del sol— arrancamos rumbo a lo desconocido. Seis horas de viaje nos aguardan, tal vez siete, y otras tantas en el tramo de regreso.

● SOBRE LAS NUBES

La oscuridad nos envuelve hasta *Vinchina*, donde amanece. Poco antes de las ocho, con cielo nublado, nos detenemos brevemente en *Alto Jagüe*. Desde aquí sale una ruta en dirección a la *Cordillera*, pero de los 35 kilómetros proyectados sólo diez existen en forma precaria. Una vez abandonado el camino, los cauces de los ríos nos servirán de avenidas, y los arroyuelos de sendas. Avanzamos por los lechos —en esta época del año felizmente secos— de los ríos *Colorado* y del *Peñón*, para luego subir una cuesta recta y extensa hasta llegar a la *Pampa del Leoncito*.

Desde aquí se abre, por vez primera, un panorama sin igual: nos hallamos más alto que las nubes que todo lo envuelven, excepto las cumbres del macizo del *Famatina*. Al poniente, más nubes que cubren como algodón algunos valles chilenos. Una vista sobrecogedora.

Pero apenas hay tiempo para que las cámaras registren lo que la palabra no alcanzaría a describir. Cañadones estre-

chos, subidas empinadísimas, luego planicies cubiertas de grava y, a las nueve y media, una hoyada con una salina cubriendo su fondo: el *Salar del Leoncito*.

Algunas vistas más, la primera carga de combustible para comprobar "cómo andamos de nafta", y adelante. El color predominante es el marrón, salpicado entre los 3.800 y los 4.200 metros por el *pasto puna* intensamente amarillo. Cerros cubiertos de nieve aparecen y quedan atrás. Hacia las once, otra hondonada, y en su centro, una esmeralda natural: la *Laguna del Veladero*, de intenso color verde. Sólo una breve detención, un vistazo, y adelante. Es que hemos optado por volver esta misma noche, para no llevar carpas, bolsas de dormir y todo el equipo que haría falta para acampar en estas altitudes.

El sol ya se encuentra en el cenit. Son exactamente las doce cuando traspone mos, casi sin advertirlo, el punto más alto de nuestra dilatada travesía. El altímetro de precisión, debidamente corregido, marca 4.319 metros sobre el nivel de los océanos. Hace rato que hemos abandonado las sendas, y las pocas huellas dispersas se prestan más para confundir que para orientar.

● EN LA LAGUNA

¿Cuánto falta aún para la *Brava*? Una y otra vez nuestro baqueano nos asegura que "poco". Y, por fin, divisamos el espejo blanco en lo hondo de una inmensa hoyada. Pero no nos acercamos directamente a su orilla occidental sino que damos la vuelta por el *Cerro del Peñón Negro* atravesando un campo de piedras tan grandes e irregulares que aun el paso de hombre resultaría una velocidad suicida para los vehículos.

Pero por fin se termina el martirio, y delante de nosotros se extiende una pampa en declive, regularmente cubierta de pedregullo, *pasto puna* y algunos *campos de penitentes*. Lanzamos los coches a todo lo que dan los motores en esta altura, porque ningún obstáculo se interpone en el camino, y bajamos a la *Laguna Brava* a más de 80 kilómetros por hora. Son las 13.25 cuando finalmente nos detenemos en su orilla meridional.

Es imposible contemplar tanta belleza y retenerla toda en la retina. Felizmente las diapositivas color nos permitirán más tarde revivir parte de esta aventura singular. No demoramos mucho en comprobar que el apelativo "brava" no está tan infundado: tanto nosotros, al caminar, como nuestros vehículos, nos hundimos en el suelo gredoso, las reverbera-

ciones sobre el lago existen y encandilan, y en la orilla opuesta, unas gigantes cas trombas de sal realmente dan la impresión de géiseres, con la diferencia de que se trasladan velozmente.

Todavía más: a poca distancia de la costa, tal vez a unos 200 metros, divisamos los restos de un avión que hace tres lustros aterrizó en la *Laguna Brava* y, posteriormente, fue en gran parte desmantelado. A nuestro regreso habremos de reunir los curiosos pormenores que rodearon este accidente aéreo que pese a todo tuvo un epílogo afortunado, y nos encontraríamos con otra historia fascinante dentro de la vivencia de por sí extraordinaria que ha sido nuestro viaje hasta esta inmensa laguna salada de 18 kilómetros de largo, sita a 4.177 metros sobre el nivel del mar.

● EL REGRESO

El tiempo es espléndido, el paisaje fabuloso. Todos estamos de acuerdo en que lo más lindo sería quedarse aquí, pero todos sabemos, a la vez, que dentro de pocas horas la temperatura habrá descendido tanto que nos moriríamos inexorablemente de frío.

A las 13.53, según el apunte preciso en la libreta de campaña, reanudamos el viaje. Desandamos el camino hecho, pero viendo ahora cerros, otra laguna llamada *La Verde* y formaciones diversas, que tanto por nuestra dirección de marcha inicial como por el diferente ángulo de incidencia de los rayos solares, no habíamos detectado de mañana. Un último vistazo hacia atrás a través del espejo retrovisor, mirada que contiene la promesa de volver otro día aunque no sepamos todavía con qué vehículo capaz de transitar por esta región inhóspita. Después, la vuelta con la mente ya más serena y la satisfacción de haber logrado algo casi imposible.

Felizmente, ni siquiera una sola pinchadura, posibilidad siempre latente debido a la presencia de tantas piedras puntiagudas, aunque fácil de contrarrestar con suficiente presión de inflado, nos hace perder tiempo. Sólo la infaltable basurita o gotita de agua que obstruye el surtidor principal del carburador nos juega una mala pasada antes de regresar a *Jagüe*. Son las 21.35 cuando finalmente arribamos a *Villa Unión*. En total, hemos estado viajando durante 16 horas y un cuarto, habiendo recorrido escasos 500 kilómetros. Un hermoso día. Un viaje inolvidable. Quizás alguna vez volvamos transitando por caminos construidos con todas las de la ley en lugar de hacerlo a campo traviesa. Será más fácil, claro, pero seguramente no tan emocionante. ●

Brillo de Estrellas



La suavidad de un bolero de angora será como una caricia sobre su blusa de seda y si, además, se lo salpica con paillettes y strass, podría lucirlo hasta con el más sofisticado y festivo atuendo.

Se necesitan 120 g de lana angora para un talle 44 y 140 g para uno 46. Con agujas N° 3 y en punto jersey, un cuadrado de 10 x 10 cm es igual a 27 puntos por 32 vueltas.

Una vez terminado el bolero, cosa los hombros y los costados, con una aguja de crochet N° 3, haga dos vueltas de medio punto, alrededor del chaleco y de las sisas. Sobre este medio punto aplique cuidadosamente una cinta de strass y luego salpique simétricamente los paillettes en todo el bolero, con puntadas escondidas.

Todo

La Odisea ya menciona al queso preparado con leche de cabra o de oveja, como alimento preciado por los griegos antiguos —al igual que por romanos y egipcios— y desde entonces se mantuvo en la preferencia de muchos países del mundo, que con el correr del tiempo le dieron algún toque regional a su preparación básica.

Actualmente, se sabe que el aporte de proteínas de los productos caseínicos es más alto que el de la carne y el pescado, entre los cuales el queso tiene un mayor valor nutritivo.

Una alimentación basada en queso y productos vegetales puede responder a cualquier exigencia física y psíquica, mientras que una alimentación carente de productos lácteos corre el ries-

Un Toque

A todas nosotras nos encantan las plantas y sabemos que su presencia dentro de una habitación no sólo crea clima de descanso sino que, además, purifica el aire ambiental, pero muchas personas creen que para gozar de ellas necesitan dedicarles muchos cuidados y tener una mano especial. No, no es así; existen algunas variedades de plantas vistosas que son de muy fácil cultivo y que pueden colocarse en cualquier rincón con mucha o poca luz, siempre que éste sea ventilado y no quede expuesto a las corrientes de aire. Una de muy fácil cultivo



con Queso

go de producir una insidiosa carencia de calcio.

Por su elevado poder nutritivo, los quesos no deben considerarse como "alimento complementario", gracias a su contenido proteico y mineral y a su valor energético, representados por sus elementos más nobles. Los quesos son un alimento completísimo y hasta en las dietas para adelgazar es necesario su consumo.

En la Argentina existe una gran producción de quesos de todo tipo e, incluso, se exportan a diversos países. Su gran variedad nos permite preparar una comida completa, desde el fiambre al postre, en la que el plato principal podría ser el siguiente pan de queso y jamón, calculado para 4 personas.

Tómense 4 rebanadas de

queso de máquina de 1/2 cm de espesor y córtelas por la mitad; úntense ligeramente ambos lados con mostaza y envuélvanse en jamón cocido. Pásense por huevo batido y pan rallado y fríanse en aceite caliente durante 2 minutos de cada lado. Sírvanse con arroz con champiñones y ensalada de pepinos.

Como postre sugiero peras con una crema de queso que se prepara pisando 100 g de gorgonzola con 1 cucharada de manteca, agregando 1 pote de crema apenas batida, mezclando bien y bañando peras en almíbar sin líquido. Manténgase en la heladera al menos 2 horas antes de servir.

Para esta comida elija un buen vino tinto, tipo Borgoña y sívalo a temperatura ambiente.



de Verde



es el "potus", nombre común del *Scindapsus Aureus*, especial para repisas, por ser colgante, aunque puede hacérsela trepar con guías. Su reproducción se hace colocando en agua un trozo de tallo, con 3 ó 4 hojas, hasta que largue raíces. Una vez plantado, prende fácilmente y sin problemas, hasta en habitaciones calefaccionadas. Necesitan riego abundante, sobre todo en verano. Manténgase las hojas limpias. En caso de notar las hojas como pegajosas al tacto, debe pasarles un algodón con agua y jabón común.



PARA EQUIPAMIENTOS DE:
JARDIN DE INFANTES

COLEGIOS CLUBS
PLAZAS Y EDIFICIOS

Proyecto y asesoramiento técnico.
solicite
catálogo ilustrado



Materia Didáctica para Jardín de Infantes y Colegios
Somos representantes y Distribuidores para la Argentina de
DIDACTES DE ESPAÑA - Ventas por mayor.



Amplios planes de financiación

**Puerta
Norte**

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

Aquí Nosotras

Siempre en Primavera



Una rama de aroma, florecida en una cortina lisa, dará consistencia y casi perfume a nuestra ventana, como un fresco presagio de primavera durante todo el año, mostrando cómo la naturaleza vive y vibra dentro de nosotras.

Primeramente, deberemos hacer el dibujo, con lápiz, y luego bordar, tanto las ramas como las hojas, con algodón verde en punto liso, o tejerlas al crochet y luego aplicarlas. Con lana mohair amarilla háganse pequeños pompones y aplíquese los cuidadosamente en pequeños grupos.

En este trabajo conviene usar bastidor, para que el bordado no arrugue la tela. Recuerde que si queda fruncida, no hay plancha que la estire.

Labios



Ojo

No olvide nunca que el botulismo es una grave intoxicación que ataca al sistema nervioso y que sólo puede contraerse por la ingestión de alimentos con toxina botulínica, que, como soporta altas temperaturas no puede destruirse con los métodos domésticos.

Por lo que se debe poner especial cuidado en la elección de las latas de conserva, desechando sistemáticamente, las aplastadas, hinchadas o herrumbadas.

Además, las conservas caseras, deben guardarse en la heladera y, aunque le digan que duran años, su consumo debe hacerse en no más de tres meses, porque, ¿para qué nos vamos a arriesgar?

Ayudar al Futuro



Siempre, y con justa razón, los padres tienen presente el futuro de sus hijos; pero, ¿se ocupan también de acercarse a ellos mientras realizan la difícil elección de su futuro profesional?

La mayoría de los jóvenes, al terminar el secundario eligen por sí solos. Este es, sin duda, un dato positivo, pero puede esconder una realidad alarmante. A menudo los padres no han intervenido para nada. No se trata, evidentemente, de imponer una y de ahogar otra elección, sino de ampliar el campo de visión y reflexión propios de un adolescente, que forzosamente ha de ser un tanto limitado. Los padres no deben asistir pasivamente, como simples espec-

Impecables

A pesar de que, vayamos donde vayamos, jamás olvidamos nuestro lápiz labial, no podemos estar pintándonos los labios en todo momento. Por lo tanto, antes de salir conviene poner mucho cuidado en el maquillaje de la boca para que se mantenga impecable el mayor tiempo posible.

1 - Delimite el contorno de los labios con un lápiz de un tono acorde con el rouge y píntese la boca.

2 - Empolve los labios. El polvo tiene dos acciones: atenuar ligeramente el contorno del lápiz y dar mayor naturalidad a la boca disimulando cualquier imperfección de la mucosa.

3 - Sacarse el exceso de polvo con un pincel chato.

4 - Colóquese el rouge desde el centro comenzando por el labio superior.



2



4

Profesional

tadores, en un asunto tan delicado.

La falta de información de los padres sobre los cursos de estudio o posibles profesiones, así como también el hecho de haber elegido hasta ese momento, quizá en forma un tanto autoritaria, la escuela para sus hijos, a lo que se agregan las posibles dificultades de comunicación entre padres e hijos, pueden desembocar en una total renuncia por parte de aquéllos a iluminar la elección juvenil.

En cualquiera de los casos anteriores, es posible llegar a una acentuada falta de comunicación, rayana en el desinterés que, ciertamente,

no favorece una elección madurada.

La escuela, asimismo, debe actuar como punto de encuentro entre los jóvenes y sus profesores en el tema que nos ocupa.

El difícil oficio de padres involucra un esfuerzo de información y un acercamiento hacia sus hijos, no para desviar o sofocar, lo repetimos, la libre voluntad de los jóvenes, sino para iluminar, con su cuota de experiencia y madurez, una elección bien pensada, que no obedezca a antojos caprichosos o pasajeros, que, tarde o temprano, terminarán en un fracaso, cuando todas las condiciones estaban dadas para haberse convertido en un triunfador.

Consejitos



— Una cucharadita de bicarbonato agregada al agua en que se hierven legumbres, no sólo les mejorará el aspecto sino que acelerará la cocción.

— Cuando hierva carnes para servir frías, déjelas enfriar dentro del mismo caldo para evitar que se oscurezcan.

— Las yemas o las claras sobran se guardan en tazas tapadas dentro del congelador. Así durarán varios días sin alterarse.

— Si se agrega sal gruesa y

una rodaja de limón a la cocción de los huevos duros, éstos no se romperán ni se manchará el recipiente.

— Mientras fríe milanesas, deje en la sartén una cáscara de huevo y el aceite se mantendrá limpio por mucho más tiempo.

— Para limpiar el fondo de las ollas y pavas que por efecto de aguas duras se tornó blanquecino, haga hervir el recipiente con agua, sal y vinagre.

Trixy

CONFORT DOVIGO

TAPIZADOS EN EL DIA

- ALFOMBRAS - ACCESORIOS - BUTACAS
- TAPA AUTOS y CUBRETAPIZADOS AMOK®
- EN TELAS BOUCLE - TOALLA - SIMIL PIEL EXCLUSIVOS
- ENVIOS AL INTERIOR - SOLICITE FOLLETOS

Paraguay 76 - (1603) VILLA MARTELLI - T.E. 761-2247

TECNICA DEL AUTOMOVIL

DESARROLLO DE LOS SISTEMAS DE RETENCIÓN PASIVA

Por: JORGE GUALTIERI

¿Bolsas de aire o cinturones de seguridad? Tanto en una como en otra línea de investigación se han producido valiosos adelantos, que ya tienen aplicación práctica en algunos modelos exclusivos de automóviles. Todo permite suponer que dentro de pocos años el uso de estos sistemas protectores del automovilista y de sus acompañantes será poco menos que obligatorio en todo el mundo.



Sistema de retención pasiva, con cinturón automático de dos puntos y listón inferior acolchado, según el proyecto de Volkswagen para los futuros automóviles.

El extremo superior del cinturón se fija a la puerta y el inferior se conecta a un retractor automático situado debajo del asiento.

El listón acolchado colocado debajo del tablero protege las rodillas y evita posibles deslizamientos hacia abajo del cuerpo.

A PARTIR de 1983 entrará en vigencia en *Estados Unidos* la ley que obliga a los fabricantes de automóviles a instalar sistemas de retención pasiva para los ocupantes de los asientos delanteros. Se entiende por sistema de protección de tipo pasivo el que no requiere que los ocupantes adopten una medida previa, es decir, que no se necesita ninguna acción manual por parte de las personas para que aquél entre en acción.

La firma sueca *Volvo* realizó un exhaustivo estudio sobre un total de 28.000 accidentes ocurridos en *Suecia* para obtener, así, datos precisos acerca de la utilidad del cinturón de seguridad. En el reporte del ingeniero *Nils Bohlin*, de la citada empresa, se menciona que mediante dicho estudio se pudo comprobar que velocidades de choque de tan sólo 20 kph pueden ser mortales y que, por debajo de los 100 kph, el empleo de los cinturones de seguridad ha evitado accidentes mortales. Asimismo, la frecuencia de heridas mortales para el conductor llega a reducirse en un ciento por ciento cuando se emplea el cinturón (los casos estudiados comprendieron automóviles con cinturones del tipo de tres puntos). Este porcentaje está relacionado con las heridas mortales en órganos abdominales, cervicales-vertebrales y amputaciones traumáticas. Con respecto a las heridas mortales en la cabeza, éstas se reducen en un 70 por ciento al usar el cinturón. Para el acompañante del asiento delantero, los porcentajes son similares. Cabe mencionar que *Volvo* fue el primer fabricante del mundo que introdujo los cinturones de seguridad de tres puntos como equipo de serie, hecho acontecido en 1959. Por su parte, *Suecia* fue el primer país del mundo que implantó la obligatoriedad de usar los cinturones de seguridad, que rige desde 1961.

A pesar de que la gran mayoría de los automovilistas



Moderno sistema de cinturones de seguridad no pasivos, de tres puntos. Una lámpara roja se enciende en el tablero y suena un zumbador cuando un ocupante de los asientos delanteros no se ha abrochado el cinturón (detalle inferior, a la izquierda). Los pulsadores para soltar el cinturón están iluminados, para poder ubicarlos fácilmente de noche.



El cinturón automático del sistema de retención pasiva en el automóvil experimental de seguridad Volvo Concept Car. Nótese la guía embutida sobre la parte superior de la puerta.

Una imagen del Volvo Concept Car, dotado de sistema automático de retención pasiva en los asientos delanteros.



tas están impuestos de la vital protección que brindan los cinturones de seguridad, *son millones las personas, en todo el mundo, que hacen caso omiso a todo consejo o recomendación, y no los utilizan.*

Ante la situación creada, los legisladores de *Estados Unidos* pidieron la adopción de dispositivos de seguridad que actúen sin que los ocupantes tengan que tomar ninguna acción—como colocarse un cinturón de seguridad—y que, al mismo tiempo, si este último se utiliza, complementen el efecto de protección deseado.

● CINTURONES DE ACCIÓN AUTOMÁTICA

Durante estos últimos años se han desarrollado varios tipos de sistemas de retención pasiva con cinturones automáticos. Generalmente, éstos son de dos puntos, del tipo de bandolera, aunque también es posible diseñar un cinturón automático de tres puntos. El de bandolera se combina con un ancho listón acolchado situado debajo del tablero de instrumentos, sobre las rodillas del conductor y de su acompañante. Como con los cinturones de dos puntos existe la tendencia a que el cuerpo se escurra hacia abajo, con el relativo peligro de

estrangulación se necesita el listón protector inferior.

En el automóvil experimental de seguridad *Volvo Concept Car*, por ejemplo, el cinturón de dos puntos se fija por su parte inferior a un riel en el piso, sobre el túnel del eje cardán, y por su parte superior se desplaza en una guía ubicada sobre la puerta. *Al cerrarse la puerta, la acción de un resorte hace aplicar de manera automática el cinturón de seguridad contra el ocupante, con el ajuste correcto para cada necesidad. Al abrirse la puerta, el cinturón deja de retener y se separa del cuerpo.* Al igual que en muchos de los cinturones de seguridad actuales, este sistema pasivo incorpora un retractor automático que permite los movimientos lentos del cuerpo, pero que tiene un dispositivo de inercia que *bloquea el movimiento del cinturón en caso de fuertes frenadas o desaceleraciones.* De esta forma, se cuenta con mayor libertad de movimientos sin sacrificar el factor clave de seguridad que proporciona un ajuste tenso.

En otros diseños, se emplea un motor eléctrico que acciona al cinturón al abrir o cerrar las puertas.

● BOLSAS DE AIRE

Esta es otra variante en

los sistemas de retención pasiva, que se complementa con los cinturones de seguridad y que ya se instala en algunos tipos de automóviles (por ejemplo, en los *Mercedes-Benz* de la categoría S de 1981).

Casi al mismo tiempo en que comenzaron a colocarse como equipo estándar cinturones de seguridad en los autos, el ingeniero de investigaciones *Carl Clark*, de la empresa aeronáutica *Martin Aircraft*, de *Estados Unidos*, propuso a los fabricantes de aviones y de automóviles la idea de los cojines o bolsas de aire que saldrían en forma automática del tablero al producirse un accidente para proteger a los pasajeros de los impactos contra las partes internas. Estos fuertes golpes, cuya intensidad depende de la del impacto, entre otros factores, causarían serias lesiones—aun en el caso de que el vehículo cuente con un completo revestimiento de material blando—, y también la eventual proyección a través del parabrisas, siempre que no se hayan abrochado los cinturones. Otro detalle de vital importancia ante los graves impactos frontales: *las bolsas de aire hacen disminuir la desaceleración del cuerpo del ocupante.*

Desde la aparición de la idea de *Clark*, los fabricantes

de automóviles, y los de equipos para los mismos y los organismos de seguridad del tránsito han trabajado intensamente sobre las bolsas de aire, también llamadas "air bags", para crear un sistema totalmente confiable y que ofrezca la máxima protección de todos los ocupantes de un vehículo ante un choque frontal o con pequeño ángulo lateral.

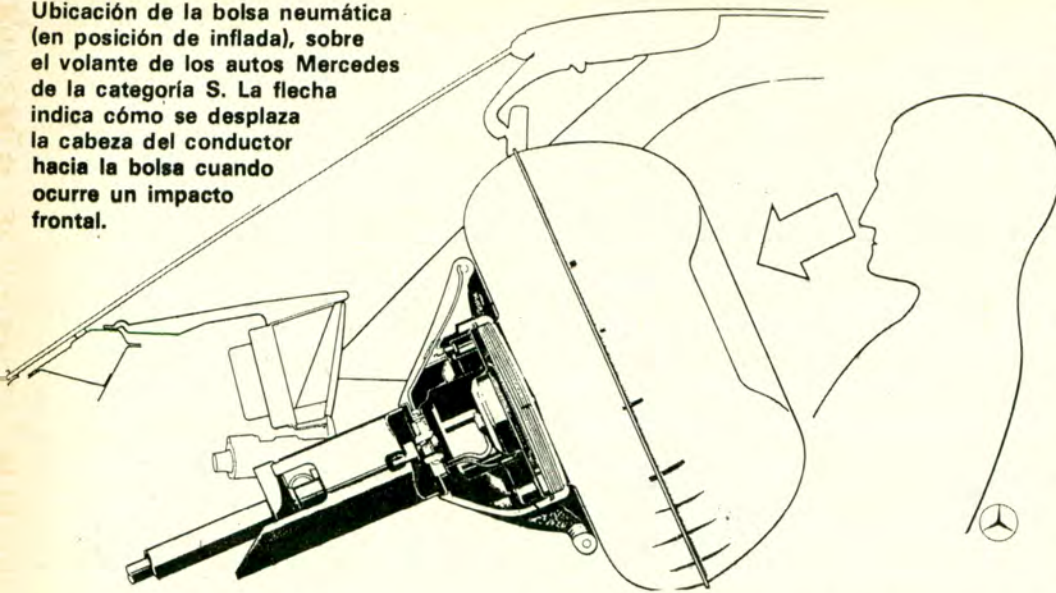
● EL PRINCIPIO DE OPERACION

Hacia mediados de la década de 1970, la división *Cadillac* de *General Motors* empezó a ofrecer, como equipo opcional las bolsas de aire para algunos de sus modelos más refinados.

Por su parte, los fabricantes europeos las aplicaron en principio, a sus modelos experimentales de seguridad, como el *VESC* de *Volvo* y el *ESF* de *Mercedes-Benz*. Esta última empresa *ofrece ahora como opción en los Mercedes S.* La bolsa de aire se halla plegada, bajo condiciones normales, sobre el centro del volante de la dirección.

Al cerrarse un circuito eléctrico a través de un sensor electrónico sensible a la fuerza de inercia, se detona una minúscula carga explosiva para abrir la salida de un botellón de gas nitrógeno

Ubicación de la bolsa neumática (en posición de inflada), sobre el volante de los autos Mercedes de la categoría S. La flecha indica cómo se desplaza la cabeza del conductor hacia la bolsa cuando ocurre un impacto frontal.



contenido en el mismo a una presión que excede las 250 bar. Al estallar el detonador, el gas llega a un órgano distribuidor que muy rápidamente envía el nitrógeno a la bolsa de plástico especial, inflándola.

Todo este proceso debe tener lugar en el brevísimo lapso de 30 milisegundos, tiempo aproximado —en un choque frontal típico— entre el primer impacto y el comienzo del movimiento hacia adelante del ocupante.

Se diseña el sensor de manera tal que no reaccione ante impactos no relacionados con accidentes, haciendo que sólo cierre el circuito eléctrico cuando el golpe es relativamente prolongado.

Es así como la cabeza y el cuerpo del conductor se encuentran ante un "colchón de aire" que impide graves golpes contra el volante y otros instrumentos. Adicionalmente, el mecanismo de seguridad de la dirección impide que, ante un impacto frontal, la columna se desplace y penetre en el habitáculo.

La bolsa de aire puede ser desinflada en 100 milisegundos. Estos dispositivos no contradicen la operación de los cinturones de seguridad, sino más bien la complementan, y es muy posible que su aplicación se extienda también a la zona del ta-

blero situada frente al acompañante y a los respaldos de los asientos delanteros para proteger a los ocupantes de la parte posterior.

Hasta tanto se encuentren en todos los automóviles sistemas de retención pasiva como los descriptos y otros de futuro desarrollo, toda persona consciente debería emplear los cinturones de seguridad al ingresar en un automóvil

● LA SEGURIDAD DE LOS NIÑOS

Los pequeños merecen un capítulo aparte en el tema de la seguridad pasiva, es decir, la orientada a disminuir o anular los efectos de los accidentes. Jamás se deberá transportar a los niños en la parte delantera del vehículo o dejarlos "suelos" en el mismo. Imagínese el lector lo que le podría suceder a un niño que, si bien viaja en el asiento posterior es proyectado hacia adelante ante un impacto o fuerte frenada. En la actualidad es posible adquirir asientos especiales para niños de 9 meses hasta 7 años de edad, que se colocan fijos, invertidos en el asiento delantero o bien en el posterior, en la dirección de marcha. Este tipo de asiento constituye la única excepción para transportar a los pequeños adelante.

El asiento está moldeado en plástico que absorbe impactos, está acolchado, y tiene su propio cinturón de seguridad.

Los bebés deberán viajar en una canasta, cuna, o similar, que debe ser colocada en el asiento de atrás, con la cabeza del niño en el medio

del vehículo. Para evitar que la cuna caiga al suelo en caso de una frenada brusca, puede utilizarse el cinturón de seguridad posterior o, en caso necesario, tomar las medidas adecuadas para asegurar al bebé.

Cuando el niño ha crecido tanto que no puede utilizar ya el asiento especial, debe sentarse en el asiento posterior y utilizar su cinturón de seguridad. La mejor protección se obtiene si el niño se sienta en un cojín, para que la banda media del cinturón de seguridad se encuentre lo más bajo posible.

Por último, diremos que no sólo los ocupantes de los asientos delanteros están expuestos a graves lesiones si no usan cinturones de seguridad, dado que se ha comprobado que los que viajan en los asientos posteriores también corren serios riesgos. Por ello, no se debe subestimar la protección que otorgan, aunque su empleo no sea todavía obligatorio en muchos países. ●

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

AL-CROM
 LA CASA DEL ACCESORIO COLOCADO DEFENSAS para COCHES NAC. e IMP. CINTURONES DE SEGURIDAD FUNDAS TOALLAS Desde \$ 180.000.-
 GRABAMOS CRISTALES Distribuidor
 JUJUY 298 esq. MORENO Tel. 97-1221/8342

chapa, pintura y mecánica CUERTAS
 AUTOS, PICK-UP, CAMIONES CHICOS SIN RECARGOS NI INTERESES Garantido 0 km. Llame o visitenos TAMBIEN AUTOS IMPORTADOS Av. MOSCONI 3423 • 571-2302 adher/argencard

schelfi La luz es vida.
ALINEACION de FAROS EN 15'
 SEGURIDAD EN EL TRANSITO NOCTURNO
 SERVICE: LUCHTER 41 • Ciudadela • 653-2664 • 4 cuadras Gral. PAZ
 REF: RIVADAVIA 12000/100

La Legítima MOLDURA PROTECTORA AUTOADHESIVA Lleva la marca **COLORAMA** exijala
 SE SUMAN A LA LINEA 2 NUEVOS PERFILES **América y Sport**
 COLISAS • BURLETES PRODUCTO **ULINO**
 MOLDURAS PROTECTORAS EQUIPO ORIGINAL Desde \$ 65.000.-

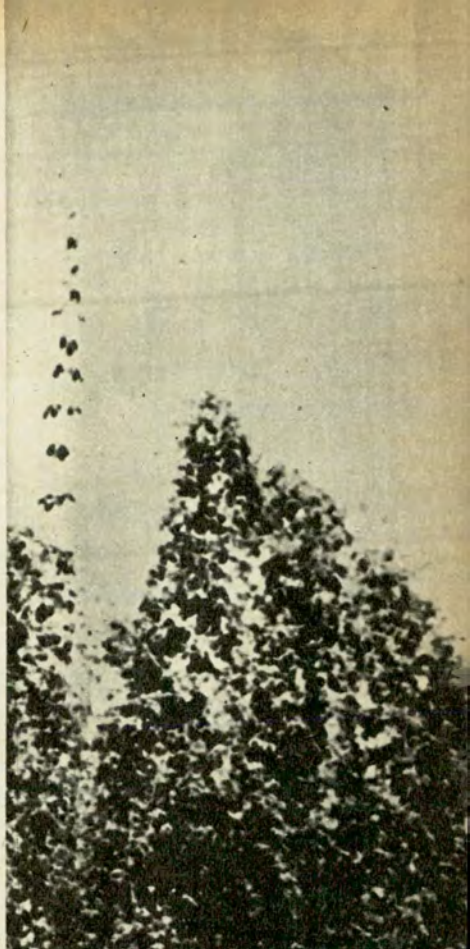
Por avisos en esta sección llamar a: 32-1424/7898/0786

FIESTA DEL LUPULO

EL ORO DE LA CERVEZA

Por THOMAS BELOCH

Todos los años se celebra la Fiesta del Lúpulo en El Bolsón. En ese soberbio paraje cordillerano perduran las costumbres de los primitivos pobladores indígenas y de los inmigrantes de origen alemán, que llegaron a través de los Andes, en busca de lugar propicio para el cultivo del lúpulo, ese ingrediente indispensable de la cerveza, que le otorga, precisamente, su característico sabor amargo y su aroma.



CUANDO los *babilonios*, seis mil años antes de nuestra era, escanciaban de sus ánforas un líquido al que llamaban "*Sikar*", o cuando en la antigua *India* sus habitantes bebían el *Soma*, al que consideraban sagrado y que, como el anterior, era elaborado con lúpulo, lejos estaban de imaginar que introducían en la historia de las libaciones humanas un elemento que, en sabia armonía con la cebada u otros cereales fermentados, daría origen a la cerveza. Su existencia es ya

mencionada en el sagrado *Libro de los Muertos*, por lo que se colige que formaba parte de los hábitos de esa civilización.

De allí, aumentando con los siglos su ilustre prosapia, esta bebida —ahora universal— pasó a *Grecia*, y una prueba del beneplácito con que fue recibida es que el inmortal *Sófocles* la menciona en sus escritos.

Lo cierto es que desde allí, la expansión helénica y las guerras que la acom-

pañaron, la llevaron, en un largo periplo, por todos los pueblos *bárbaros*.

Siglos después, *Tácito*, con asombro de genuino bebedor romano, relata cómo esta bebida constituía una verdadera pasión para las tribus germanas. Es allí, precisamente, en la *Germania*, donde la cerveza encuentra "su ámbito" ideal, aunque ya para entonces estaba difundida en todo el mundo conocido.

A la *Bretania*, por ejemplo, la llevaron los conquistadores anglosajones, segu-



El cultivo del lúpulo requiere un complicado sistema de parantes y alambres para guiar las lianas, que crecen hacia arriba.



La cantante mapuche Aimé Painé, con su vestimenta indígena y un instrumento de percusión con el que se acompañó en su recital.



La Reina del Lúpulo 1981, designación que recayó en una jovencita de 16 años. La flanquean la primera y la segunda princesas.

bury y que *George Washington* tenía otra en *Mount Vernon*.

Pero debieron pasar, sin embargo, tres siglos para que el lúpulo llegara al territorio argentino. Lo trajeron en 1905, desde *Chile*, inmigrantes alemanes y lo sembraron en *Valle Nuevo*, en lo que es ahora *El Bolsón*, en la provincia de *Río Negro*.

● LA FIESTA DEL LUPULO

Allí se inicia una historia singular, que año a año es recreada durante las celebraciones de la *Fiesta del Lúpulo*, que congrega a todos los pobladores de esa pujante localidad, situada a 130 kilómetros al sur de *San Carlos de Bariloche*, en el límite entre las provincias de *Río Negro* y de *Chubut*.

En un hermoso escenario natural, enriquecido con una escenografía pintada sobre bastidores con motivos referidos al lúpulo, en la plaza Pagano, el viernes 6 de febrero próximo pasado, el intendente de *El Bolsón*, ingeniero *Miguel Cols*, con sencillas palabras dejó inaugurada la fiesta, al tiempo que, rodeados por la afable curiosidad de las gentes, jóvenes hippies, como todos los fines de semana del año en *El Bolsón*, mostraban y vendían los productos salidos de sus talentosas manos.

Vestidos informalmente, con sus largas cabelleras al viento, tocando guitarras y flautas, estos artesanos viven perfectamente integrados a la comunidad y en perfecta armonía con el resto de los pobladores de *El Bolsón* y con sus autoridades.

● AIME PAINE

Comida, bebida, canto y danza —los cuatro elementos que desde tiempos inmemoriales caracterizan las celebraciones populares enraizadas en la historia de un pueblo—, son los componentes insustituibles de esta celebración.

Fue así como, tras el tradicional desfile de carrozas —ornamentadas con motivos alusivos a la festividad— y cuando el atardecer empezó a apagar los colores del magnífico paisaje y cuando la banda de la policía despidió con sus sones al último de los carruajes, la generosa cerveza comenzó a fluir para contento de todos los presentes.

Enseguida, la dulce voz de la cantante mapuche *Aimé Painé*, mantuvo en vilo la emoción de todos aquellos que se acercaron para escucharla al gimnasio municipal.

Después de saludar a la multitud en

ramente para paliar, en la bruma de las islas, la nostalgia de su tierra natal.

En la *Edad Media* no solamente el pensamiento especulativo y las disquisiciones metafísicas y teológicas se refugiaron en los monasterios. Los clérigos enseñaban, también, el arte de la fabricación de la cerveza y cada convento tenía su cervecería, así como las casas de casi todas las familias nobles.

En el siglo *VIII*, en un documento redactado con ocasión de la donación de

"jardines de lúpulo" por *Pipino el Breve*, rey de los *francos*, al monasterio de *St. Denis*, en el año 768, se menciona por primera vez este cultivo.

Siglos después, el lúpulo encontró también su camino a través del *Atlántico*, llevado de la mano por los colonizadores del *Nuevo Mundo*. Así, en 1646, se lo comienza a cultivar en *Nueva Holanda* y en *Virginia*. Se cuenta, por ejemplo, que *William Penn* tuvo una de las primeras cervecerías comerciales de *Penns-*



Comienza a destaparse el tradicional curanto.

Los primeros alimentos aparecen, incitantes.



lengua *mapuche* y de explicar el significado de sus ropas y del instrumento de percusión con el cual se acompañó, comenzó a cantar "tahiéles", canciones religiosas de sus venerables ancestros, canciones de la tierra mapuche, interpretadas con cristalina voz al son del profundo "bon-bon" que penetra hasta las napas más profundas del alma. Religiosidad telúrica de los que no precisan de la ecología para amar la tierra y su música.

La fiesta continuó con la actuación de otros conjuntos folklóricos y se prolongó hasta las primeras horas del alba.

Al día siguiente, los artesanos volvieron a ocupar la calle mientras el oro de la cerveza relucía en los vasos.

● 130 KM EN BICICLETA

Cerca de mediodía, todos, expectantes, nos arrimamos a la vera del camino para esperar la llegada del contingente de intrépidos ciclistas que, plétóricos de entusiasmo, acometieron la empresa de cubrir los 130 kilómetros que separan a *Bariloche de El Bolsón*. Cómo logran cubrir el recorrido, sigue siendo cada año 44 autoclub

motivo de asombro, pues el camino tiene 70 kilómetros de ripio, con fuertes pendientes y curvas cerradas, que fueron superadas por el vencedor en nada más que cuatro horas, siete minutos y veinte segundos, a un promedio de 30 kilómetros por hora.

● EL CURANTO

La fiesta ya estaba por concluir. Sin embargo, 800 comensales esperábamos ansiosos que los cocineros nos llamaran a la mesa para saborear el infaltable "curanto", que habían empezado a preparar con dos días de anticipación.

Para cocinar esta comida típica de los primitivos pobladores de la región, debe cavarse un pozo de unos cincuenta centímetros de profundidad y de una amplitud que puede llegar a tener, según la cantidad de comensales, hasta dos por tres metros. En este caso, habían sido cavados cuatro pozos de este tamaño, en cuyos fondos se introdujeron piedras para formar un lecho. Encima de esas piedras los cocineros prendieron fuego, respetando minuciosamente el antiguo

ritual gastronómico mapuche. Una vez extinguidas las llamas, sobre las humeantes piedras fueron depositadas carnes, papas, verduras, legumbres, manzanas y otros alimentos, que luego fueron prolijamente cubiertos con hojas de una planta acuática, después, con costales de arpillera y finalmente, con una delgada capa de tierra. Enseguida, los hombres prendieron fuego arriba de los pozos, al que después quitaron, tras lo cual pasado un tiempo prudencial, calculado por la pericia del cocinero, se retiraron tierra, arpilleras y hojas.

Así, en medio de densos vapores apreciaron ante nuestro ojos los manjares que fueron degustados en las largas mesas comunitarias en que todo un pueblo y los turistas que arribaron para las fiestas, tuvieron una prueba irrefutable de las artes culinarias indígenas.

● OTRA VEZ LA VOZ DE LA TIERRA

Después de una larga sobremesa, mientras se alejaba el sol del segundo día de la *Fiesta del Lúpulo*, quien así lo quiso, probó su destreza con el hacha en los bosques cercanos y por último, cuando las estrellas encendieron el cielo purísimo de *El Bolsón*, en la *Plaza Pagano*, otra vez se escuchó la dulcísima voz de Aimé Painé, a la que siguieron los cálidos acordes de los *loncomeos* entonados por los hermanos Berbel y otros cantantes populares. Las voces callaron solamente cuando el alba del nuevo día nos indujo a un reparador descanso. que fue muy corto para muchos de nosotros, ya que en la mañana de ese domingo nos trasladamos hasta el cercano lago *Puelo* para observar la llegada de los kayaks que habían bajado doce kilómetros por el río azul, en un alarde de pericia y espíritu deportivo.

Por la tarde, en el centro del pueblo, se realizaron las carreras de fórmula 5 que atrajeron también la atención de todos los asistentes.

● UNA REINA DEL LUPULO

Por último, en la noche del domingo y como un digno epílogo de la fiesta, fue elegida la reina del lúpulo, una joven de 16 años que fue coronada entre los calorosos aplausos de todos los que tuvimos la fortuna de asistir, una vez más, a una fiesta que en sabia simbiosis, a una usos y costumbres de los antiguos habitantes de esta hermosa región de la Argentina y de aquellos inmigrantes que un día arribaron a *El Bolsón* en busca de un ámbito adecuado para el trabajo fecundo. ●

RETABLO TUCUMANO,
por **Teresa Plossek Prebisch.**
Edición de la autora,
100 páginas.

Los dorados días de la infancia vivida —y no simplemente pasada— en una casita de la calle Entre Ríos, en el Tucumán natal, son el tema de este libro. Impregnado de un halo de suave nostalgia la autora revive, como paladeando una época feliz de su existencia, la casa paterna, las figuras de sus padres, los personajes singulares que se dibujan en la memoria infantil, los animales domésticos que cautivaron su cariño y su atención, los primeros juguetes, la escuela... Y junto con todos ellos rescata las costumbres de un Tucumán que ya se ha ido.

Estas páginas, escritas en un tono sencillo, íntimo, poético y nostálgico, tienen la virtud de despertar en el lector las vivencias de un tiempo pasado también para él, de una infancia que, con seguridad, se ha de parecer bastante, al menos en los sentimientos y emociones experimentados, a la evocada por Teresa Plossek Prebisch. A.G.S.

CARBURACION, por **Juan Carlos Ortiz,** Editorial Godward, Buenos Aires, 1981; 191 páginas.

El autor, en la introducción del libro, señala que esta obra va dirigida a quienes desean iniciarse en la materia. Para ello, describe los elementos que componen un mezclador de aire y nafta, sin dejar de considerar por ello el conjunto en su totalidad, con los problemas inherentes a su funcionamiento y, por supuesto, las soluciones. Procurase así proporcionar al lector una mínima base teórica, para que pueda aplicarla en la práctica. En la obra se incluye un apéndice con 135 fichas, para que el iniciado en la materia posea un elemento de consulta, en el cual obtener datos mínimos de ajuste. Por considerarlo ilustrativo, citamos los temas tratados en los siete capítulos del libro: 1) Función del carburador, instrumental utilizado; 2) El carburador elemental; 3) Sis-

LIBROS RECIBIDOS

INSTANCIA FINAL. LA LIBERTAD RESPONSABLE, por Bernardo Krause. Editorial Crisol. Año 1980; 162 páginas.

DOMINGO SIN FUTBOL, por Luis Mario Lozzia. Editorial Plus Ultra. Año 1980; 202 páginas.

LOS SALTAMUNDOS, por R. A. Lafferty. Ediciones Lidiun. Año 1980; 222 páginas.

LA RELIGION AFRICANA TRADICIONAL, por G. Parrinder. Ediciones Lidiun. Año 1980; 199 páginas.

MUNDOS PARALELOS, por Mervyn Peake, J. G. Ballard y Brian W. Aldiss. Ediciones Lidiun. Año 1980; 170 páginas.

APAREAMIENTO Y PARTO DE LOS PERROS, por R. Portman-Graham. Ediciones Lidiun. Año 1980; 175 páginas.

LA DESTRUCTORA INFLACION, por Antonio Isolabella. Nemont Ediciones. Año 1980; 25 páginas.

RETABLO TUCUMANO, por Teresa Plossek Prebisch. Edición de la autora. Año 1980; 100 páginas.

EL IRAK QUE YO VI, por Elías Konsol. Edición del autor. Año 1980; 125 páginas.

TIEMPO IMAGINADO, por Enrique Roberto Bossero. Ediciones Bolla al Mar; Año 1980; 50 páginas.

temas del carburador; 4) Fallas y reparación del carburador; 5) Carburadores no convencionales; 6) Sistema de alimentación de combustible; 7) Datos mínimos para el ajuste de carburadores (Carter, Galileo, Holley, Rochester, Solex, Atromberg, S.U., Weber).

El estilo es claro y cumple a la perfección los propósitos didácticos perseguidos.

VAMOS A PESCAR, por Nello Principi y Nelba E. Principi. Editorial Perfil, Buenos Aires, 1981. 1) Edición Para Niños, 48 págs.; 2) Edición Para Adolescentes, 40 págs.

Los antecedentes de Nello Principi, uno de los pescadores deportivos más prestigiosos de nuestro país y excelente divulgador de esa especialidad en diversos medios periodísticos, permitan esperar un trabajo de calidad. Al abrir las páginas de estos dos tomos, confirmamos ampliamente nuestra presunción. Trátase, en realidad, de dos obras excelentes y complementarias, en las que se explica, de modo didáctico, no exento de gracia, los secretos de la pesca deportiva, desde sus nociones elementales —destinadas a los más pequeños, que

desean hacer sus primeras armas en este deporte que requiere paciencia y dotes de observación— hasta conocimientos más avanzados, adecuados a los jovencitos que tienen ya alguna experiencia en el tema.

Nello Principi explica en el primer volumen dónde y qué pescar, señalando el tipo de especies que se halla en cada ambiente (arroyos, ríos, lagos y lagunas, mar). Ilustra luego acerca de los tipos de equipo para cada pesca, las carnadas más adecuadas, etcétera. En el segundo volumen, ya entra en aspectos más profundos y suministra gráficos que ayudan a preparar aparejos para cada tipo de pesca, a la par que profundiza en los diversos aspectos técnicos. Un laudable espíritu conservacionista trasciende de estos simpáticos libros,

ilustrados con pericia y conocimientos por Nelba E. Principi, quien aprendió junto a su padre los fundamentos de la pesca, en su infancia. Aquí vuelca sus experiencias para que otros chicos puedan iniciarse en un deporte que se practica en ambientes naturales y que, por lo mismo, crea hábitos saludables en los niños.

RELATOS DEL CLUB DE LOS VIUDOS NEGROS, por Isaac Asimov, Ediciones Buenos Aires S.R.L., 1980; 271 páginas.

El prolífico escritor científico estadounidense aborda en este novedoso libro, otro género, el cuento policial. No sería del caso pretender descubrir aquí los méritos de Asimov, bien conocido del público argentino como escritor científico y especialmente como autor de ingeniosos relatos de ciencia ficción. Precisamente en el calificativo que empleamos para esas narraciones reside, quizás, la clave de Asimov como escritor: el ingenio, unido, por cierto, al "oficio" literario. Ambos ingredientes, ingenio y oficio, le permiten abordar diversidad de temas con similar eficacia. Ahora, en el libro que nos ocupa y cuya edición en lengua inglesa data de cuatro años, Asimov se interna por los vericuetos del relato policial con destreza y un sentido del humor emparentado con la mejor tradición británica del género. Estos relatos se leen con agrado, por momentos con regocijo. Además le permiten al lector sentirse participe de las soluciones a los problemas planteados, puesto que Asimov le va suministrando los datos necesarios para que haga sus propias deducciones. M.D.G.

Equipo de Pesca: Caña de fibra de vidrio 2 tramos, empuñadura de hilo matizado (Japan), herrajes de bronce, Real frontal 2 posiciones, sistema de recuperación automática. Nylon, rotors, perlas, anzuelos, línea y caja. Todo garantizado.....

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

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

\$ 89.900
\$399.000
\$ 69.900

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

Noticiero ACA

UNA DELEGACION DEL ACA FUE RECIBIDA POR EL PRESIDENTE DE LA REPUBLICA

Unos días antes de que se llevara a cabo la competencia internacional de Fórmula 1, organizada por nuestra Institución, una delegación del ACA concurrió a una audiencia en la Casa de Gobierno con el presidente de la Nación, teniente general **Roberto Eduardo Viola**. La comitiva estuvo presidida por el titular de nuestra Entidad, doctor **César C. Carman**, a quien acompañaban el vicepresidente primero del ACA, doctor **Baltasar Martínez Briones**; el secretario, escribano **Adolfo Scarano**; el tesorero, doctor **Juan Manuel Sandberg Haedo** y los señores **Juan Manuel Fangio** y **Juan Manuel Bordeu**.

El Dr. **Carman** entregó a la oportunidad al primer magistrado (foto) un diploma que le acredita como presidente honorario vitalicio de la Entidad, otorgado en reconocimiento al apoyo prestado por el teniente general **Viola** a la realización de competencias automovilísticas internacionales cuando ejercía



la Comandancia en Jefe del Ejército.

Además, el titular del ACA invitó al presidente de la Nación

a presenciar en la tarde del domingo 12 de abril, el XVI Gran Premio de la República Argentina de Fórmula 1.

INAUGURAN NUEVAS DEPENDENCIAS

El presidente del Automóvil Club Argentino, doctor **César C. Carman**, acompañado del vicepresidente 1º de la entidad, doctor **Baltasar Martínez Briones** y de una reducida comitiva se trasladó en la primera quincena de marzo a la provincia de Formosa, donde juntamente con autoridades locales y representantes de la vecina república del Paraguay, dejaron inauguradas nuevas instalaciones en la localidad de **Clorinda**.

Las nuevas dependencias del ACA —estación de servicio y motel— son el resultado de una estrecha colaboración entre la institución y el gobierno provincial y habrán de llenar una sentida necesidad no sólo para los viajeros que transitan la zona, sino para los turistas paraguayos que a su ingreso a nuestro país encontrarán una infraestructura servicial apta para cubrir sus requerimientos.

Las obras inauguradas se enmarcan en la política del Club para zonas de frontera.

SE REALIZO LA REUNION DE CODASUR

El lunes 13 de abril último se realizó en la sede central del Automóvil Club Argentino la reunión de la Confederación Deportiva Automovilística Sudamericana (CODASUR), la que fue presidida por el titular del organismo, ingeniero **Rafael V. Sierra**.

Se encontraban asimismo presentes, el vicepresidente de la entidad interamericana; señor **Carmine Maida**; el secretario, señor **Roberto Gardiol**; el delegado del Automóvil Club Argentino, señor **Juan Manuel Bordeu**; el subgerente de Automovilismo Deportivo del ACA, licenciado **Edmundo Santandreu** y los siguientes delegados: ingeniero **David Lozano**, presidente de la Comisión Deportiva Nacional del Automóvil Club Boliviano; señores **Carlos Cal-**

vacanti y **Flavio Simao**, presidente y miembro respectivamente de la Confederación Brasileña de Automovilismo; señores **Sergio Santander Fantini**, **Jaime Velazco** y **Juan Manuel Silva**, presidente, secretario y director, respectivamente, de la Federación Chilena de Automovilismo Deportivo (FADECH); los señores **Iván Toro** y **Fabián Chacón**, del Ecuador; doctor **Pierpont Insrán**, presidente del Touring y Automóvil Club Paraguayo e ingeniero **Rubén Dumot**, de la misma institución; los señores **Uldarico Ossio** y **Germán Victoria**, de la Federación Peruana; el señor **Ramiro Balcárcel** del Uruguay y el señor **Luis Cavalcanti**, delegado del Brasil, en carácter de invitado.

Inició las deliberaciones el

ingeniero **Sierra** quien, tras agradecer la concurrencia de todos los delegados presentes, invitó a la asamblea a iniciar el tratamiento de los temas incluidos en el orden del día, de los que mencionamos los más destacados.

Se resolvió enviar a cada país una copia del "Acuerdo de la Concordia" y a continuación, por unanimidad, se acordó hacer llegar al presidente de la FISA, señor **Jean-Marie Balestre**, una nota de solidaridad y adhesión por los esfuerzos realizados en favor de todo lo relacionado con el automovilismo internacional.

El delegado por Chile, señor **Santander Fantini**, al ser relevado en FADECH el señor **Chacón Fernández**, propuso como candidato a la presidencia en la Co-

misión de Rally, al ingeniero **Rubén Dumot**, de Paraguay, lo que se aprobó por unanimidad.

Por no estar actualmente Chile en condiciones de realizar la prueba de Rally por el Campeonato CODASUR, el delegado del Ecuador propuso que sea su país el organizador de esa fecha, lo que también fue aprobado por unanimidad.

Tras informar sobre el resultado de la primera prueba CODASUR, el Rally 19 Capitales, el delegado del Uruguay solicitó se emplee una ficha similar a la de la FISA para la calificación de los rallies por parte de los veedores de CODASUR, con algunas modificaciones que elaborará la Secretaría y hará llegar a los países integrantes de CODASUR. La Presidencia aconsejó utilizar el sistema de Colegios de Comisarios Deportivos, por indicarlo así las últimas experiencias realizadas en las pruebas por el Campeonato del Mundo.

Se aprobó también que sea girada a la Comisión de Regula-

DISTINCION AL ACA

La *Rally Press Association*, organización que nuclea a los periodistas de todo el mundo especializados en las competencias tipo rally, otorgó a la primera edición del *Rally CODASUR*, con puntaje para el *Campeonato Mundial de Marcas y Pilotos*, organizado por el *Automóvil Club Argentino* en 1980, la segunda ubicación entre las mejores salas de prensa. El primer premio fue otorgado al *Rally de San Remo*, precediendo el Rally organizado por el ACA al resto de las pruebas, muchas de ellas de larga tradición en la especialidad.

La comunicación recibida, acompañada por una tarjeta de salutación de *Jean Paul Renvoizé*, de la revista *AUTOhebd* expresa textualmente: "Nuestra asociación internacional (R.-P.A.) se enorgullece de informarle sobre su segunda posición en la clasificación de las mejores organizaciones de prensa durante las competencias de 1980".

idad la moción de realizar dos pruebas de Regularidad: una por el Atlántico y otra por el Pacífico, la que una vez estudiada será girada a la Asamblea de CODASUR para su tratamiento y aprobación definitiva.

Se resolvió asimismo que para participar en competencias internacionales de karting se deberá presentar la autorización correspondiente de quien posee el Poder Deportivo Internacional y, sobre esta misma especialidad, se acordó citar a los representantes en cada país, por intermedio del Automóvil Club Nacional, para participar en la próxima asamblea de CODASUR.

Con respecto a la Fórmula 2, de gran éxito en la Argentina y Brasil, se dispuso realizar una reunión a efectos de aunar criterios.

La delegación de Bolivia expuso a los miembros presentes la organización de su próximo Rally denominado "Rally Bolivia CODASUR", con un recorrido de 2.000 kilómetros, cal-

IMPORTANTE CONVENIO CON LA INTENDENCIA DE GENERAL SARMIENTO

El *Automóvil Club Argentino*, representado en este acto por su vicepresidente 1º, doctor *Baltasar Martínez Briones*, y la *Comuna de General Sarmiento*, cuyo titular es el Agr. *Orlando Alberto Mussano*, rubricaron la documentación para iniciar la primera etapa de un plan de señalización de largo alcance que beneficiará a todo el partido.

En esta primera instancia, se prevé la fabricación y colocación de 500 carteles de nomenclatura de calles, altura de numeración y mano de tránsito, realizados con un material reflectivo autoadhesivo de alta resistencia. El monto de los trabajos asciende a \$ 241.560.000 pesos y aquéllos serán completados en 45 días.

Finalizada esta etapa, se seguirá con un plan global de señalización vertical y señalamiento de nomenclatura, así como también de carteles de prevención, educación vial y orientación.



Los estudios previos fueron encarados por funcionarios del flamante departamento de ingeniería de tránsito de General

Sarmiento y el análisis final fue realizado conjuntamente con personal técnico del *Automóvil Club Argentino*.

culándose para el mes de junio su fecha de realización.

Volviendo sobre el tema Fórmula 4, los delegados de Chile solicitaron la integración de la misma con su similar de la Argentina, informando la Presidencia que se harán las gestiones correspondientes por intermedio del ACA.

A solicitud del delegado del Paraguay se hizo constar en actas que en 1982 se correrán las pruebas de Turismo CODASUR, con los reglamentos técnicos FIA, en grupo a determinar en la próxima asamblea.

Se dispuso también la realización de un *campeonato CODASUR de Pista*, con las fechas determinadas en la asamblea del Uruguay.

Finalmente, el *Touring y Automóvil Club Paraguayo* pidió un voto de felicitación de todos los miembros de CODASUR para el *Automóvil Club Argentino*, por la organización del *Gran Premio de la República Argentina*.

ENTREGA DISTINCIONES LA FILIAL DEL ACA EN TUCUMAN

La Comisión Directiva de la Filial del ACA en San Miguel de Tucumán, ofreció un agasajo al secretario de Turismo de la provincia, arquitecto *Fernando Medina*, al diario *La Gaceta* y a la firma *Christie S.A.*, con motivo de la entrega de plaquetas donadas por el *Automóvil Club Argentino* a estas entidades en reconocimiento por la colaboración dispensada durante el desarrollo del Rally CODASUR 1980, que se llevó a cabo entre el 19 y el 25 de julio. En la fotografía (a la izquierda) el arquitecto *Fernando Medina* recibe la plaqueta a que se hizo acreedor por su eficaz colaboración desde la Secretaría de Turismo provincial, de manos del presidente e la Filial del ACA en Tucumán, señor *Víctor Signorelli*.



Noticiero ACA

En una sencilla ceremonia que tuvo lugar en el edificio Libertador, asiento del Comando en Jefe del Ejército, se hizo entrega de la credencial y diploma que acredita como Socio Honorario de la Institución, al Comandante en Jefe del Ejército teniente general *Leopoldo Fortunato Galtieri*. Estuvieron presentes el titular de la Entidad, doctor *César C. Carman*; el vicepresidente primero, doctor *Baltasar Martínez Briones*; el prosecretario, doctor *Marcelo Gowland Acosta*; el protesorero, doctor *Anibal Forchleri*; el gerente general del ACA, arquitecto *Jaime W. Sequeira* y el ingeniero *Rafaal V. Sierra*, presidente de la Confederación Deportiva Automovilística Sudamericana.

SOCIO HONORARIO DEL ACA



SERVICIOS AL AUTOMOVIL

Se comunica a los señores asociados, que han cambiado sus números telefónicos las estaciones que a continuación se detallan:

Neuquén	Nº 24860 y 22325
Cinco Saltos	Nº 80053
Zapala	Nº 21226
San Martín de los Andes	Nº 7332
Chos Malal	Nº 97171

PARA DIVERTIR Y EDUCAR

Serenata de Colores, con la dirección de *Omar de la Reta* y elenco integrado con personal del Club, en su segundo año de representaciones, se presentó en la localidad de *Castelli*, provincia de Buenos Aires, durante el mes de abril.

Este fue el inicio de la temporada 1981, lapso durante el cual el elenco del ACA recorrerá la mayor parte de la mencionada provincia.

Los establecimientos educacionales que deseen contar con la presencia de este grupo teatral, deben dirigirse a la gerencia general del *Automóvil Club Argentino*, Avenida del Libertador 1850, con la debida antelación para solicitar fecha.

Serenata de Colores es una obra de teatro para niños con tema de educación vial y que ya fue representada con gran suceso en 1980.

EDUCACION VIAL INFANTIL

Las personas asistentes a la EXPOMOVIL 81 en la Sociedad Rural Argentina, entre el 27 de febrero y el 22 de marzo, tuvieron la posibilidad de apreciar el stand que allí ocupó el *Automóvil Club Argentino*. Entre los diversos materiales expuestos por la Entidad, se presentó la *Pista Infantil de Tránsito*, obra que corrobora la función educativa desempeñada por la Institución en materia de educación vial.

Por ella han pasado 5.000 niños, motivados y orientados por personal especializado. La ciudad en miniatura, construida para el pequeño conductor, introduce y capacita al niño para enfrentar la realidad de la vía pública. Dicha instalación, dotada de los elementos precisos —calles, avenidas, semáforos, señalamiento vertical y demarcación horizontal—, brindó a los niños la posibilidad de poner en práctica sus conocimientos sobre circulación.

CARTA VIAL DE BUENOS AIRES Y ALREDEDORES —ZONA OESTE—

Como una buena noticia para los automovilistas que deben viajar a través de una de las áreas urbanas de mayor caudal de tránsito de los alrededores de *Capital Federal*, informamos que el ACA ha puesto en circulación la zona "Oeste" de la *Carta Vial de Buenos Aires y Alrededores*, o sea la parte de esta publicación que faltaba para completar, con las zonas "Capital", "Norte" y "Sur" ya publicadas, una obra que responde a la justificada solicitud de orientación

sobre las distintas vías de penetración, salidas, calles y avenidas de este cada vez más complejo e intrincado conurbano.

Este plano de la zona "Oeste" sigue a los mencionados en sus lineamientos y realización en base a relevamientos efectuados sobre el terreno por equipos de la Entidad, tareas que han posibilitado concretar con exactitud y actualidad la información que contiene sobre los grandes centros urbanos que abarca, correspondientes al

partido de Morón —íntegramente— y parcialmente los de Tres de Febrero, General Sarmiento, Moreno, Merlo, La Matanza y San Martín.

Por otra parte, y atentos a la necesidad de ofrecer al automovilista un panorama de vinculación vial tan exacto como coherente con las exigencias actuales del tránsito automotor entre la zona que comprende esta nueva publicación y la ciudad de Buenos Aires, en el dorso figura el itinerario que une, a

través del Acceso Oeste, a Luján con Moreno, así como el detalle completo de las importantes autopistas "Perito Moreno" y "25 de Mayo". Además, con cada ejemplar de la zona "Oeste" se entrega, sin cargo, otro de la edición efectuada oportunamente para la zona "Capital".

Esta obra fue realizada en formato abierto de 81 x 67 cm, con 6 colores al frente y 4 al dorso, en escala 1: 35.000. Un índice de ubicación por cuadrícula en el plano principal de 6.000 nombres, facilita la rápida ubicación de las distintas arterias de centros urbanos y poblaciones.

HOMENAJE A MARTIN "MACOCO" DE ALZAGA UNZUE

Resultó sumamente emotivo el agasajo ofrecido a Martín "Macoco" de Alzaga Unzué por un rupo de antiguos dirigentes y amigos del automovilismo deportivo. El *Automóvil Club Argentino* también se sumó a este merecido homenaje, con presencia de varios dirigentes encabezados por el vicepresidente primero de la Entidad, doctor *Baltasar Martínez Briones*.

"Macoco" de Alzaga Unzué fue uno de los precursores de nuestro automovilismo deportivo, en una era romántica, si así puede calificársela, en la que el arrojo y la audacia para pilotear máquinas de carrera constituían una verdadera hazaña, por cuanto los caminos, en su inmensa mayoría, eran de tierra o empedrado desparejo, o bien en las tradicionales "trotadoras". Pagando de su peculio, como se acostumbraba entonces, tripuló máqui-

nas de mucha potencia, no sólo en nuestro país sino también en Europa.

En el acto a que hacemos referencia, el doctor *Baltasar Martínez Briones*, le hizo entrega de una plaqueta recordativa de nuestra Entidad, a la cual había representado en muchas pistas del mundo y tras resaltar la trayectoria deportiva del agasajado, destacó el hecho de haber sido el primer automovilista que concurrió a Europa a competir y que supo dar muestras del valor de los pilotos argentinos.

Con emocionadas palabras, el veterano ex piloto agradeció las muestras de afecto que se le habían tributado y tuvo expresiones laudatorias para el *Automóvil Club Argentino* por la obra que realiza en el plano deportivo nacional e internacional y en otros muchos aspectos que hacen al desarrollo de todo el país.

DOCUMENTACION DEL AUTOMOTOR

Recordamos a los señores socios, dada la derogación del 5 % que gravaba la venta de automotores usados, la importancia de cumplir con el decreto-Ley N° 6582/58, título artículo 27, que ordena la transferencia inmediata del bien adquirido, a nombre del comprador. Esto podrá evitar molestias y costosas secuelas, tanto para la parte compradora como para la vendedora, siendo ésta,

en última instancia, la responsable del bien hasta tanto no se realice el trámite traslativo de dominio, de acuerdo con los términos del decreto-ley arriba citado. El sector *Documentación del Automotor* del *Automóvil Club Argentino*, cuenta con oficinas y personal idóneo para todo tipo de consultas y verificación de documentación de los vehículos por comercializar, las que deberán ser realiza-

das antes de concretar la operación, ya que una vez consumada, pueden surgir serios problemas.

Las consultas y trámites integrales del automotor pueden efectuarse en nuestras filiales de Once, Flores, Rocamora y Pringles y Casa Harrod's en la Capital Federal, y en las filiales del interior de La Plata, Mar del Plata, Bahía Blanca, Córdoba, Rosario, Mendoza y Tucumán.

OSÉ M. CANALE

J FALLECIMIENTO



Hondo pesar causó en los círculos empresarios y en instituciones en las que ejerció funciones directivas, el fallecimiento de *José M. Canale*, ocurrido el 21 de marzo próximo pasado.

El extinto integró desde 1954 a 1956, la *Comisión Directiva* del *Automóvil Club Argentino*. Tras un breve alejamiento de las responsabilidades directivas en nuestra Entidad, fue designado *Titular* de la *Asamblea de Delegados*, cargo que ejerció desde 1963 a 1971. Después fue elegido *Vocal Titular* de la *Comisión Directiva*, función que desempeñó hasta 1975.

Durante su extensa y fecunda gestión como dirigente del *Automóvil Club Argentino*, el señor Canale supo granjearse, por su capacidad y bonhomía, el aprecio de cuantos tuvieron la fortuna de frecuentar su trato.

Canale desarrolló también, una larga y fructífera tarea empresarial. En tal sentido, fue presidente del directorio de *Canale SA*, hasta 1977, y después continuó ligado a la empresa como director presidente de honor. Hasta que lo sorprendió la muerte, fue también presidente del establecimiento *Humberto Canale SA*, productora y empaquetadora de frutas. Asimismo, se desempeñó como consejero de

CALENDARIO DE PESCA

Por resolución de la *Comisión Directiva* de la Entidad, se aprobó el calendario tentativo de *pesca deportiva* para el año en curso. Las fechas y lugares de excursiones para la práctica de este deporte son las siguientes:

16 de mayo: Laguna Gómez (Junín) —Pesca del pejerrey.

31 de mayo: XIII Edición Copa Confraternidad de pesca deportiva "Lucilo del Castillo" (Chascomús) —Pesca del pejerrey.

20 de junio: Laguna Gómez (Junín) —Pesca del pejerrey.

18 de julio: Laguna de Gómez (Junín) —Pesca del pejerrey.

25 y 26 de julio: Sauce Grande —Pesca del pejerrey.

15, 16 y 17 de agosto: Laguna de Cochicó —Pesca del pejerrey.

19 de setiembre: Laguna de Gómez (Junín) —Pesca del pejerrey.

10, 11 y 12 de octubre: Mar de Ajó o San Clemente del Tuyú. (Pesca variada).

7 y 8 de noviembre: Esquina (Corrientes) —Pesca del dorado.

5, 6, 7 y 8 de diciembre: Bahía San Blas (Buenos Aires) —Pesca variada.

Los interesados pueden requerir información en la oficina de Recreos y Campamentos de nuestra Sede Central.

la *Bolsa de Comercio* de Buenos Aires.

Su pasión por el deporte, al mismo tiempo que lo acercó a las funciones directivas del ACA, lo llevó también a ejercer la presidencia de la *Federación Argentina de Tiro*. En ese cargo tuvo activa participación en la organización del Campeonato Mundial de esa especialidad, celebrado en Buenos Aires en 1950.

Por lo que significó su palabra mesurada y su energía creadora, su deceso significa una lamentable pérdida para quienes lo acompañaron en sus múltiples actividades a lo largo de su relevante trayectoria.

AGASAJO AL PRESIDENTE DEL JOCKEY CLUB



En la cabecera de la mesa, aparecen, de izquierda a derecha, el secretario general del Jockey Club, Dr. Jorge Alberto Hueyo; el general Alcides López Aufranc; el presidente del Círculo de Armas, Sr. Carlos Gómez Alzaga; el ex presidente del Jockey Club, Sr. Agustín S. Roca; el presidente del Jockey Club de Montevideo, Sr. Alfredo de Castro Pérez; el agasajado; el presidente de la Academia Nacional de Ciencias Económicas, Dr. José Heriberto Martínez; el presidente del Automóvil Club Argentino, Dr. César C. Carman, y el Sr. Ignacio Zuberbuhler.

El doctor *Roberto Vázquez Mansilla*, presidente del Jockey Club, fue objeto de una expresiva demostración por parte de los socios de esa entidad, quienes le manifestaron así su reconocimiento por la fructífera tarea realizada en favor de la institución. La reunión se efectuó en los salones del *Jockey Club* el 27 de abril último y el doctor *Vázquez Mansilla* fue saludado, en nombre de la comisión ejecutiva de homenaje, por el presidente de ella, doctor *Emilio J. Hardoy*. También recibió un libro de firmas y un pergamino de los socios, y un objeto artístico del personal del club. La nutrida concurrencia —alrededor de 700 personas— ocupó no solo los salones de la planta

baja del edificio de la avenida Alvear, sino también las salas reservadas e inclusive la biblioteca del primer piso.

El doctor *Hardoy*, inició su discurso expresando: "Esta noche vivimos uno de los momentos estelares del *Jockey Club* de Buenos Aires. En su dilatada historia, en pocas ocasiones como ésta han confluído motivos que contribuyen a conferir un significado trascendental y perdurable a este banquete: la celebración de una obra que expresa la potencia y la jerarquía del país; el homenaje que el agradecimiento impone a quien supo impulsarlo a pesar de las dificultades que presentaba y los riesgos que entrañaba; y, junto con todo ello, la reanuda-

ción de nuestras mejores tradiciones con esta fiesta de la sociabilidad y la cultura. La sustancia moral del *Jockey Club* es la amistad que vincula a sus socios y ella explica que ésta haya subsistido a través de un largo período en que no faltaron, por cierto, vicisitudes y desastres".

Tras encomiar la tarea realizada en el hipódromo de San Isidro —creado por la visión de *Joaquín Anchorena*—, por el doctor *Vázquez Mansilla* y la *Comisión* que preside, recordó que "el *Jockey Club* es la sede indiscutida del fomento de la raza caballar, tan indisolublemente unida a la suerte de los argentinos, ya que el caballito criollo, exaltado poéticamente por nuestro inolvidable *Bellsa-*

rio Roldán, les permitió liberar a medio continente, conquistar el desierto y expandir el progreso y la riqueza". Dijo, después que "el *Jockey Club* ha esparcido permanentemente su refinamiento en la sociedad y bregando para que en ella prevalecieran normas superiores de convivencia. Las manifestaciones del arte y el pensamiento tuvieron siempre acogida en sus salones, y los representantes de la inteligencia vernácula y foránea ofrecieron en ellos los frutos en sazón de su genio y su sabiduría". "En lugar de encerrarse dentro del patriciado que lo creó —agregó seguidamente—, como pudo haberlo hecho legítimamente, abrió generosamente sus brazos para recibir en su seno a hombres eminentes de cualquier origen que, con su talento y su virtud, fecundaron y perfeccionaron la herencia de los fundadores".

Enumeró, luego, las vicisitudes que tuvo que afrontar el *Jockey* desde su fundación por Carlos Pellegrini, hasta años recientes y comparó con la de aquel insigne estadista la fe del doctor *Vázquez Mansilla* en la recuperación de la institución. El doctor *Hardoy* terminó su alocución, con un brindis "por *Roberto Vázquez Mansilla*, gran señor y gran presidente; por el *Jockey Club* y la amistad caballeresca que a todos nosotros nos vincula; y frente a complejas pero no invencibles circunstancias, por la Patria".

Con emotivas palabras agradeció el homenaje el doctor *Vázquez Mansilla*, en un meduloso discurso, que resaltó la esencia del *Jockey Club* y lo situó en el contexto de la sociedad argentina.

Agradeció también la presencia del doctor *Alfredo de Castro Pérez*, presidente de *Jockey Club de Montevideo*, y tuvo palabras de recuerdo para la colaboración recibida de diversas entidades, privadas y oficiales, entre ellas el Automóvil Club Argentino.

"La *Comisión Directiva* que me acompaña —expresó luego— y ha acompañado en los momentos amargos y alentado en los dulces, participa conmigo de esta demostración que cualquier hombre de carne y hueso podría atesorarla entre los momentos más gratos y hermosos de su vida".

Para adherir al homenaje habló también el presidente de *Jockey Club de Montevideo*, quien exaltó la amistad inalterable entre ambas instituciones, del Plata.

SEGURO QUE USTED GANA CON EL FORMULA 1 DE LOS SEGUROS



Para mayor seguridad
Seguro de automotores

Lo que vale, sobresale. Y así como hay una máxima categoría –Fórmula 1– en automovilismo deportivo, también hay un seguro de automotores cuyas ventajas lo consagran.

Por estas terminantes razones:

Intervienen en su contratación el Automóvil Club Argentino y la Caja Nacional de Ahorro y Seguro. La máxima organización del automovilismo nacional y la mayor entidad aseguradora del país.

El ACA facilita su moderada tarifa en cuotas, en cómodos plazos. Verifique y compare.

Su seguro puede ser: Contra todo riesgo, SIN FRANQUICIA, con cláusula de ajuste automático. O con franquicia.

Cobro inmediato. En siniestros por daños Ud. percibe su indemnización el mismo día en que la reclama. Cobra primero y arregla su auto después. Cuando contrata la reparación ya tiene su dinero en el bolsillo.



ACA

Automóvil Club Argentino + servicios

Contratado con la Caja Nacional de Ahorro y Seguro



¡Obras
y antologías
valiosas
de la literatura
universal!
50 volúmenes.
7.000 páginas
de lectura.

¡Gánese
más de
\$ 280.000!

¡Usted
recibe
ahora
los 50
volúmenes
y los paga en
cuotas fijas,
a pesar de
la inflación!

¡Recíbala en su hogar!
¡Esta Biblioteca le brinda
un plan de lecturas para
toda la familia!

Esta importantísima selección de grandes obras completas y de magníficas antologías de la literatura universal es una gran selección de la famosa **Biblioteca Básica Universal**.
¡Fíjese! ¡Usted tendrá una Biblioteca de grandes autores! Henry James, José Martí, Rilke, Erasmo, Maquiavelo, Shakespeare, Cervantes, Conan Doyle, etc.
¡Podrá leer muchas obras apasionantes en versiones cuidadas y completas! El alcalde de Casterbridge, de Thomas Hardy; Las minas del Rey Salomón, de Rider Haggard.; Historia de la vida del Buscón, de Quevedo; Valpone o el zorro, de Ben Jonson, etc.
¡Esta Biblioteca le ofrece todos los géneros: novelas, cuentos, teatro, poesía! Sí, grandes novelas como Gargantúa y Pantagruel o El gran Meaulnes; notables cuentos de Bret Harte, Saki, Sholem Aléijem, O. Henry, Akutagawa, etc.; poemas de Rubén Darío, Manrique, Garcilaso; obras de teatro de Lope de Vega, Bernard Shaw, Shakespeare, etc.

Ud. puede ver las obras personalmente en **Sarmiento 1562 5° piso A** Capital. Lunes a viernes de 8 a 12 y 13 a 17 horas.

Archivo Gráfico Editorial S.R.L. Certificado de Reserva
Sarmiento 1562- Piso 5° A - (1042) Capital

Deseo recibir en mi casa la selección de **Biblioteca Básica Universal**.

Rogamos marcar con una (X) la forma de pago elegida y llenar con letra de imprenta los datos completos.

Pago anticipado: Acompaño a este cupón giro postal/bancario/cheque N° del Banco por \$ 390.000 a favor de **Archivo Gráfico Editorial S.R.L.**, no a la orden, como pago total. ¡Envíeme a vuelta de correo los 50 volúmenes!

En 3 cuotas: al recibir los 50 volúmenes pagaré \$ 148.000 y luego 2 cuotas de \$ 148.000

En 6 cuotas: Al recibir los 50 volúmenes pagaré \$ 94.000 y luego 5 cuotas mensuales de \$ 94.000

En 12 cuotas: Al recibir los 50 volúmenes pagaré \$ 68.000 y luego 11 cuotas mensuales de \$ 68.000

Queda entendido que no debo abonar gastos de envío ni de embalaje.

Nombre y apellido: _____ Piso: _____ Dto.: _____
Dirección particular: _____ N° Postal: _____
Localidad: _____ Tel.: _____
Provincia: _____
Este precio es válido por 30 días. **AC 6**

¡50 magníficos volúmenes! ¡Y cada uno tiene en la tapa una preciosa reproducción de arte a todo color!

Por su papel, su impresión, su presentación, estos volúmenes se destacan en la mejor biblioteca. Y en las tapas tienen notables reproducciones de Goya, Manet, Picasso, Toulouse-Lautrec, etc.

Esta es una gran biblioteca internacional formada por famosos autores de los más diversos países. Y cada obra tiene un valioso estudio preliminar, realizado por un prestigioso crítico argentino, para conocer mejor al autor, su obra, su importancia dentro de la literatura universal.

¡Esta es una oferta extraordinaria!

Una colección de esta calidad y estas características físicas puede costar en plaza de \$ 680.000 a \$ 850.000 al contado; a crédito, más del doble. **Archivo Gráfico Editorial**, que tiene la exclusividad para la promoción, le hace estas ofertas increíbles: pago anticipado: \$ 390.000; en 3 cuotas: \$ 148.000 c/u; en 6 cuotas: \$ 94.000 c/u; en 12 cuotas: \$ 68.000 c/u.

¡Cómprala hoy mismo!

Esta es una oportunidad única. ¡No se la pierda! Le ofrecemos una biblioteca útil y amena para usted, para sus hijos, para su hogar. Una biblioteca valiosísima para la escuela y el colegio y de gran importancia cultural.