

CORREO
AGENCIADO
B.P. 11180

FRANQUEO PAGADO
Concesión N° 4838

TARIFA REDUCIDA
Concesión N° 208

CODIGO
POSTAL
1425

autoclub

Ejemplar Exclusivo para Socios del ACA. Prohibida su Venta

Año XXI - N° 122 - Junio 1983 - \$a 7,00



**DOCTOR
CESAR C. CARMAN
SU VIDA, SU OBRA**

CONCEPCION DEL URUGUAY - 200 años de historia

REPRODUCCIONES SOBRE TELA

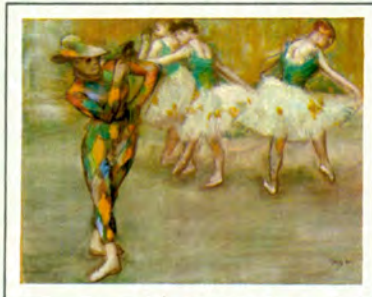
Una nueva perspectiva en la Historia de la Pintura

Con el
aporte de un
revolucionario
proceso
tecnológico

que posibilita una perfecta reproducción de la obra de arte sobre *auténtica tela*, conservando la textura del cuadro original, la inalterabilidad de los valores cromáticos a través del tiempo, la fidelidad total a la incidencia de la luz y a las vibraciones del color



1088 - H. TOULOUSE-LAUTREC
"Retrato de Suzanne Valadón"
50 x 60.5



1086 - E. DEGAS
"Arlequín danzando"
60.5 x 48



1012 - PEREZ CELIS
"Alto vuelo, tierra penetrada"
39 x 48.5



1007 - V. FORTE
"Mar del Plata"
60 x 42.5



1057 - O. PACENZA
"Portuaria"
70.5 x 48.5

UN BUEN CUADRO,
ES SU MEJOR REGALO.

OTRAS OBRAS QUE USTED PUEDE SOLICITAR

- 1064 - J. B. COROT
"Route de sin le Noble"
- 1024 - V. VAN GOGH
Sunflowers
- 1069 - E. de la CARCOVA
"Naturaleza en silencio"
- 1065 - M. C. VICTORICA
"Naturaleza muerta"
- 1067 - M. MALHARRO
"Las parvas"
- 1066 - E. DANERI
"Puente viejo"
- 1042 - GASTON JARRY
"Escena popular, Paris"
- 1068 - V. CUNSOLO
"La Vuelta de Rocha"
- 1038 - M. A. VIDAL
"Laberintos del viento"

EDICION LIMITADA

NO ENVIE DINERO
PAGUE AL
RECIBIR SU OBRA

PRECIO DE PROMOCION

\$a 270.-

(\$ 2.700.000)

Unicamente por 30 días

PRODUCCION

- sobre telas procesadas para la perfecta asimilación de los materiales
- con productos especiales importados de Holanda
- con el aporte de tecnología inédita en la Argentina, que valoriza y jerarquiza el mercado de las obras de arte.

VENTAJAS

- la consistencia de la tela permite el montaje sobre bastidor y el enmarcado sin vidrio
- preserva el carácter de la obra y la destaca en la magnitud total de su belleza
- facilita la adquisición de una obra de arte
- satisface plenamente la inquietud estética de su comprador

Las medidas de las obras son: base por altura



1082 - E. PETTORUTI
"El improvisador"
52 x 72.5

**INICIE SU PINACOTECA
Adquiera YA MISMO su obra**

ADQUIERA SU OBRA

POR CARTA, remitiendo el CUPON SOLICITUD que se acompaña al pie TELEFONICAMENTE, llamando al 88-0168 o al 86-0736 PERSONALMENTE, en Fco. Acuña de Figueroa 1753 de lunes a viernes (9 a 17 hs.) Al recibir nuestro envío a vuelta de correo, abonará la suma de \$a. 270 (\$ 2.700.000) por cada obra solicitada
UNIVERSAL CENTER Casilla 1198 - 1000 C.C. - Buenos Aires

Sres. Universal Center, Casilla 1198 - 1000 C.C. - Buenos Aires
SOLICITO ME ENVIEN LAS SIGUIENTES OBRAS:

Nº Título

Nº Título

Nº Título

y las que indico en lista separada

Al recibir su envío pagaré al correo la suma de \$a. 270 por cada obra

NOMBRE Y APELLIDO

DIRECCION

LOCALIDAD

PROV. C.P.

FIRMA VALIDEZ 30 DIAS

AUTOCIUB 7-83

UNIVERSAL CENTER la empresa líder en servicios a distancia

AHORA UD. PUEDE VOLVER A COMPRAR MUSICA

ASOCIESE AL



Ediciones NUEVAS y originales. Al increíble precio de

\$a 29

Los mejores DISCOS Y CASSETTES directamente de fábrica.

PIDALOS SIN MOVERSE DE SU CASA

Cómodamente instalado Ud. puede seleccionar de este catálogo los discos o cassettes que desea recibir en su domicilio, llenando correctamente el cupón de pedido.

TAMBIEN PUEDE ADQUIRIRLOS PERSONALMENTE EN:

SUPERMERCADO DEL DISCO Gral. Mitre 890 ROSARIO • SUPERMERCADO DEL DISCO San Martín 145 CORDOBA • RCA LTD. SUCURSAL AR - GENTINA Paroissien 3930 • SUPERMERCADO DEL DISCO Carlos Pellegrini 479 BUENOS AIRES

**VALIDEZ
30
DIAS**

Envíe ya mismo este cupón a
RCA Club
Paroissien 3930,
Capital Federal
C.P. 1430.

Ud. paga al correo cuando recibe los discos o cassettes.

SRES. RCA CLUB: DESEO QUE ME ENVIEN LOS DISCOS/CASSETTES ABAJO INDICADOS. AL RECIBIRLOS ABONARE AL CORREO LA SUMA CORRESPONDIENTE.

NOMBRE Y APELLIDO: _____ 01
DOMICILIO: _____
LOCALIDAD: _____
PROVINCIA: _____
CODIGO POSTAL: _____ TEL.: _____

¡MARQUE CON UNA (X) LOS NUMEROS DE LOS DISCOS ELEGIDOS!... DL

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
11	12	13	14	15	16	17	18	19	20

¡MARQUE CON UNA (X) LOS NUMEROS DE LOS CASSETTES ELEGIDOS!... DM

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
11	12	13	14	15	16	17	18	19	20

CUPON DE PEDIDO

- 1 DL-010 "COMIENZA EL BEGUINE" - ARTIE SHAW. Cassette: DM-011
- 2 DL-004 "ALBINONI - CELEBRE ADAGIO". Intérpretes varios. Cassette: DM-004
- 3 DL-013 "EL SWING ESTA AQUÍ" - GENE KRUPA. Cassette: DM-013
- 4 DL-009 "ASTOR PIAZZOLLA - ELVINO VARDARO". Cassette: DM-009
- 5 DL-001 "CHOPIN" ARTHUR RUBINSTEIN. Vals en La Bemol Op. 34 N°1. Nocturno en Mi Bemol Op. 9 N° 2. y otros. Cassette: DM-001
- 6 DL-007 "CONCIERTO DE ARAN JUEZ" - JULIAN BREAM. Cassette: DM-007
- 7 DL-002 "ES LA NOSTALGIA" JAIRO. Nos verán llegar. Es la nostalgia. y otros. Cassette: DM-002
- 8 DL-005 "LA MAGIA DE EMMANUEL". Canción para amantes de 15 días. Por qué te amo. y otros. Cassette: DM-005
- 9 DL-006 "¿TE ACORDAS HERMANO?" - JULIO SOSA. Tiempos viejos. Llorando la carta. y otros. Cassette: DM-006
- 10 DL-003 "EL UNICO" - CARLOS GARDEL. Mano a mano. El día que me quieras. y otros. Cassette: DM-003
- 11 DL-015 "INMORTAL (1942-1949)" - ANIBAL TROILLO. Cassette: DM-015
- 12 DL-012 "QUE GRANDES SOS (TANGAZOS)" - JUAN D'ARIENZO. Cassette: DM-012
- 13 DL-024 "RETROSPECTIVA (1968-1983)" - LITTO NEBBIA. Cassette: DM-024
- 14 DL-016 "TANGOS Y VALSECITOS CRIOLLOS CON ARIEL RAMIREZ". Cassette: DM-016
- 15 DL-018 "ATAHUALPA YUPANQUI". DE TANTO DIR Y VENIR. Cassette: DM-018
- 16 DL-022 "SAMBA PARA VINICIUS Y TOQUINHO". Cassette: DM-022
- 17 DL-023 "EXITOS DE SIEMPRE" PAUL MAURIAT. Cassette: DM-023
- 18 DL-019 "MAÑANITAS SALTEÑAS" - LOS FRONTERIZOS. Cassette: DM-019
- 19 DL-020 "PERSONAL" SERGIO DENIS. Cassette: DM-020
- 20 DL-021 "MI GRAN AMOR" NINO BRAVO. Cassette: DM-021

DIRECTOR
Dr. BALTASAR MARTINEZ BRIONES
Presidente del ACA

COMISION ASESORA
LINO PALACIO
FRANCISCO RIZZUTO
JUAN E. EZCURRA
Dr. SANTIAGO PITA ROMERO
Dr. CARLOS E. GONZALEZ
CAMBACERES
JUAN C. PEÑA
OSVALDO RODRIGUEZ HUNTER

COMISION FINANCIERA
Capitán de navio (RE)
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

PEDRO OSCAR CARDOSO
ADOLFO RAWSI
Dr. LUIS ESPARBE

JEFÉ DE REDACCION
EDUARDO PALACIOS VIDELA

SECRETARIO DE REDACCION
MANUEL DIAZ GUERRA

REDACCION
RICARDO ARCUCCI
ADOLFO GARCIA SAEZ

DIAGRAMACION Y ARTE
NICOLAS SANTIAGO STANCHI
JORGE ACUÑA

ARCHIVO
ERNESTO A. BIGGERI

ADMINISTRADOR
CARLOS GARCIA VAZQUEZ

PRODUCCION PUBLICITARIA
JOSE PELUSO

Fotocomposición, fotocromos
e impresión APUS SA

EN ESTE NUMERO FOTOS DE: Antonio Moreno, Ricardo Alonso, Norberto Ranalli, Federico B. Kirbus, Ag. Fotográfica Integral, Editorial Perfil, Roberto Janz, Archivo General de la Nación.

REVISTA BIMESTRAL DE AUTOMOVILISMO, TURISMO E INFORMACIONES, EDITADA POR EL AUTOMOVIL CLUB ARGENTINO. REDACCION, ADMINISTRACION Y PUBLICIDAD: Avda. DEL LIBERTADOR 1850, PISO 5° (1425), Capital Federal. TEL.: 801-1837, REGISTRO DE LA PROPIEDAD INTELECTUAL 164.078. 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:
545.000 ejemplares.
Precio del ejemplar en la
República Argentina: \$a 7,00

SUMARIO

JUNIO '83 - N° 122

Asumio la Presidencia de la Entidad
el Dr. Baltasar Martínez Briones. 6

Dr. César C. Carman. Vida y obra de un
pionero 8

Por tierras cordilleranas. Huinganco,
vergel en el oeste neuquino, por Rober-
to Janz 22

AQUI NOSOTRAS, por Trixi. 26

Concepción del Uruguay. Una perla jun-
to al río de los pájaros, por Miguel Angel
Gregori. 30

Raid en botes neumáticos. Cruce del
estrecho de Magallanes 36

Itinerarios del Noroeste. La Quebrada
del Toro, por Federico B. Kirbus. 38

Termas de Río Hondo. Las aguas del sol 44

El auto y su seguridad. La vida en la bol-
sa, por Jorge Gualtieri 46

Luis Piedra Buena. Una leyenda viva,
por Ricardo L. Molinari 50

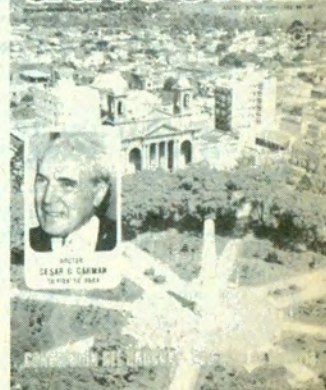


50



PORTADA

El inesperado fallecimiento del Dr. César C. Carman, ocurrido cuando este número de AUTOCLUB —la revista que él dirigió desde su fundación— estaba prácticamente terminado, nos obligó a buscar una solución de emergencia para incluir su foto, sobre un fondo que reproduce una vista de Concepción del Uruguay, la última nota cuya preparación y publicación había ordenado él mismo.



A NUESTROS LECTORES

UNA ETAPA QUE SE INICIA, UNA ACCION QUE CONTINUA



38



36

Prácticamente en el momento de cerrar la presente edición, cuyo contenido y secciones respondían a las pautas habituales, nos sorprendió el fallecimiento del titular de nuestra Institución y director-fundador de esta revista, doctor César C. Carman. Ello determinó una serie de modificaciones acordes con el homenaje que desde estas páginas era justo que se le rindiera, y que de un modo u otro procura interpretar el sentimiento de asociados, directivos y colaboradores de la Entidad.

También se hizo necesario armonizar el destino de una cierta cantidad de páginas a la memoria de nuestro ex presidente, con el respeto de las decisiones que él mismo había adoptado en cuanto a los artículos de este número, como el dedicado al bicentenario de la ciudad de Concepción del Uruguay, entre otros. Debido a ello, constreñidos por el espacio disponible, hemos optado por desdoblar el homenaje póstumo a nuestro director en dos entregas sucesivas, la primera de las cuales se halla en la edición que el lector tiene en sus manos. La segunda aparecerá en el próximo número, correspondiente al mes de agosto. Como bien puede ser imaginado, nos resulta muy penoso decir adiós a quien tanto entregara a nuestra Entidad a lo largo de veintiséis años, de manera permanente y total. Y se hace difícil, ciertamente, pretender dar una imagen aproximada de una personalidad tan rica en facetas, en cada una de las cuales se perfiló con signo propio e inconfundible. Desde la que incumbe a su carácter de presidente de esta Institución, siempre mantuvo como constante su afán de llevarla al máximo de eficiencia en favor de sus asociados, en la convicción de que allí estaba la más positiva contribución que se pudiera hacer a la comunidad.

Esa voluntad de aportar al país y a

sus habitantes se refleja, incluso, en esta edición de AUTOCLUB, que aparece con papel producido en la Argentina a partir de una nueva tecnología y de la utilización de fuentes celulósicas no tradicionales. Esta decisión también fue adoptada por el doctor Carman, en una actitud de respaldo a la industria, que es uno de los factores esenciales para afianzar el desarrollo y la prosperidad de la Nación.

En otro orden de cosas, y en cuanto al futuro de nuestra Institución, el nuevo tramo que se inicia conforme a disposiciones estatutarias, habrá de estar signado por un cabal espíritu de identificación y continuidad con las políticas de acción y desarrollo seguidas hasta ahora.

Por lo tanto, la masa societaria puede tener plena seguridad de que no habrán de escatimarse esfuerzos con vista a una superación constante en la eficiencia y calidad de los servicios que se le brindan. En esa confianza, y en la permanente voluntad de ser útiles al país, deben hallarse los fundamentos de la gestión venidera.

LA DIRECCION

CON motivo del fallecimiento del doctor César C. Carman y conforme a disposiciones estatutarias del *Automóvil Club Argentino*, asumió la presidencia de la Entidad el doctor *Baltasar Martínez Briones*, quien ejercía, hasta entonces, el cargo de vicepresidente 1°.

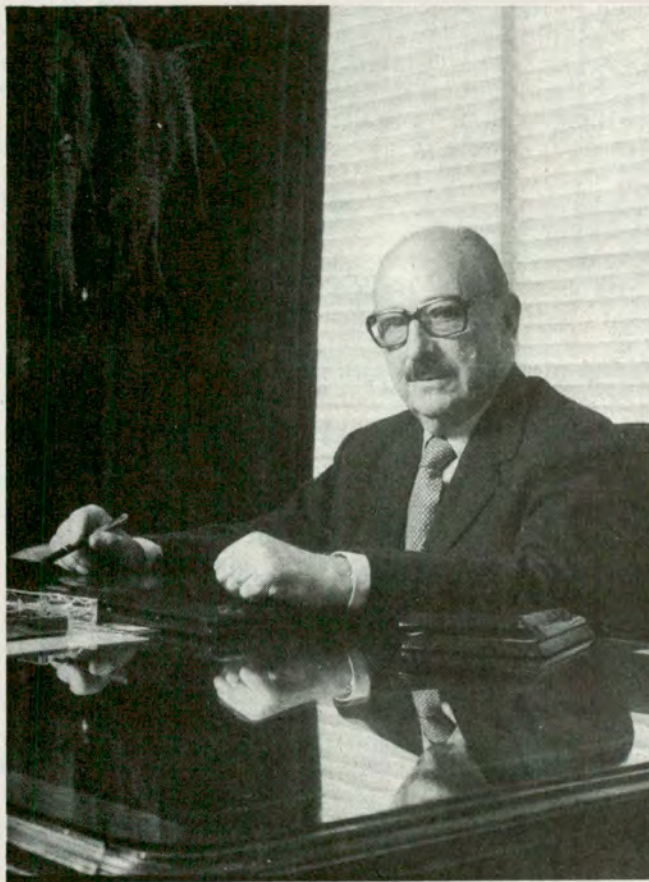
TRAYECTORIA DEL NUEVO PRESIDENTE

Doctor en medicina, en la especialidad clínica, el doctor *Martínez Briones* ha desarrollado una prolongada actividad en el *Automóvil Club Argentino*, iniciada en 1969, año en que fue designado delegado titular de la *Asamblea de Delegados*, cargo que ocupó hasta 1971. A partir de ese momento, pasó a desempeñarse como vocal titular de la *Comisión Directiva*. En 1975 fue electo vicepresidente 2° de la *Comisión Directiva*, función que ejerció hasta 1982, en que fue reelecto vicepresidente 1°, pasando ahora a ocupar la presidencia, según queda dicho.

El nuevo titular de la Entidad ha desempeñado, igualmente, cargos importantes en organismos internacionales. En 1973 fue designado presidente de la *Comisión de Viajes y Turismo de la Federación Interamericana de Touring y Automóvil Clubes (FITAC)*. Pasó luego a ocupar el cargo de vocal titular en el *Consejo de Dirección de esa federación*, así como también la presidencia de la *Comisión de Vialidad, Tránsito y Seguridad*.

En la *Federación Internacional del Automóvil (FIA)* ha ocupado y ocupa los siguientes cargos: miembro del *Comité Director*, elegido para el período 1981-1984; miembro de la *Comisión Internacional de Turismo (CIT)* para el período 1979-1984; en 1982 fue designado presidente del *Grupo de Trabajo Regional para América del Sur y Central de la Comisión Internacional de Turismo*, y en esta misma comisión es miembro de la *Subcomisión de autoclub*

ASUMIO LA PRESIDENCIA DE LA ENTIDAD EL Dr. BALTASAR MARTINEZ BRIONES



sión de Publicaciones. También integra la *Comisión Internacional Aduanera* para el período 1981-1983.

El doctor *Martínez Briones* es también miembro de la *Comisión Médica de la Federación Internacional Deportiva Automovilística (FISA)*.

LA ASUNCION DE LA PRESIDENCIA

El 8 de junio último, la *Comisión Directiva del Automóvil Club Argentino* aprobó un despacho fundamentado en los siguientes términos:

"Ante el lamentable de-

del doctor César C. Carman, quien hasta la fecha y durante más de 25 años desempeñó con total dedicación y empeño tan alto cargo.

"2°) Conforme al artículo 49 del Estatuto vigente corresponde que asuma la presidencia hasta completar el período, el señor vicepresidente 1°, doctor Baltasar Martínez Briones."

El artículo final dispone la comunicación de lo resuelto a la *Asamblea de Delegados*, a la *Comisión Fiscalizadora de Cuentas*, al *Tribunal de Honor*, a la *Junta Electoral* y al personal administrativo de la Institución.

LA DIRECCION DE AUTOCLUB

Al hacerse cargo de la presidencia de nuestra Institución, el doctor Baltasar Martínez Briones también asume la dirección de la revista *AUTOCLUB*.

Así lo hizo saber una resolución de la C.D. dictada el 14 de junio último:

"Visto: "El artículo 49 del Estatuto Social y la consecuente Resolución de Comisión Directiva del 8 del corriente, acta N° 8, punto 1°, en virtud de los cuales el doctor Baltasar Martínez Briones ha asumido la presidencia del *Automóvil Club Argentino*; y considerando:

"que de acuerdo con el artículo 2°, capítulo I de la organización y reglamento funcional de la revista *AUTOCLUB*, aprobados por resolución de C.D. de 23 de diciembre de 1968 acta N° 21, punto N° 17 "la dirección plena de *AUTOCLUB* será ejercida por el presidente del *Automóvil Club Argentino*."

Con esos fundamentos la *Comisión Directiva* aprobó la siguiente resolución:

"1) Tómase conocimiento de la asunción de la dirección de la revista *AUTOCLUB* por parte del actual presidente de la Institución, doctor Baltasar Martínez Briones.

"2) Comuníquese a quienes corresponda."

ceso del señor presidente del *ACA*, doctor César C. Carman, ocurrido en el día de la fecha y de acuerdo con lo normado por el artículo 49 del Estatuto vigente, corresponde que pase a ejercer las funciones atinentes a la presidencia —hasta la finalización del período para el que el doctor Carman fue elegido— el vicepresidente primero, doctor Baltasar Martínez Briones."

En consecuencia, la *Comisión Directiva* de la Entidad dictó una resolución que en su parte pertinente establece:

"1°) Tómase conocimiento del fallecimiento

En el espacioso baul del Falcon, caben todas las cosas de toda la familia. La nueva ubicación de la rueda de auxilio, debajo de la alfombra, aumenta su ya tradicional gran espacio.

Así usted y los suyos disfrutan a pleno las nuevas butacas, los nuevos tapizados, la musica de su radio AM/FM pasacassettes y todo el confort que solo el Falcon puede brindarle. Confort en su transmisión automática para que el placer de manejar no tenga interrupciones. Confort en su dirección de potencia,

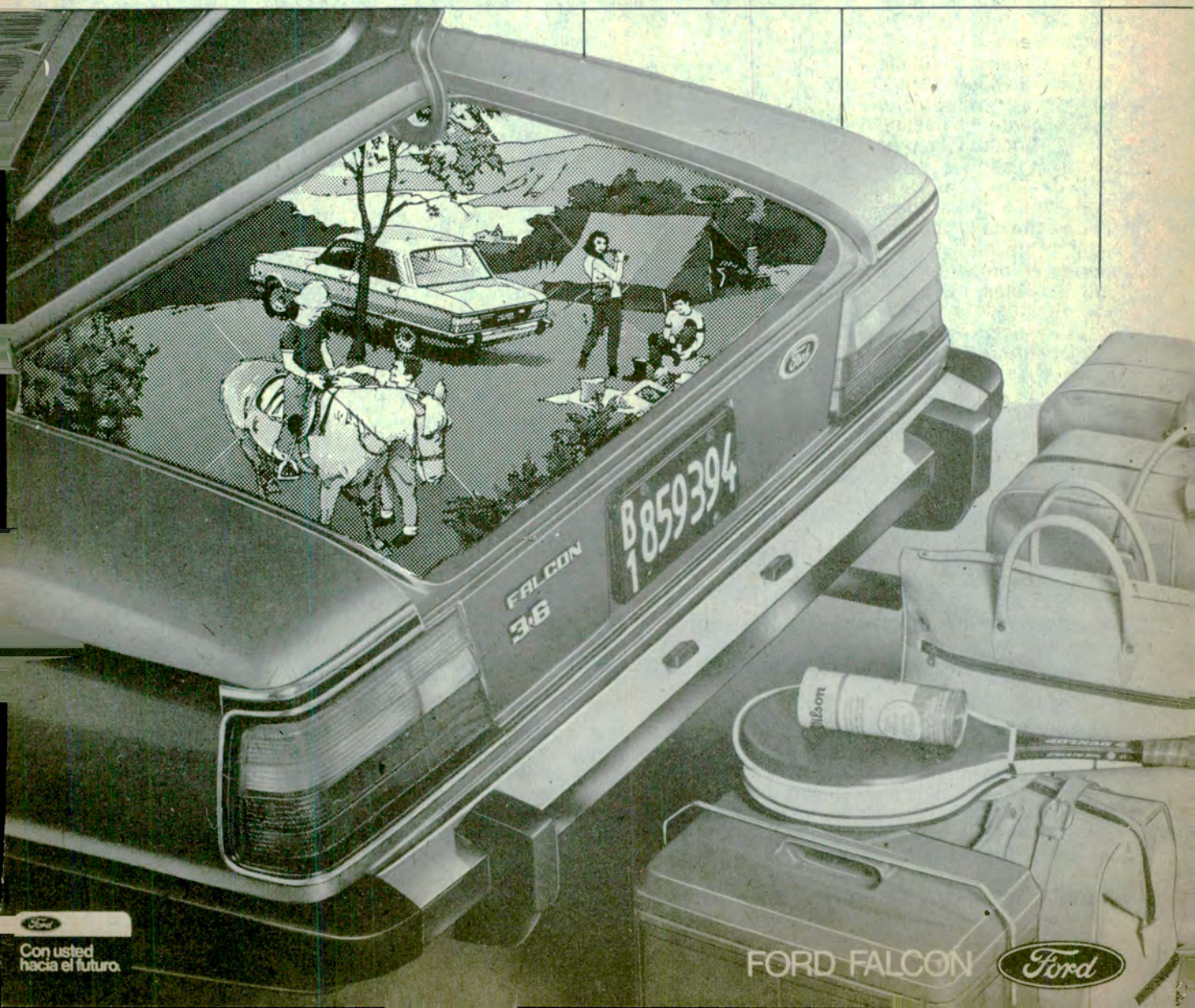
que le asegura una maniobrabilidad perfecta a cualquier velocidad y en cualquier tipo de camino. Confort en su aire acondicionado integral,

en su nueva consola y en todo, en todo lo que el Ford Falcon tiene para darle. A usted y a su familia.

**FORD
FALCON**



EN EL FALCON CABEN TODAS LAS COSAS DE TODA LA FAMILIA.



Con usted
hacia el futuro.

FORD FALCON





Dr. CESAR C. CARMAN

VIDA Y OBRA DE UN PIONERO

El fallecimiento del doctor César C. Carman, ocurrido el 8 de junio último, conmovió a numerosos ámbitos del quehacer nacional y mundial, en los cuales se proyectó su fructífera actividad.

En esta nota procuramos evocar algunas facetas de su personalidad y rescatar algunos hitos liminares de su vida, entre los cuales se destaca su labor al frente del ACA durante más de un cuarto de siglo.

RESULTA difícil concebir la muerte del doctor César C. Carman, porque él era la imagen encarnada de la vitalidad. De una vitalidad desbordante. Si hubiera que definirlo a partir de sus rasgos sobresalientes, diríamos que era el **hombre de acción** por antonomasia. El mismo solía calificarse —cuando desarrollaba cualquier proyecto— como un optimista irredento. Y es cierto que

lo era. Nunca miraba hacia atrás. Antes bien, era asombrosa su visión de futuro y su capacidad para superar obstáculos y afrontar las adversidades. En este sentido, recordamos sus propias palabras: *"Toda instancia y todo tiempo tienen su tránsito y su término; nada es duradero, sino la patria que nos cobija y alienta. Por eso debemos afrontar el porvenir con fe, con*

esperanza y con optimismo, y obrar en consecuencia. Este es el derrotero".

En ese contexto, siempre habló de *"la Patria Grande que debemos legar inexorablemente a las generaciones venideras"*. Y a partir de ese espíritu prospectivo pueden interpretarse desde su obra en el **Automóvil Club Argentino** hasta su pasión por la naturaleza: *"Planté ár-*



boles —aconsejaba— te lo agradecerán tus hijos y tus nietos”.

Sí, no dudamos en utilizar el término: Carman era un caudillo. Y lo era en todo lo mejor que puede estar implícito en ese vocablo. Tenía autoridad, sin ser autoritario. Co-sechaba naturalmente consideración y respeto, sin exigirlos. Sus convicciones eran firmes; sus decisiones, rápidas. Sus colaboradores

en el **Automóvil Club Argentino**, más allá de sus obligaciones funcionales, se sentían partícipes de un compromiso personal con él, en la medida en que también se reconocían depositarios de su confianza. Estaba dotado de modo natural para la conducción y el mando. Sin que esto implicara el rechazo de la crítica fundada o el disenso leal. También sabía escuchar, refle-

xionar, y modificar rumbos, si la prudencia y el juicio ponderado así lo aconsejaban.

Su presencia reunía voluntades y las galvanizaba en la acción, tras los objetivos comunes. Conocedor intuitivo de la gente, distinguía al instante el aporte franco de la especulación mezquina. Profesaba, también, un culto profundo de la amistad. Su generosidad se manifestaba de distintos modos: la ayuda concreta, si era necesaria; la palmada de estímulo; su preocupación por todos y cada uno; y siempre su voz de aliento y de esperanza para aquellos que afrontaban contingencias adversas.

Creativo por excelencia (“*Sé que soy un romántico*”, solía repetir), armonizaba los itinerarios de su imaginación con una precisa visión de la realidad. Acostumbraba citar a Benavente: “*A veces es necesario volar, para mejor contemplar la tierra*”. En esa síntesis de utopía y objetividad, quizá deba buscarse la clave de su figura.

Sociable por naturaleza, gustaba compartir mesas y charlas, y andar entre las gentes, con una necesidad imperiosa de comunicación. Es que “nada de lo humano le era ajeno”. A cada cual preguntaba sobre sus problemas, sus inquietudes, sus trabajos, en un aprendizaje continuo de la vida —“No todo está en los libros”, afirmaba—, que luego convertía en enseñanzas y obras en favor de los demás.

Su amor a nuestro suelo lo llevó a cultivarlo con ahínco y con cuidado, creando un establecimiento modelo al que él quiso denominar “Tierra Gaucha”. Allí, en Gonzales Chaves, inició hace cuarenta años una labor de adelantado: transformar un vasto erial en un gran centro de producción agropecuaria, dotado de la más avanzada tecnología. Afronta esa tarea valiéndose de dos armas: los libros técnicos (“*Me recibí de agrónomo autodidacta*”, recordaba) y un grupo de chicos de un internado, que se transforman en sus primeros colaboradores, algunos de los cuales se quedan para siempre a su lado.

Más allá de su tecnificación, Carman quiso que “Tierra Gaucha” fuera centro de preservación de las más puras tradiciones argentinas. El las amó hondamente y ansiaba salvarlas, proyectarlas en el tiempo. Así, modernidad y tradición conviven armoniosamente en esa estancia. Esto no puede sorprender. De alguna manera sintetiza la visión que siempre tuvo de nuestro país: una nación moderna, dinámica y progresista, pero abrevada en sus más genuinas fuentes históricas, espirituales y culturales.

Hombre de acción y apasionado, las luchas cívicas contaron con su participación activa desde su más

temprana juventud. "Si no nos ocupamos de política, la política se ocupa de nosotros —sostenía—; no debemos ser espectadores". Tenía motivos para pensar así: desde su infancia le cupo el privilegio de tratar a Hipólito Yrigoyen, que poseía un campo vecino al de su padre, en la provincia de Buenos Aires. Recordaba con orgullo que fue Yrigoyen quien le regaló su primer petiso de silla, reconociendo haber recibido mucho más que ese hermoso caballo: las enseñanzas que aquel le supo transmitir y que Carman hizo suyas, luchando desde todo tiempo y por siempre en favor de la unidad de su partido, actitud que predicó y corroboró declinando —en varias oportunidades— distintas candidaturas que se le ofrecieron.

Ciertamente, la pasión ciudadana le acompañó hasta sus últimos momentos. Los avatares de la Nación, afortunados o no, influían de manera muy honda en su espíritu, preocupado por el porvenir de nuestra Argentina y de sus instituciones.

Obligado a frecuentar todos los estratos sociales, nada le era más ajeno que la solemnidad y la etiqueta, cuando ellas estaban espontaneidad y fluidez al tratamiento. "Todas son cabeceras", solía manifestar en los banquetes, cuando se hacía dificultosa la ubicación protocolar de los invitados. Invariablemente, gustaba sortear los escollos del ceremonial haciendo gala de un agudo sentido del humor, uno de sus medios favoritos para romper cualquier hielo y abrir los carriles del diálogo.

Hace 26 años, cuando asume la Presidencia del **Automóvil Club Argentino**, se autoimpone un compromiso de entrega total. Queda atrás, primero, la atención de su estudio jurídico, y al poco tiempo confía a su hijo la conducción de su establecimiento agropecuario. Ejerce su función honorífica —y por ende no rentada, como la de todos los directivos del ACA— con dedicación completa. A lo largo de tan prolongada trayectoria, y sin esperar nada para sí, todo lo da a la Institución: su capacidad, su tiempo, y en muchas ocasiones, hasta su dinero.

Así convierte a la Entidad en un instrumento de integración de todas las regiones del país. Sin desmedro de la adecuada atención servicial en los centros turísticos tradicionales, la acción de Carman se vuelca fundamentalmente hacia la Patagonia y demás regiones de frontera, fomentando el conocimiento y el intercambio socio-cultural y turístico entre los argenti-



Con su esposa, Sara Inés Defferrari, en su establecimiento de campo "Tierra Gaucha", fundado en 1942.

nos de todas las latitudes. "Conocer el país, es aprender a quererlo", afirmaba. Y es así como al cabo de esos veintiséis años los muñecos distintivos del ACA tienden su brazo protector a los viajeros desde la Quiaca a Ushuaia, desde el Litoral y la costa atlántica hasta la cordillera de los Andes.

No escapan a sus previsiones ni nuestras islas Malvinas ni el Sector Antártico Argentino. Hacia ellos se dirige en sendos viajes, tras los cuales quedan colocadas las placas de nuestra Entidad en **Puerto Argentino** y **Base Vicecomodoro Marambio**. Ante el estallido del conflicto en el Atlántico Sur, no vacila en preparar un documentado trabajo acerca de nuestros derechos sobre las islas, que envía a las 106 entidades adheridas a la Federación Internacional del Automóvil (FIA) y a las 24 instituciones nucleadas en la Federación Interamericana de Touring y Automóvil Clubes (FITAC), poniendo al mismo tiempo toda la infraestructura del ACA al servicio de la causa de nuestro país.

Su sentimiento patriótico explica que también a lo largo de esos 26 años ninguno de los aniversarios de la nacionalidad dejara de recordarse con unción en nuestra sede, en una convocatoria que incluía a directivos, asociados, personal y has-

ta a instituciones y gente de la vecindad.

Proyectaba el mismo concepto de integración hacia el ámbito americano, para el que soñaba fronteras que fuesen puntos de amistad y de intercambio, antes que líneas de separación. Por eso protagoniza una intensa acción panamericanista —"soy argentino de nacimiento, americano de sentimiento" afirmaba— en procura de la unión continental a través del turismo y el automovilismo. "Tratamos de promover el turismo intracontinental de todas las maneras posibles, porque los hechos y la reflexión demuestran que el turismo así extendido, constituye el instrumento más eficaz para un mayor y más profundo conocimiento y una fructífera estimación mutua entre los pueblos", sostuvo en su libro "A los que vienen". Su acendrada vocación americanista lo lleva a ocupar la presidencia de la Federación Interamericana de Touring y Automóvil Clubes, desde la cual desarrolló una valiosa y positiva acción en pro de ese ideario.

La absoluta convicción que alimentaba acerca de la necesidad de un mayor y mejor conocimiento de nuestro país y de sus hermanos de América en Europa, lo impulsaron a bregar por la representación de ellos en los organismos rectores del turismo y del automovilismo mundiales, lo que va obteniendo gradualmente a través de una labor incesante.

Tras haber logrado el reconocimiento del español entre los idiomas oficiales de la Federación Internacional del Automóvil y ejercido la corresponsalía de esa federación para América latina, fue designado vicepresidente de dicha organización ecuménica, cargo desde el cual continuó, con renovado empeño, su labor de difusión de los valores de los países americanos de común raigambre histórica y cultural.

La actividad de Carman no logró sustraerlo de la vida familiar. Con orgullo, y con ternura, recordaba a sus antecesores. De manera muy especial a sus padres. A ellos, justamente, volvía la mirada para afirmar su conducta, y también para darse aliento en las instancias de prueba. Idéntica actitud mantuvo para con el hogar que él mismo fundara, y al que se prodigó como esposo, padre y abuelo. Además, los vínculos de la sangre superaban los grados naturales, para ocupar siempre el primer rango en su sentimiento. Solía retomar fuerzas a través de las charlas y los juegos con sus nietos, entre sus flores y sus libros. Porque "un hogar sin flores o sin libros —decía— no es un hogar feliz".



Fotografía tomada mientras cumplía la función de secretario del presidente de la Cámara de Diputados de la Nación, doctor Andrés Ferreyra, a fines de la década del '20.

UNA PERSONALIDAD MULTIFACETICA

El doctor César C. Carman nació en Buenos Aires el 6 de febrero de 1909.

Era hijo de Leonardo Carlos Carman y de Urbelina Tollo Cano. Su apellido paterno proviene de una rama familiar afincada en Filadelfia (véase recuadro en página 12). Casado con doña Sara Inés Defferrari, de quien enviudó en 1973, tuvo un solo hijo, César C. Carman, casado a su vez con María Cristina Armani. Sus nietos son dos: César C. y Verónica.

Desde su adolescencia, en la época de estudiante, el doctor Carman militó siempre en la Unión Cívica Radical. En su seno presidió la Agrupación de Estudiantes Secundarios de ese partido y el Comité de la Juventud. Ejerció asimismo el cargo de convencional por la Capital Federal, en representación de la Circunscripción 20ª y entre 1927 y 1930 se desempeñó como secretario del presidente de la Cámara de Diputados de la Nación, doctor Andrés Ferreyra.

A partir de 1955 realizó grandes esfuerzos para resolver las dificultades internas surgidas en su parti-

do, las cuales habrían de desembocar en una división. El doctor Carman rechazó invariablemente ofrecimientos que le fueron hechos de modo reiterado para que representase a la Capital Federal en la Cámara de Diputados de la Nación, procurando con esa actitud de renunciamento facilitar la búsqueda de soluciones dentro de la organización.

Al hacerse cargo de la presidencia del Automóvil Club Argentino, en 1957, consideró incompatible esta función con la actividad política directa, por lo cual se alejó de ella. No obstante, durante todos estos años mantuvo un permanente y estrecho contacto personal con hombres de las distintas corrientes internas de su partido, para contribuir a la actualización programática y a la orientación del nucleamiento. Consecuente con tal línea de pensamiento, en fecha reciente declinó la postulación de su nombre como precandidato a la presidencia de la Nación, en las elecciones internas.

Hacendado y cabañero, fue fundador del establecimiento "Tierra Gaucha", situado en el partido de Gonzales Chaves, zona sudeste de

la provincia de Buenos Aires, donde se dedicó a explotaciones agrícolas especializadas y mantuvo cabañas de distintas razas. Simultáneamente desarrolló una importante actividad en asociaciones vinculadas con la producción agropecuaria.

Perteneció, entre otras instituciones, al Jockey Club Argentino y a la Sociedad Rural Argentina, entidad esta última a la cual representó, como delegado, en la Asamblea de Economistas y Productores, reunida en Nueva York en el año 1949, para estudiar la producción triguera en relación con el mercado internacional de cereales.

Fue, además, director de la Asociación Argentina de Criadores de Lincoln, síndico de la Sociedad Rural Cooperativa Argentina Limitada, director de la Asociación de Cooperativas Agrarias, director de la Asociación de Semilleros Argentinos, tesorero de la Asociación de Criadores Percherón y presidente de la Asociación de Fomento Equino.

En el marco de su profesión de abogado, ejerció la asesoría jurídica de varias instituciones, entre ellas, la Confederación Médica de la República Argentina y la Asociación de Cooperativas Agrarias, y era miembro del Instituto Argentino de Derecho Comercial, en cuya representación asistió a reuniones internacionales convocadas por las universidades de Columbia (EE.UU.), San Marcos (Perú) y Panamá.

Fue también miembro del Instituto de Derecho Agrario, al que representó en asambleas reunidas en la Universidad de Florencia (Italia) y en la de Nueva Jersey (EE.UU.).

Su sensibilidad abierta a todo tipo de iniciativas comunitarias y su espíritu solidario, lo llevaron a colaborar activamente con entidades dedicadas a combatir enfermedades de fuerte impacto social, para lo cual halló tiempo, a pesar de la multiplicidad de sus actividades.

Tenía particular inclinación, en este orden, por la Fundación Cardiológica Argentina, institución que presidió y a la cual brindó sus mejores esfuerzos.

• DISTINCION DEL GOBIERNO ESPAÑOL

En 1975 el doctor Carman fue distinguido por el gobierno español con la *Orden del Mérito Civil* en el grado de *Comendador*. El ministro consejero de la Embajada de ese país, señor Mariano Vidal Torres, expresó, en la comunicación oficial de la medida, que ésta fue tomada "en atención a las circunstancias que en usted concurren", y que, por supuesto, iban más allá de cualquier tentativa de enumeración.

Aquella distinción fue gratamente acogida en todos los círculos en



Rindiendo culto a la tradición, a la cabeza de un desfile gauchesco realizado en la ciudad de Tres Arroyos.



En "Tierra Gaucha", con un grupo de visitantes. Entre ellos, el ex canciller doctor Miguel Ángel Zavala Ortiz.

BISABUELOS

James Carman (bisabuelo de César) vino a la Argentina desde Filadelfia hacia 1830 para dedicarse al comercio de cueros. Pertenecía a una familia de cuáqueros, radicada en aquella ciudad estadounidense. Su madre, *Sara Hudson*, era descendiente de *William Hudson*, alcalde de Filadelfia de 1721 a 1725.

James Carman, que en la Argentina se llamó *Diego*, casó en primeras nupcias con *Gregoria Narvaja*, cordobesa, con quien tuvo cuatro hijos (*Diego, Enrique, Gregorio y Fanny*). *James* enviudó y se casó con *Liberta Rodríguez* (bisabuela de César). De este segundo matrimonio tuvo un solo hijo varón, *Carlos*, y varias mujeres. *Carlos* tuvo un sólo hijo, *Leonardo*, padre de César.

EL CACIQUE CARMAN

Hablar del *cacique Carman* e incluso mencionarlo como antepasado es una antigua tradición en la familia. Tradición a la que César, naturalmente, no era ajeno y solía relatar a sus más allegados.

Sintéticamente la historia es así. En diciembre de 1879, el doctor *Estanislao Zeballos*, durante su famoso "Viaje al País de los Araucanos", halló en forma puramente casual sepultado en un médano (en jurisdicción de lo que es hoy provincia de La Pampa) el archivo del gobierno o cacicazgo de *Salinas Grandes*, a cargo entonces del poderoso *Calfucurá*. Había allí escondidos documentos varios, cartas y cuentas comprometedoras para funcionarios de la época, sellos de metal con el escudo de *Calfucurá* y hasta un diccionario de la lengua española. Un verdadero manantial de revelaciones históricas, políticas y etnográficas, que se convirtió en fuente inestimable de varios libros escritos por *Zeballos*. Este nunca se cansó de alabar su suerte por tan inesperado hallazgo.

Pues bien, entre esos documentos que *Zeballos* rescató del desierto hay una extensa acta que contiene la nómina completa de caciques y capitanejos integrantes de las tribus de *Calfucurá*, y entre esos caciques —en tercer lugar— figura *Mariano Carman*. Así, con nombre y apellido.

Unos veinte años antes de este hallazgo, hacia 1860, *Enrique Carman*, hijo de *James Carman* (el primer *Carman* que vino a la Argentina y bisabuelo de César), durante una excursión de caza se internó en el desierto, detrás de la frontera, y jamás se volvió a tener noticias de él.

No existe ninguna prueba fehaciente que permita relacionar el hallazgo de *Zeballos* con la desaparición de *Enrique*, pero los *Carman* siempre se complacieron en mencionar al cacique como miembro de su familia.

que actuaba el doctor Carman, y tuvo repercusiones internacionales. Recordamos, en este momento, la nota que le envió el señor V. M. Kabes, secretario general de Alliance Internationale de Tourisme.

"Por medio de la presente deseo comunicarle que acabo de enterarme de que el Gobierno Español le ha adjudicado la Orden del Mérito Civil. Con motivo de lo precitado, le hago llegar las sinceras felicitaciones de la Secretaría General de la AIT, así como de sus colegas, miembros integrantes del Comité Director.

"La AIT se siente orgullosa de que la contribución al turismo mundial de uno de sus miembros más importantes se haya distinguido de manera tan justa y confía en que continuará prestando los relevantes y salientes servicios en el seno de nuestra entidad, tal como lo ha hecho hasta ahora, en el interés del turismo internacional."

La nota estaba fechada el 12 de agosto de 1975, en Ginebra (Suiza).

El doctor Carman fue también condecorado con la Orden al Mérito Aeronáutico, por el Ministerio del Aire, de España.

En nuestro país, el pintor Benito Quinquela Martín le otorgó la Orden del Tornillo, en mérito a su elevada autoridad espiritual. El doctor Carman tenía especial predilección por esta distinción, pues lo unía una entrañable amistad con el célebre artista plástico de la Boca.

Siempre recordaba con afecto, no exento de legítimo orgullo, su entrevista con el Rey de España, don Juan Carlos I, producida durante una de sus giras europeas, en 1980.

Y lo hacía no sólo por la impresión que le produjo el joven monarca, sino también por el respetuoso cariño que guardaba hacia la Madre Patria.



Al inaugurar nuevas dependencias en el Hotel Los Yaganes (Río Grande), con el gobernador del Territorio Nacional de la Tierra del Fuego, Antártida e Islas del Atlántico Sur, capitán de navío Raúl Suárez del Cerro.



SU ACCIÓN DESDE LA PRESIDENCIA DEL ACA

CUANDO el doctor César C. Carman asumió en 1957, la conducción del *Automóvil Club Argentino*, se inició en nuestra Entidad un período de profundas transformaciones que, con el correr de los años, llevaron al ACA al sitial de privilegio, entre las entidades de su tipo, que ahora ocupa en el concierto de las naciones.

La primera medida que tomó la flamante CD fue implementar una política de saneamiento financiero, que revirtiera el déficit que tenía la Institución, condición previa para posibilitar la expansión de los servicios. Paralelamente, en 1958 el doctor Carman inauguró la filial *Miramar*, un viejo anhelo de los habitantes de esa ciudad. Ese año también se trazaron los planes para la ampliación y construcción de nuevos centros serviciales. Sin embargo, el problema financiero seguía siendo prioritario, y fue precisamente el año 1960 el que marcó un momento decisivo en la consolidación del ACA, pues la Entidad logró un superávit de 9 millones de pesos, dejando atrás el crónico déficit que se arrastraba desde 1944. También en 1960 hubo un notable incremento de la masa societaria, ya que ingresaron 28.926 nuevos socios y se llegó así a un total de 130.391, al tiempo que se inauguraban estaciones de servicio en San Juan, La Rioja, Jujuy, Catamarca, Neuquén y La Pampa. Asimismo, el

servicio de Viajes y Turismo agregó las siguientes prestaciones: *reserva de bodegas, alquiler de automóviles, con o sin chófer (en el país y en el extranjero), servicio de guías en sus excursiones, seguros turísticos y crédito turístico.*

Tampoco descuidó la CD presidida por el doctor César Carman el *relevamiento de caminos*, que en esa época llegó a los 18.670 kilómetros.

Al año siguiente, el ACA alcanzó el primer puesto entre las sociedades civiles del país, al sumar 30.000 nuevos socios y llegar así a un total de 160.596. Asimismo, los *seguros de vida superaron las 10.000 pólizas*, y los de *automotores llegaron a 30.000*. La constante evolución del Club se reflejó también en el *aumento de los servicios turísticos* en general, pues ese año se emitieron 15.617 permisos internacionales de conducir y 5.497 interamericanos.

Otro de los servicios del ACA que merecieron en esa época una especial atención fue el *Auxilio Mecánico*, ya que era necesario dar una *respuesta adecuada al incesante aumento del parque automotor argentino*. Fue así como el ACA incorporó nuevas unidades y atendió en 1961 las solicitudes de 274.434 automovilistas.

LA CREACION DE "AUTOCLUB"

Con la evolución institucional del

ACA apareció la necesidad de crear un *órgano de difusión permanente, destinado a servir como vínculo de comunicación entre la Entidad y su masa societaria, y para la promoción del turismo en nuestro país y la consolidación de la imagen argentina en el exterior*. Fue entonces cuando, a instancias del fallecido ex presidente, en octubre de 1961, nació nuestra revista *AUTOCLUB*, cuya dirección ejerció el doctor César C. Carman hasta el momento de su muerte.

La labor de *AUTOCLUB* en pro de la difusión del turismo nacional y de un mejor conocimiento de la Argentina, fue reconocida en muchas oportunidades por diversas entidades nacionales, provinciales y de bien público. Fue así como en 1963, la *Asociación de la Prensa Técnica Argentina* le otorgó el *premio anual "Francisco Antonio Rizzuto"*.

En 1978, la *Secretaría de Transporte y Obras Públicas* otorgó por primera vez una *distinción nacional denominada "Por un medio ambiente mejor"*. Ese galardón fue obtenido por el *Automóvil Club Argentino*, "por su prédica constante en los artículos de la revista *AUTOCLUB* y la labor docente desarrollada en la *Escuela de Mecánica* de la entidad".

Otra distinción importante recibida por nuestra revista fue la concedida en 1979 (*Premio al Mérito Turístico*) por la *Secretaría de Turismo de Tucumán*.

CREACION DE LAS ESCUELAS

En 1962, el ACA inauguró su *Escuela Técnica de Conducción y Tránsito* que persigue, tal cual lo manifestara el doctor Carman en el acto de apertura, "*la formación integral de nuevos conductores, no sólo en la parte técnica sino en lo que atañe a la formación de una conciencia plena de su responsabi-*



con con

En el acto realizado con motivo de la fabricación y entrega de la cubierta ACA número 1.000.000.

lidad social". En esta Escuela, que desde 1967 cuenta con instalaciones propias en el Parque Tres de Febrero, se han formado hasta la fecha 100.000 conductores.

También en 1962 y a iniciativa del doctor Carman, se creó la Escuela de Mecánica y Capacitación, como una forma de permitir a los asociados de la Institución y automovilistas en general, adquirir conocimientos técnicos acerca de la mecánica de los automotores. Por las aulas de esa escuela han pasado hasta el presente 10.000 alumnos.

26 AÑOS EN CIFRAS

Desde 1957 a 1983, período en que el doctor César C. Carman ejerció ininterrumpidamente la presidencia de la Entidad, se fueron creando, año a año, nuevos servicios, en tanto que otros ya existentes, adquirieron un decisivo impulso. A modo de ejemplo, el lector puede comparar los datos anuales que damos a continuación, referidos solamente a algunos de los aspectos serviciales. Ellos hablan por sí mismos de la dinámica evolución operada entre esas dos fechas.

	Año 1957	Año 1982
Metros cuadrados de superficie cubierta en todo el país	180.000	4.800.000
Socios de la Institución	88.700	700.000
Personal administrativo y operativo	1.645	4.628
Red de estaciones talleres, centros serviciales	139	454
Vehículos de auxilio	68	900
Aux. mecánicos realizados	107.777	1.095.082
Colocación y conservación de señales viales	6.770	41.502
Venta de material cartográfico	3.121	280.000
Recreos, camp. y balnearios	8	30
Visitantes de recreos y campamentos	10.940	271.000
Fletes de automóviles	154	1.600
Permisos internacionales de conducir	6.985	13.881
Transferencias de vehículos	5.123	11.587
Venta de nafta (litros)	63.009.631	598.264.000
Lavados	233.494	899.122
Engrases	142.915	500.474

SERVICIOS CREADOS DURANTE LA PRESIDENCIA DEL DR. CARMAN

ACA-TEST (Electroautograma); vales de combustible y cheques de viajero; "ángeles amarillos" y "patrullaje de emergencia" (durante los meses de verano); traslado de motocicletas; carné familiar; ACA-TUR (Excursiones turísticas colectivas: durante el último año se realizaron 77 viajes); crédito turístico; escuelas de Mecánica y Capacitación en Capital Federal y Mar del Plata (un millar de alumnos por año) y de Conducción y Tránsito en Capital Federal, Mar del Plata y Santiago del Estero (más de 4.000 alumnos por año; 10.000 exámenes psicotécnicos); estudios de tránsito (durante el último ejercicio se realizaron 6 estudios integrales y cinco proyectos de señalización en 11 ciudades); pesca deportiva; ciclos turísticos y culturales; servicio de aviación (465 horas de vuelo; 136.705 km recorridos; 392 pasajeros transportados, entre ellos 71 enfermos y accidentados durante el último ejercicio); telecomunicaciones (581 radioestaciones fijas y móviles, 51 de las cuales utiliza ENCOTel para el servicio telegráfico público); reciprocidad de servicios con entidades afines del exterior; revista AUTOCLUB (4.420.000 ejemplares anuales); programa radial "El Club del Auto"; servicios hoteleros (58 establecimientos; 208.000 alojamientos comercializados durante el último año); auxilio mecánico en autopistas urbanas (12.000 servicios anuales en las de Capital Federal); cubiertas ACA (109.812 vendidas durante 1982); baterías ACA (23.158 comercializadas); filtros ACA-RALLY (99.200 vendidos durante el último ejercicio); información diaria sobre el estado de los caminos; información vial y turística y servicios de previsión.

EL SERVICIO DE AVIACION

La necesidad de acercar las distantes regiones de nuestro territorio nacional, llevó en 1968 a la Comisión Directiva presidida por el doctor César Carman a auspiciar la creación de un Servicio de Aviación, que prestara apoyo a los asociados para el traslado de enfermos y heridos, así como también durante catástrofes o inundaciones, o, simplemente, como elemento de comunicación y auxilio.

También en 1962 el turismo nacional recibió un decisivo impulso, ya que el ACA, con el lema "Conozca la Argentina", encaró un ambicioso plan turístico para sus asociados, que desde entonces pueden solicitar préstamos personales o créditos para financiar gastos de excursiones colectivas o individuales. También se puso en práctica el denominado "cheque de viajero", para facilitar al turista sus operaciones comerciales y adquisiciones sin emplear dinero.

Otro hecho auspicioso de ese año fue el cierre del balance con un superávit de \$m/n. 980.252.662,75, cifra que en 1969 se elevó a \$m/n. 1.000.000.000, lo cual motivó que el doctor Carman expresara que esas cifras eran importantes "no por su manifestación numérica, sino como el resultado de una obra que se puede observar en cada provincia, en cada ruta y en cada ciudad del país", pues como siempre, ese dinero fue reinvertido en obras y servicios.

CARMAN ELEGIDO PRESIDENTE DE LA FITAC

En 1967, en la Asamblea de la Federación Interamericana de Touring y Automóvil Clubes (FITAC), realizada en la ciudad de Buenos Aires, el doctor César Carman fue elegido presidente de dicho organismo rector en el ámbito del automovilismo continental, cargo para el que fue reelecto en 1969 en la 23ª asamblea que tuvo lugar en Miami, EE.UU.

Al año siguiente, el ACA inicia un importante proceso de reorganiza-

ción administrativa con el objeto de optimizar los servicios y acelerar los trámites, con reducción de los costos operativos. Para ello, el club instala equipos de computación IBM electrónicos, los cuales han sido modernizados a lo largo de los años transcurridos.

MEDIO MILLON DE SOCIOS

En 1971, los automovilistas asociados a la Entidad superan el medio millón (556.285) y el ACA amplía su red servicial en todo el territorio nacional.

En tal sentido, en la década del '70 la actividad del Club en el relevamiento de carreteras, colocación y conservación de señales, estudios del tránsito y educación vial, es muy intensa. Dicha acción servicial se lleva adelante en estrecha colaboración con Vialidad Nacional, las direcciones de Vialidad provinciales y los gobiernos provinciales y municipales. A ese respecto, tal como recordara el doctor Carman durante un reportaje concedido poco antes de su fallecimiento, "la labor del ACA no conoció pausas y tuvo como meta servir incondicionalmente a la comunidad".

Esa labor alcanzó resonancia internacional y fue así como el ACA recibió en 1971 y en 1976 el premio "Challenge de la Sécurité Routière", lauro otorgado por la Federación Internacional del Automóvil, el máximo organismo del automovilismo mundial. Cabe destacar también que en 1968 y 1978, el ACA obtuvo por esa tarea menciones especiales.

ACUERDO CON YPF

El histórico acuerdo que el ACA firmara con YPF en 1936, fue prorrogado en 1971 mediante la firma de un nuevo convenio que extendió el pacto de cooperación original hasta el año 2000. Como consecuencia de este acuerdo, el ACA construyó una serie de estaciones de servicio que, en 1977, sumaban 179, y en la actualidad alcanzan a 227 propias y 162 adheridas a la Institución.

Por otra parte, también en 1971, el Automóvil Club Argentino acordó con la Caja Nacional de Ahorro y Seguro un régimen de mutuas prestaciones, mediante el cual el ACA confirmó a dicho organismo la exclusividad de los seguros de vida y bienes de sus asociados y de su personal. La Caja Nacional de Ahorro, a su vez, otorgó al Club varios de sus servicios específicos.

EL AUXILIO MECANICO

En esa misma época se inicia la modernización de la flota de auxilio



En el Gran Premio de Fórmula 1 Internacional 1980, con los triunfadores.



Durante la celebración del vigésimo aniversario de AUTOCLUB, con su nieto César. Los acompañan el secretario del ACA, escribano Scarano, y el tesorero, doctor Sandberg Haedo.

En el Valle de la Luna con su hijo César, su hija política María Cristina Armanini y sus nietos César y Verónica.



IDEAS RECTORAS ACERCA DE DIVERSOS TEMAS

En su libro "A los que vienen", publicado en 1978, el doctor César C. Carman reunió una serie de discursos leídos por él a lo largo de sus años de actuación en el Automóvil Club Argentino y en entidades rectoras del turismo y del automovilismo deportivo. Muchos de ellos fueron agrupados por temas para facilitar la búsqueda del lector y, al mismo tiempo, para sistematizar el pensamiento del dirigente desaparecido.

Por considerar que en estos trabajos se formulan las ideas fuerza que orientaron su acción, extraemos de esa obra algunas reflexiones que consideramos más representativas del pensamiento del doctor Carman.

EN EL PLANO DE LA CONFRATERNIDAD AMERICANA

...es nuestro deber de americanos no desperdiciar cualquier circunstancia favorable, o siquiera útil, que se nos presenta, para contribuir al esclarecimiento de los problemas comunes... (En la demostración al asesor del presidente de los EE.UU., señor Carlos Ebayless Manning).

"Hablo en mi condición de presidente de esta Federación (FITAC), pero lo hago como argentino con vocación y sentimiento de americano, es decir, como ciudadano de América." (En Miami, al ser elegido presidente de la FITAC).

"Colaboraremos con nuestra acción en la creación de un auténtico espíritu de solidaridad continental, más indispensable que nunca, ahora cuando ya no nos defiende más la dimensión de los océanos" (Id. anterior).

"...este continente, tan extenso y dilatado y tan diverso por su geografía, constituye una unidad histórica y cultural, social y económica, aunque esta realidad fundamental no siempre ni en todas partes aparezca en la superficie." (Al ser designado presidente de la FITAC).

EN EL FEDERALISMO Y LA INTEGRACION NACIONAL

...entendemos que la actividad del Club sólo podía reclamar la calificación de obra argentina y argentinista, cuando tuviese la virtud de asociar al esfuerzo de la dirección central la colaboración decidida y entusiasta de hombres y núcleos significativos del interior." (En la apertura del Congreso de Filiales).

"Se trata de sentir al país en las venas, en el corazón y en la voluntad. Se trata de buscar y percibir la realidad nacional, dentro de la amplia órbita reservada a nuestra obra, para aportar las mejores iniciativas y la más diligente acción en beneficio de la comunidad." (Id. anterior).

"...los varios miles de millones de pesos que anualmente invierte esta Institución en obras para el servicio de automovilistas y turistas han sido destinados, durante el último lustro, en la proporción del 30% para la Capital y el Gran Buenos Aires, y el 70% restante para el interior del país." (Al inaugurarse la Central Palermo del ACA).

"Hemos puesto siempre el acento sobre la promoción del turismo interno. En cuanto al de origen

internacional, fomentamos de modo especial el procedente de los países limítrofes; en esta dirección nos estamos esforzando sistemáticamente." (Id. anterior).

...entendimos que el turismo nacional era inseparable de los servicios a los automovilistas y que había llegado el momento de volcar los beneficios de nuestra actividad hacia las zonas menos favorecidas de nuestra patria, un tanto postergadas por la distancia y en cierto modo olvidadas a causa del signo de nuestra evolución histórica." (En el Congreso de Filiales y Delegaciones).

...nuestra Entidad ha fabricado y colocado señales de tránsito y ha efectuado trabajos de conservación en casi todas las ciudades y rutas del país, inclusive en caminos difíciles y apartados, que así fueron incorporados a la red turística." (Id. anterior).

"El Automóvil Club Argentino, por su naturaleza de entidad sin fines de lucro, y para la cual todo el país es importante sin distinciones ni jerarquías regionales, ha podido concretar su vasta obra integradora mediante la instalación de una red servicial que une a todos los extremos de la patria." (Al habilitar nuevas obras en la provincia de Formosa).

EN EL TURISMO

"Con la revista AUTOCLUB hemos tratado de hallar un modo útil para interpretar la preocupación argentina y, desde luego, del Automóvil Club Argentino en torno de los problemas que plantea la marea creciente de turismo interno e internacional, tan necesariamente vinculada al desarrollo del automovilismo." (Al aparecer el primer número de la revista AUTOCLUB).

"...no estamos tratando de ganar laureos con nuestra acción; nuestra meta es prestar servicios, ser útiles al país a través de uno de los sectores más ponderables y más dinámicos de la población: el de quienes poseen y usan su automóvil para el deporte, para su quehacer cotidiano o para hacer turismo." (Al habilitar en la Sede Central del ACA, la sucursal del Banco de la Nación Argentina).

"...nuestros aviones prestarán extraordinaria y creciente utilidad a toda la gran masa de aso-

mecánico de la Entidad y se incorporan 100 nuevas unidades en 1971 y 160 en 1972. Al mismo tiempo, se pone en marcha un sistema por el cual los pedidos de auxilio son registrados mediante el procesamiento electrónico por computadoras, con lo cual se ganó celeridad y eficiencia. Esa constante renovación de la flota de unidades de auxilio mecánico llevó su número en la actualidad a un total de 900 vehículos en todo el territorio nacional.

LA LABOR CARTOGRAFICA

Una de las innovaciones que puso en práctica la Comisión Directiva presidida por el doctor César Carman fue la edición de guías es-

pecializadas para el turismo. En 1964 se publicó por primera vez una "Guía Turística de la Argentina", que ha sido actualizada hasta el presente, en sucesivas ediciones y reimpressiones.

En 1964 se editó una "Guía de la Provincia de Buenos Aires" y en 1978 una similar de la "Ciudad de Buenos Aires", con circuitos turísticos y paseos.

Esta labor del ACA mereció el reconocimiento de la Federación Internacional del Automóvil (FIA), que en 1977 le otorgó el segundo lugar en el concurso Challenge FIA de Publicaciones. En 1980 la Institución recibió, por el mismo motivo, una mención especial en la que se resaltó la calidad de sus ediciones

cartográficas.

Todas estas publicaciones y los mapas generales, hojas de ruta, cartas turísticas y mapas de provincias que edita el ACA, constituyen un valioso aporte para el conocimiento del país y el desarrollo de turismo.

En este último aspecto, cabe destacar que el Club en los últimos 25 años, ha instalado en todo el país una vasta red de hoteles, moteles y hosterías, balnearios, recreos y campamentos, en los cuales los socios de la Entidad gozan de descuentos especiales.

LA LABOR CULTURAL

Con la presidencia del doctor Cé-

ciados del ACA... sobre todo en los desdichados y numerosos casos y circunstancias en que el transporte urgente y veloz implica una cuestión de salud, a menudo de vida o muerte." (Al inaugurarse el servicio de Aviación).

"Digo estas cosas porque cada vez que llego a Ushuaia se exalta mi fe de argentino en nuestra Argentina de hoy y de mañana... Porque, vista desde aquí, la Argentina adquiere más amplias dimensiones, quizás un nuevo significado. La redescubrimos." (Al habilitar un albergue en Tierra del Fuego).

"...no puede pensarse en un turismo masivo, consistente y regular si no se ofrece a los turistas asesoramiento y auxilio, es decir, centros serviciales, y un mínimo de comodidad para su descanso y seguridad, o sea, moteles, hoteles u hosterías adecuadamente atendidos y suficientemente amplios." (Comodidades para el turismo en la provincia de Santa Cruz).

"Pensamos y actuamos siempre en función de las necesidades del país; tenemos a la vista el mapa de sus exigencias y tratamos de alargar nuestras posibilidades hasta los extremos." (En Necochea, en la habilitación de nuevas obras).

"Aferrados a nuestra convicción de un federalismo práctico, planificamos y concretamos la creación de doce divisionales que, abarcando todo nuestro territorio, operan en forma descentralizada." (Con motivo de la inauguración de nuevas obras en Mar del Plata).

"Cuando los clásicos 'muñecos' que identifican a nuestra institución florecieron en todo el territorio nacional, invitando así al capital privado a sumarse a nuestro esfuerzo en regiones donde no concurría por falta de rentabilidad, entonces sí comenzamos a prestar la atención merecida a los centros turísticos tradicionales." (Id. anterior).

EN EL DEPORTE

"Sé muy bien que este deporte exige conocimientos, carácter, voluntad y dedicación, aparte, por supuesto, de los medios técnicos para practicarlo. Precisamente, el conjunto de esas exigencias fundamentales, hace tan digno de admiración el esfuerzo de esos deportistas." (En Asamblea

Anual Ordinaria de la Comisión Deportiva Automovilística).

"Así apareció como problema de primera magnitud en las carreras, el de la seguridad del conductor y de los espectadores, pasando a segundo plano el elemento puramente técnico consistente en la perfección de la máquina. En otras palabras, estamos ahora frente a un problema social, más que específicamente deportivo, que cada día reviste mayor gravedad y cuya solución ya es impostergable. Esta situación obliga a replantear los presupuestos básicos de todo el proceso del desarrollo del deporte mecánico, en la Argentina como en el extranjero." (En la inauguración del autódromo de Córdoba).

"El Automóvil Club Argentino está empeñado... en promover la construcción de circuitos adecuados, de pistas y autódromos, sin perjuicio de mantener vivo el espíritu del deporte dentro de las circunstancias actuales, y confiando en que mediante una tesonera acción de conjunto, de todas las fuerzas interesadas en el progreso, esas circunstancias se irán transformando hasta llegar a la mejor situación deseable y posible." (Id. anterior).

"Me parecerían incompletos el sentido y la dimensión de estas palabras si no destacara, antes de terminar, la decisiva cooperación que hemos encontrado y siempre hallamos en las autoridades de Yacimientos Petrolíferos Fiscales para realizar integralmente nuestros planes serviciales, por una parte, y de promoción del automovilismo deportivo, por la otra." (En ocasión del XLIV Gran Premio Argentino de Carretera Supermóvil YPF).

"...mi propósito fue, y creo haberlo conseguido, reunir en un haz homogéneo, con capacidad creadora, a todas las fuerzas sanamente inspiradas que en los más distintos y lejanos lugares de la República estaban bregando, a menudo en una forma inorgánica, para que el automovilismo deportivo adquiriese entre nosotros la jerarquía, la calidad y la dignidad que ese deporte debe tener en un país civilizado y progresista." (A los delegados federacionales).

"...El Automóvil Club Argentino dedica buena parte de sus esfuerzos a la creación de las mejores condiciones posibles para el fomento del automovilismo, en todos sus aspectos, a lo largo del

meridiano de las Américas, particularmente en el ámbito de Latinoamérica, y no solamente en la Argentina." (En París, en el Comité de la FIA).

"Aspiramos a que el espectáculo que brindan (los competidores automovilísticos) con su pericia y su coraje sea siempre una fiesta y no una trampa mortal." (En el Homenaje a Oscar Cabalén).

"Con indeclinable tesón, el Automóvil Club Argentino ha venido trabajando en favor del desarrollo caminero, tanto en el país como en el resto del continente. La permanente gestión realizada ante los respectivos gobiernos ha dado y sigue dando magníficos frutos." (Al anunciar al peridismo el Rally Internacional 1978).

EN OBRAS PARA LA COMUNIDAD

"Es claro que la conducción segura y correcta exige ciertas condiciones físicas, de salud psíquica y orgánica y quiero anticipar aquí que esto constituye una de las más serias preocupaciones de las autoridades de la escuela y del Automóvil Club Argentino." (Entrega de diplomas a los primeros egresados de la Escuela de Conducción y Tránsito del ACA).

"Una vez más, los pueblos de América se unen, a través de las entidades afiliadas a la Federación, para competir en un certamen que nos enaltece por el noble propósito con que fue inspirado y por la importancia que tiene el hecho de que artistas de significativa calidad se hayan interesado, a su modo, ciertamente, en los problemas del tránsito." (En el Concurso Interamericano de Afiches sobre Seguridad en el Tránsito).

"No se trata sólo de que enseñemos a conducir bien, sino de que inculquemos en cada conductor la conciencia de su deber de respetar en la vía pública, desde la máquina que conduce, los derechos de sus conciudadanos y convecinos." (Al incorporarse a la Escuela Técnica de Conducción y Tránsito del ACA al CONET).

"La contaminación ambiental que corrompe el aire, los mares y los ríos, que hace incompatible con la salud y la vida el medio que nos circunda, configura un problema tan grave que... para que la lucha contra aquella arroje resultados positivos debe comenzarse por la formación de una conciencia pública sobre el particular." (Convenio con la Secretaría de Planeamiento Ambiental).

clubes afiliados. Se establecieron además reglas uniformes para la habilitación de pilotos y, en suma, se ordenó la práctica de este deporte.

Otro aporte a la difusión y consolidación del automovilismo en las últimas décadas fue la realización de los *Grandes Premios de la República Argentina de Fórmula 1*, que se disputaron en el Autódromo de la Ciudad de Buenos Aires.

Esta labor de difusión del automovilismo se vio complementada con la asistencia que el ACA brindó a pilotos argentinos que fueron a correr a Europa, por ejemplo, a Carlos Alberto Reutemann, Carlos Ruesch, y Benedicto Hugo Caldarella, integrantes del equipo de

sar Carman se inició en el ACA un ambicioso plan de extensión cultural que no ha conocido interrupciones. Es así como en su Sede Central y en las principales filiales del Club en el interior del país se realizan conferencias, charlas y encuentros y se proyectan películas y audiovisuales sobre temas de interés general y turístico.

LAS COMUNICACIONES

La formidable expansión institucional del ACA hizo necesario contar con un medio de comunicación idóneo para conectar las distintas filiales situadas en todo el país.

Es así como, por iniciativa del doctor Carman, el Club cuenta aho-

ra con una *modernísima red de telecomunicaciones*, que opera en estrecha colaboración con ENCO-Tel y que ha sido puesta a disposición de la comunidad, cuando distintas emergencias nacionales así lo han requerido.

EL AUTOMOVILISMO DEPORTIVO

En 1976 el ACA reasumió el ejercicio del poder deportivo que había delegado en 1968. Se creó entonces la *Comisión Deportiva Automovilística* y en poco tiempo se logró la adhesión de instituciones y empresas vinculadas con esa actividad. En 1977 eran ya 13 las *Federaciones Regionales en todo el país que representaban a más de 350*



competición ACA-YPF. Esto permitió a *Reutemann* adjudicarse el subcampeonato europeo de F-2, una base para su posterior ingreso y consagración en la F-1 Internacional. Más recientemente, también brindó apoyo a *Ricardo Zunino*, Os-

car *Larrauri* y *Enrique Mansilla*.

En 1978, el Club tras el éxito que significó ese año la realización del *Gran Premio de Fórmula 1 Internacional*, organizó una competencia de características únicas: el *Rally ACA Vuelta a la América del Sur*.

Durante una visita a las Unidades Turísticas del Club situadas frente al ventisquero Perito Moreno, en lago Argentino provincia de Santa Cruz.

Esta carrera, tal cual lo manifestara el doctor *César Carman*, tuvo por objetivo "unir fraternalmente por el deporte a los pueblos de América latina". La prueba se desarrolló a través de 28.592 kilómetros, sobre los caminos más difíciles del continente. La perfecta organización de esta competencia fue un sólido aval para la realización, en 1980, del primer *Rally CODASUR*, con puntaje para el *Campeonato Mundial de Rally de marcas y de pilotos*, que se corriera con epicentro en San Miguel de Tucumán, en la región noroeste, con la participación de destacados corredores de esta especialidad. La *Oficina de Prensa* de este Rally obtuvo ese año el *segundo premio, otorgado por la Rally Press Association*.

Al año siguiente se volvió a correr esta competencia, también en *Tucumán*, con resonante éxito y una organización óptima por parte del ACA, lo cual le mereció el premio del *Bureau Permanente Internacional de Constructores de Automóviles*.

Cabe destacar que estos dos rallies (versiones '80 y '81) estuvieron entre los cinco mejor calificados por la *Federación Internacional Deportiva Automovilística*

SU ACTUACION EN EL PLANO INTERNACIONAL

Como es sabido, el doctor César C. Carman desarrolló también una intensa y constante labor en los organismos internacionales, rectores del automovilismo y del turismo.

—Propulsor de la unidad de todos los automóvil clubes de nuestra América, fue también un ardiente defensor de los intereses de aquéllos tanto en el seno de la Federación Internacional del Automóvil como en organizaciones turísticas de carácter regional.

Publicamos, seguidamente, la nómina de los cargos que ocupó en su fructífera tarea en tales organizaciones, turísticas de nivel mundial.

VOCAL SUPLENTE DEL COMITE EJECUTIVO DE LA FEDERACION INTERAMERICANA DE AUTOMOVIL CLUBES (FIAC: actual FITAC)

Fue elegido en la XVII Asamblea General de la FIAC, realizada en Costa Rica, el 9 de abril de 1958.

VICEPRESIDENTE REGIONAL DE LA FIA

Resultó elegido en la reunión del Comité Ejecutivo de la FIAC, efectuada en Quito, Ecuador, en 1959.

PRESIDENTE DE LA FEDERACION INTERAMERICANA DE TOURING CLUB Y AUTOMOVIL CLUBES (FITAC)

PROSECRETARIO DEL CONSEJO DE DIRECCION DE LA FITAC

Elegido en la XXI Asamblea de la FITAC, en Asunción del Paraguay el 19 de setiembre de 1965.

Elegido en la XXII Asamblea General de la FITAC, que tuvo lugar en Buenos Aires, República Argentina, del 23 al 28 de noviembre de 1967.

Reelegido por unanimidad, por otro período de dos años, en la XXIII Asamblea General de la FITAC, congregada en Miami, Estados Unidos, del 21 al 26 de setiembre de 1969.

VICEPRESIDENTE DE LA ORGANIZACION MUNDIAL DEL TURISMO Y AUTOMOVILISMO (ex OTA)

Electo por unanimidad en el Consejo de Delegados de la OTA, en Londres, Inglaterra, el 11 de junio de 1968. Reelegido en Estoril, Portugal en julio de 1972.

PRESIDENTE HONORARIO DE LA FEDERACION INTERAMERICANA DE TOURING CLUB Y AUTOMOVIL CLUBES (FITAC)

Elegido en la XXIV Asamblea Bienal, realizada en Lima, Perú, en setiembre de 1971.

MIEMBRO DE LA DELEGACION DE LA FIA AL CONSEJO DE DELEGADOS DE LA ORGANIZACION MUNDIAL DEL TURISMO Y AUTOMOVILISMO (OTA)

Elegido miembro de dicha delegación para el período 1971-1972, en la reunión del Comité de la Federación Internacional del Automóvil (FIA), en París, Francia, 14 y 15 de octubre de 1971.

MIEMBRO DEL COMITE DE LA FEDERACION INTERNACIONAL DEL AUTOMOVIL (FIA)

El Comité, a propuesta del Bureau, decidió elegirlo miembro cooptado por un año, en la Asamblea General Ordinaria de la FIA, realizada en París, Francia, el 15 de octubre de 1971 y reelegido sucesivamente hasta 1978.

MIEMBRO CORRESPONSAL PARA LOS PAISES IBEROAMERICANOS DE LA FEDERACION INTERNACIONAL DEL AUTOMOVIL (FIA)

Designado para el Bureau del Comité FIA, en calidad de miembro corresponsal para los países iberoamericanos, en Kyoto, Japón, el 20 de abril de 1972. Reelegido en los años 1973 y 1974.

MIEMBRO DE LA DELEGACION DE LA FIA AL CONSEJO DE DELEGADOS DE LA ORGANIZACION MUNDIAL DEL TURISMO Y AUTOMOVILISMO (OTA)

Reelegido en la reunión del Comité de la FIA efectuada en París, Francia, el 12 de octubre de 1972.

MIEMBRO DEL JURADO DEL "PREMIO CHALLENGE FIA DE LA SEGURIDAD VIAL"

En París, Francia, el 12 de octubre de 1973.

REPRESENTANTE DE LA FIA ANTE EL COMITE PARITARIO DE LA ALIANZA INTERNACIONAL DE TURISMO — FEDERACION INTERNACIONAL DEL AUTOMOVIL (ex OTA)

Fue designado representante ante el Comité el 12 de octubre de 1973, du-

(FISA). Este año el Rally Argentina 1983 partirá desde la sede central del ACA en la ciudad de Buenos Aires, y con epicentro en San Carlos de Bariloche recorrerá los territorios de las provincias de Buenos Aires, La Pampa, Río Negro, Neuquén y Chubut.

Pero esta reseña sobre la labor de difusión del automovilismo deportivo nacional que cumple el ACA sería parcial si no recordáramos el apoyo prestado por la Comisión Directiva que presidió el doctor César Carman al Turismo de Carretera, especialidad que dio al automovilismo figuras que ahora forman parte de la historia grande de este deporte.

Merece destacarse también que por iniciativa del doctor Carman se creó una entidad deportiva automovilística, denominada SUDAM, que tuvo por finalidad unir a las instituciones hermanas del continente. Esta asociación pasó a llamarse después Confederación Deportiva Automovilística Sudamericana (CODASUR).

Por último, este año comenzó a disputarse el campeonato de F-2 CODASUR, que es la primera fórmula sudamericana integrada, en la cual participan pilotos del Brasil,

Con el Rey de España, Juan Carlos I, durante la audiencia que éste le concediera, y acompañado por el presidente del Real Automóvil Club de ese país, marqués Fernando de Cubas.



Durante su viaje a la Base Antártica Vicecomodoro Marambio, con autoridades de la misma y funcionarios del ACA.



rante la reunión efectuada en París, Francia. Resultó reelegido en 1977.

SECRETARIO DEPORTIVO REGIONAL DE LA FEDERACION INTERNACIONAL DEL AUTOMOVIL (FIA)

A propuesta del Bureau del Comité de la FIA, en París, Francia, el 20 de febrero de 1974.

MIEMBRO TITULAR DEL TRIBUNAL DE APELACION INTERNACIONAL (TAI), DE LA FEDERACION INTERNACIONAL DEL AUTOMOVIL

Fue elegido miembro titular en la Asamblea General de la FIA que tuvo efecto en París, Francia, del 7 al 10 de octubre de 1974. Como miembro suplente lo acompañó el doctor Ricardo Aráoz.

MIEMBRO DEL COMITE DIRECTOR DE LA IV REGION —LATINOAMERICA— DE LA ALIANZA INTERNACIONAL DEL TURISMO (AIT)

Fue designado como tal en la Asamblea General de la AIT que se celebró en Budapest, Hungría, en abril de 1975.

DIRECTOR—TESORERO DE LA IV REGION —LATINOAMERICA— DE LA ALIANZA INTERNACIONAL DEL TURISMO (AIT)

Fue designado en la I Reunión de la IV Región AIT, que se verificó en Asunción del Paraguay, el 16 de marzo de 1975.

VICEPRESIDENTE DEL COMITE DE LA FEDERACION INTERNACIONAL DEL AUTOMOVIL (FIA)

Fue elegido vicepresidente en la Asamblea General de la FIA, efectuada en París, Francia, en octubre de 1979. Con esta designación, los clubes americanos se aseguraron la presencia de un denodado defensor de sus intereses en una de las asociaciones automovilísticas más importantes.

Tras cumplir el período de tres años como vicepresidente de la FIA, el doctor César C. Carman fue reelegido para ese cargo en 1982.



El ex titular de la Entidad entrega una plaqueta recordativa a otro pionero: don Carlos I. Gesell.

Con el comandante de "La Intrépida", a lo largo de un viaje por el Canal de Beagle.





Uruguay, Paraguay, Venezuela, Chile y la Argentina.

OTRAS REALIZACIONES

Otras realizaciones de la Comisión Directiva que presidió hasta su muerte el doctor César Carman fueron: la *federalización del Club* —iniciada en 1960—, que al crear 12 *Gerencias Divisionales*, que actúan con independencia aunque supervisadas por las autoridades centrales, resolvió el problema operativo que representa la conducción de una *Entidad* con 700.000 socios en toda la nación; el auspicio del programa radial "*El Club del Auto*", que desde el 1° de mayo de 1978 sirve de nexo entre la *Entidad*, sus asociados y la comunidad en general, brindando información que interesa a los socios, sobre turismo, caza, pesca, ecología, automovilismo técnico y deportivo, etcétera.

GESTION TRASCENDENTE

En esta apretada síntesis de la obra realizada por el doctor César Carman al frente del *Automóvil Club Argentino*, desde aquel ya lejano 1957 hasta el momento en que lo sorprendió la muerte, puede rescatarse, como ejemplo paradigmático de lo fructífera que fue esta gestión, el notable incremento de las instalaciones cubiertas de la *Entidad* en toda la nación. A este respecto, en 1957 el ACA tenía 180.000 metros cuadrados de superficie cubierta; en 1977 se llegó a los 2.100.000, y en 1982, como muestra inequívoca del ambicioso plan de obras edilicias llevado adelante en el último lustro, esa cifra trepó a los 4.800.000 metros cuadrados.

Este formidable impulso igualmente queda reflejado en cualesquiera de las áreas del ACA, tal cual se desprende del recuadro que publicamos aparte.

Además, el *Automóvil Club Argentino* acentuó en los últimos cinco años su presencia en las zonas de frontera de la patria en las cuales totaliza 55 dependencias. Últimamente, se habilitaron unidades serviciales del Club en *Fuerte Esperanza* (Chaco), *Bernardo de Irigoyen* (Misiones), *El Turbio* (Santa Cruz) y *San Sebastián* (Tierra del Fuego).*

(Continuará en el próximo número).



El ex embajador de España, doctor Gregorio Marañón (h), le impone la Orden al Mérito Civil, en el grado de Comendador.

Durante una visita al Jardín Maternal del ACA, otra de las realizaciones materializadas durante su presidencia.

En las puertas del ACA, el grupo de turistas malvineros que, a instancias del doctor Carman, participó del primer tour por territorio continental argentino.



La Dirección de AUTOCLUB agradece al señor César C. Carman (h) el haber facilitado parte del material gráfico que ilustra este artículo. Asimismo, al doctor Raúl Leonardo Carman, los recuadros titulados "Bisabuelos" y "El cacique Carman". Y a Editorial Perfil, la fotografía que sirve de apertura a esta nota.

OBRAS DE ARTE ELEGIDAS

OMPUB



085 CASTAGNINO
"Hombre y Potro"
70 x 50 cms.



086 CASTAGNINO
"Adolescente"
70 x 50 cms.



049 ALONSO
"Retrato de J.T.G."
70 x 50 cms.



066 ALONSO
"Autorretrato I"
70 x 50 cms.



067 ALONSO
"Autorretrato II"
70 x 50 cms.



089 CASTAGNINO
"Lucha de Potros"
70 x 50 cms.



015 CASTAGNINO
"Viejo Vizcacha"
70 x 50 cms.

ALONSO
BATLLE PLANAS
BUTLER
CASTAGNINO
COGORNO
DEIRA
MACCIO
SANCHEZ
TORRALLARDONA



087 J. BATLLE PLANAS
"Noica"
70 x 50 cms.



020 COGORNO
"Nunca se sabe"
50 x 35 cms.



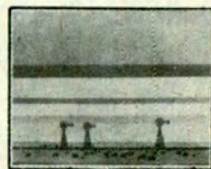
084 J. M. SANCHEZ
"Maternidad"
70 x 50 cms.



076 TORRALLARDONA
"Naturaleza Muerta"
52 x 42 cms.



064 DEIRA
"Figura"
65 x 50 cms.



083 J. M. SANCHEZ
"Paisaje con Molinos"
60 x 50 cms.



080 CASTAGNINO
"Tropilla"
70 x 50 cms.



063 CASTAGNINO
"Bagual en Sepia"
65 x 50 cms.



074 CASTAGNINO
"Martín Fierro en Sepia"
70 x 50 cms.



065 R. MACCIO
"Lady Godiva"
70 x 50 cms.



081 CASTAGNINO
"Rostro en Sepia"
70 x 50 cms.

COLECCION DE SERIGRAFIAS PUBLICIS S.A.

Una inversión en arte que valoriza su capital.
Una colección de serigrafías, de tiraje limitado, numeradas y con la firma autógrafa de los artistas o la certificación de los herederos, en el caso de los fallecidos.

Usted elige 1 o 3 serigrafías y decide cómo pagarlas:

PLAN A: 1 serigrafía \$a320 o 2 cuotas sin indexar de \$a200

PLAN B: 3 serigrafías \$ a.800 en 6 cuotas sin indexar de \$a 200

Si lo hace en cuotas, recibe las obras en su domicilio o las retira personalmente con la 2ª cuota pagada en el PLAN A y con la 2ª, 4ª y 6ª cuota pagada en el PLAN B. Al contado retira todo en el mismo momento de abonar. Comuníquese con nosotros por intermedio del cupón o personalmente.

EN CAPITAL Y GRAN BS. AS. SOLICITE PROMOTOR AL 311-6967

Cheques a nombre de Publicis S.A. no a la orden.
Atención en Publicis S.A. de 10 a 19 hs. Sábados de 10 a 13 hs.

Paraguay 869 - (1057) Capital

Validez de la oferta: 30 días.



Gioconda:
Serigrafía de J.M. Sánchez
de 75x55 cms.

Incluida dentro del monto de la suscripción, se entrega en Plan B contra el pago de la primera cuota o con las serigrafías, en caso de abonar al contado (Valor \$a120)

CERTIFICADO DE RESERVA

Paraguay 869 - (1057) Capital

Deseo suscribirme a la Colección de Serigrafías Publicis optando por el PLAN A (1 serigrafía) o por el PLAN B (3 serigrafías) con estas obras:

- 1.-
- 2.-
- 3.-

PLAN A

- Pagaré 2 cuotas de \$a 200
 Pagaré al contado \$a 320

PLAN B

- Pagaré 6 cuotas de \$a 200
 Pagaré al contado \$a 800.
 Recibiré la serigrafía "Gioconda" en mi domicilio.
 La retiraré.

Retiraré las obras de Publicis S.A.
 Recibiré las obras en mi domicilio.
(Marque con una X lo que corresponda).
No deberá pagar ningún gasto de envío ni de embalaje.

Nombre y Apellido
Dirección Piso Dpto.
Localidad Cód. Postal
Provincia Teléfono

AGENCIA: ART. MELANGE: Florida 860, local 4 - SUPER ARTE: Suipacha 757/820 y Esmeralda, 376 - ELLA Y YO: Pje. Obelisco Norte, Locales 29 y 31, Capital.

La excelencia de su emplazamiento y el tesón de sus pobladores, han hecho un vergel de esta comarca del noroeste neuquino, en la cual prosperan los frutos de la tierra y de las aguas, en este último caso, las codiciadas truchas arco iris, que son criadas, ahumadas y envasadas para su exportación en un establecimiento modelo en su tipo. Hace décadas, la fiebre del oro, arrasó los bosques naturales, pero ahora la mano del hombre ha reforestado las antiguas laderas, que recobran su primitivo verdor.



POR TIERRAS CORDILLERANAS

HUINGANCO, VERGEL EN EL OESTE NEUQUINO

Por ROBERTO JANZ



◁
Doña María Nieve Saso de Soto, toda una vida pasada en Huinganco. Detrás, el primer establo que levantó su marido.

◀◀
Prosperan con vigor los almácigos de pinos en el Vivero Provincial. Millares de árboles son plantados en áreas de frontera del Neuquén.



MIENTRAS miraba las rústicas paredes de adobe del gran establo, *Basilio Soto* nos dijo: "Lo levanté con mis propias manos. Cuando me afinqué aquí, *Huinganco* no existía; solamente estaban las parcelas de la colonia agrícola y los benditos

arroyos que bajaban de la *Cordillera del Viento*. Empezamos con nada; teníamos algunas ovejas y cosechábamos lo que nos daba la tierra. Con el tiempo, construimos un molino harinero".

Basilio Soto, es uno de los pocos

pobladores que llegaron para quedarse, que forjaron un pueblo con visión de futuro, para sus hijos. Don *Basilio* nació en *El Alamito*, paraje cercano al pueblo de *Huinganco*, al que llegó en el año 1909. "Me contaron los viejos —recuerda—,



AUTO RADIO HONORIO

VENTA - INSTALACION - SERVICE
Calefacción - Cerrajería - Limpiaparabrisas
Aire acondicionado - Instrumental - Antenas eléctricas y manuales
Todo para el confort del automotor

Será atendido como un caballero por Honorio Caballero "El caribeño"
Avda. Honorio Pueyrredón 2002/4 Tel.: 58-5061 1414 Bs As

CONFORT DOVICO

TAPIZADOS ORIGINALES LISTOS PARA COLOCAR

- TAPA AUTOS y CUBRETAPIZADOS EN CUERITO NATURAL
- EN TELAS BOUCLE - TOALLA - SIMIL PIEL Y ESCOCES AMOK ®
- ENVIOS AL INTERIOR - SOLICITE FOLLETOS

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

que vivían en los campos linderos, que cuando aún no se sabía dónde terminaba el territorio argentino y dónde comenzaba el chileno, los caciques *mapuches* del lugar arrendaban las tierras a un rico hacendado chileno, don Urrijoia, quien tenía pastando arriba de diez mil vacunos, por poca plata." A causa de la entonces conocida "penetración", en el año 1879, en el paraje de *Chara Ruca*, cerca de *Huinganco*, se establece el comandante *Patrocinio Recabarren*, investido de autoridad en lo civil y en lo militar, para contrarrestar la influencia de las autoridades chilenas sobre esa zona. El fue quien organizó la colonia agrícola ganadera "Coronel Barcala", establecida años más tarde, en 1896, de la que formó parte la villa que luego se conoció como *Huinganco*. El citado hombre de armas también organizó la *Guardia Nacional*, antecesora de la actual policía neuquina y que por sus funciones fue "la primera autoridad civil de Neuquén".

En 1890 se descubre oro en la región, lo que provoca el asentamiento de un número considerable de "pirquineros", que años después fueron empleados por la *Compañía Minera Huinganco*, con labores en las minas "La Lucía" y "La Premio". En aquellos días, era más accesible comerciar con los pueblos de *Chile*, adonde se llevaban cueros, lanas y carnes y se adquirían herramientas, ropas y viveres. Corría el año 1909 y don *Pedro Vega* contaba con la tropa de carros mejor tratada, con la cual efectuaba el tráfico comercial entre *Andacollo*, *Chos Malal* y *Zapala*. "Se llegaba a *Zapala* únicamente antes del deshielo —cuenta don *Basilio Soto*—, puesto que había que vadear el río *Neuquén* y eso no era fácil. Hasta ese pueblo demorábamos a veces casi 15 días, debido al estado de las huellas y a los largos rodeos que debían hacerse. Nos convenía comprar en *Linares (Chile)*, población a la que llegábamos en seis días, si todo iba bien. Yo trabajé de *marucho*, guiando la tropa de mulas cargueras para don *Vega*. Hacía punta montado en un caballo que llevaba colgado un cencerro, cuyo sonido mantenía unida a la recua".

En los portales de la adolescen-



Rogelio Figueroa, intendente de la población, fue quien impulsó la reforestación e

cia, cuando cumplía 13 años de edad, don *Soto* empezó a trabajar en el *lavadero de oro* de la mina "La Lucía", su primer oficio con paga. Entre otras muchas cosas, recuerda que fue el primer poblador de *Huinganco* que instaló una dinamo accionada por fuerza hidráulica.

• EL BOSQUE RECUPERADO

Cuando comenzó la explotación aurífera en los alrededores de *Huinganco*, el bosque de especies autóctonas, como el *ciprés*, sufrió irreparables bajas. Las primeras empresas mineras de capitales extranjeros intensificaron la explotación maderera. *Hacían quemar fajas de bosque virgen, de tupido desarrollo, para acelerar la apertura de picadas*. Luego de seleccionar los ejemplares más robustos, mar-

caban y talaban sus troncos, cuya madera estaba destinada al apuntalamiento y revestimiento de galerías, en el interior de las minas. *La despiadada tala marcó el fin de lo que naturalmente creció al abrigo de las nevadas faldas, en la Cordillera del Viento*. Uno que otro poblador intentó reparar el daño causado en el transcurso de años, sin resultados visibles. Según afirma don *Soto*, una sola persona llevó a cabo la restauración de la faja arbórea desaparecida, bosque plantado que evolucionó en forma prolíja y sistemática. "Lo quiero como a un hijo —señala—, pero, en realidad, es el hijo pródigo de *Huinganco*, a quien todos apreciamos mucho".

El anciano poblador, de 89 años de edad, se refiere a don *Rogelio Figueroa*, intendente de *Huinganco* durante 18 años ininterrumpidos.

EL PLACARD®

Compre en FABRICA y Compare

Todas las medidas y modelos, lustrados y laqueados con puertas persianas, toilets o escritorio
LA MEJOR CALIDAD AL MEJOR PRECIO

ENVIOS AL INTERIOR

GRAL. HORNO 3467 CASEROS TEL.: 750-6358

24 autoclub

LA BOLSA DEL MOTOR-HOME

Consignaciones Permutas Compra Venta Asesoramiento

Próximamente:
Guardería y Mantenimiento



Respalda:
Autopropulsadas

MIRON

Moreno 1228 - (1878) Tel. 254-4788 Quilmes Pcia. Bs. As.



región, con resultados espectaculares.

Ese funcionario nació en *Huinganco*, pueblo al que arribó su padre en 1922. En aquel año viajó desde *Zapala*, don *Temístocles Figueroa*, que en 1926 levantó la escuela N° 76, en la que ejerció la docencia como maestro y la dirección, en el transcurso de 50 años. Fue la primera escuela del pueblo, que él mismo edificó. El segundo edificio se conserva como una reliquia en el predio de la familia.

El 16 de abril de 1964 se creó la *Comisión de Fomento de Huinganco*. Al frente de la misma y desde el primer día, *Rogelio Figueroa* con vocación pionera, concretó viejos anhelos para el progreso de su pueblo natal. Mientras los técnicos forestales no aprobaban el proyecto de forestación sobre las empinadas faldas de la *Cordillera del Viento*, las pruebas efectuadas con retoños evolucionaban favorablemente. *Figueroa* tuvo la iniciativa de poner en marcha el hoy *Vivero Provincial Huinganco*, que entrega anualmente un millón de plantas. Produce pinos *Ponderosa*, *Murrallana* y, en menor escala, *pino Insigne*. Después de diez años de crecimiento, continúa el desarrollo de las fajas de bosque en las áreas destinadas a tal fin. Entre ellas, se desarrollan pinos y álamos en *El Manzano*, y pinos en *Rahueco*, *El Calvario* y *San Pedro*. Las próximas plantaciones

alcanzarán los 1.800 metros de altura y se continuará regando con acequias a lo largo de las curvas de nivel. En *Huinganco* nació el *Primer Bosque Comunal Argentino*, orgullo de la localidad y de *Neuquén*, provincia que lleva a cabo un extenso programa de forestación en toda el área de frontera, en jurisdicción de los municipios que componen el corredor andino. Por otra parte, la forestación constituye una fuente permanente de trabajo y, en el caso de *Huinganco*, se complementa con la explotación maderera y la subsiguiente industrialización en el aserradero local.

• LOS PRIVILEGIOS DEL CLIMA

Huinganco se singulariza por sus condiciones climáticas, que favorecen el asentamiento humano y le han valido la denominación de *Jardín del Neuquén*. La población está situada a 1.200 m de altitud sobre el nivel del mar y es la menos castigada de todas las localidades del noroeste neuquino durante el invierno. Al pie de las estribaciones occidentales de la formidable *Cordillera del Viento*, se beneficia con el curso de una serie de arroyos que, como el *Rahueco* y el *Huinganco*, riegan huertas y chacras a lo largo de su tierra fértil. Esos caudales de agua posibilitaron la instalación del *Complejo Piscifactoría Huinganco*, que cuenta con una sala de incubación de nueve piletas y veinte piletas para alevinaje, engorde y crianza de la trucha arco iris, a cielo abierto. Otra sala del moderno edificio está destinada a la faena y ahumado de las truchas, con posterior envase al vacío en estuches unitarios para su exportación.

Otra acertada iniciativa de la *Comisión de Fomento* fue la instalación de la *Fábrica de Dulces Regionales Huinganco*, en la cual se procesan frutos cultivados en la región. Dulces de *rosa mosqueta*, *frutilla*, *guinda*, *ciruela*, *zapallo*, etcétera, se elaboran con calidad artesanal y al mejor nivel industrial. En el paraje aledaño de *El Manzano*, genera corriente la usina local (*Agua y Energía*), que provee de electricidad a *Huinganco*, *Andacollo*, *Bella Vista* y *Las Ovejas*.

• EL METAL AMARILLO

Los cursos de agua del entorno montañoso arrastran continuamente arenas auríferas, cuyas "pepitas" atrajeron años atrás a muchísimos buscadores de oro. Los trapiches, hoy todavía instalados a orilla de los arroyos, son un testimonio fehaciente de aquella actividad minera en la región. Pero también se descubrieron filones del precioso metal y en *Huinganco* fun-

cionó una de las minas más ricas del país, la "Erika", con una reserva de oro estimada en 200.000 toneladas. Quedó paralizada por problemas ajenos al pueblo y a la provincia.

La necesidad de afincarse pobladores y de dotar a la localidad de una infraestructura económica que brinde trabajo permanente, han sido metas del gobierno provincial y, al respecto, *CORMINE (Corporación Minera Neuquina)*, organismo del Estado, ha tomado en sus manos la rehabilitación de la reserva aurífera para proseguir con su explotación. A pesar de todo, el esfuerzo municipal se ve reflejado en el *Huinganco* del presente, un pueblo del *Neuquén* que no conoce la desocupación, ni la deserción escolar y que "gracias a Dios, no sufre el flagelo de la mortandad infantil". Excelentes carreteras que unen entre sí a *Zapala*, *Chos Malal*, *Andacollo*, *Los Miches*, *Huinganco*, *Las Ovejas* y *Varvarco*, además del milagro de la microonda, que posibilitó el tele-discado desde la mayoría de estas localidades, hacen que la incomunicación sea un problema superado. Cuando visitamos a don *Soto*, su esposa, doña *María Nieve Saso de Soto*, de 80 años de edad, apagó el televisor para sentarse junto a nosotros. Algo había cambiado en *Huinganco*. *

SHERWOOL WEAR

INDUMENTARIA MASCULINA
DIRECTAMENTE DE FABRICA

Gane importantes
diferencias de precio en:

- Trajes
- Sacos sport
- Pantalones

Confección de primera calidad
Socios del A.C.A.: 10%
de Dto. sobre todas sus compras

Lunes a viernes
de 9 a 13 y de 15 a 19 hs.
Sábados de 9 a 13.30 hs.

Calle 26 N° 3661
(ex María Asunta 441)
Alt. Av. San Martín al 1000
(a pasos de la Av. Gral. Paz)
SAN MARTIN

AQUÍ NOSOTRAS

Un plato de invierno

Las verduras, tanto crudas como cocidas, ocupan un puesto de primer plano en la alimentación. Por sus principios activos vitamínicos y minerales, entre las verduras de estación se destaca el repollo, blanco o colorado, por su gran contenido de azufre, calcio, potasio, magnesio, hierro, yodo y vitaminas A y C.

El repollo se incluía en la dieta de los marinos

que hacían largas travesías para prevenir el escorbuto, enfermedad carencial, cuyos estragos eran terribles antes del descubrimiento de la vitamina C.

Además, por ser muy pobre en hidratos de carbono (4,5%), es aconsejable en los regímenes hipocalóricos, y por su contenido en fibras, resulta un buen depurativo.

Entonces, ¿cómo no incluir entre nuestras recetas predilectas este apetitoso plato de repollo relleno, variedad de los niños envueltos y tanto o más completo que éstos?

Lavar bien un repollo blanco, cortar el tronco y las nervaduras y hacerlo hervir en agua durante 15 m. Escurrir y dejarlo enfriar, mientras se prepara el relleno con 400 g de carne picada, mezclada con la miga de un pancito previamente remojada en vinagre y bien exprimida, 2 huevos, sal, pimienta, nuez moscada, 1 cucharada de cebolla rallada, 2 cucharaditas de pimentón.

Desprender las hojas con cuidado y embadurnar cada hoja con un poco de relleno. Atar el repollo dándole la forma primitiva y ponerlo en una fuente de horno, preferentemente de barro. Guarnecerlo con cuadraditos de panceta, 3 cebollas medianas cortadas en cuartos a lo largo, rodajas de zanahoria y una taza de caldo. Meter en el horno apenas tibio y calentar a 200°, cocinar durante 1 hora y media. Llevar a la mesa en la misma fuente, acompañado con papas o batatas al horno. Servir con cerveza.



A mitad de año

Si nuestro hijito ha comenzado este año la escuela primaria, a esta altura del año ya tenemos noción de cuál será el resultado final, pues hay niños a los que les encanta la escuela y se adaptan fácilmente a la disciplina, y hay otros a los cuales el



 ...un buen regalo
○ CUADROS
○ CERAMICAS
decoradas a mano
ALICIA SCARPELI

10% Desc. Socios A.C.A.
LAMPARAS ARTESANALES - taller propio
AV. SANTA FE 958 "SLAE" Gal. Versailles • Loc. 16 • Cap. Fed.

PLATERIA
TALLER DE
COMPUSTURAS
SOLDAR • DESABOLLAR • PLATEAR • PULIR
FITZ ROY 2200 • CAP. FEDERAL
TEL.: 772-0504 ESQ. GUATEMALA - PALERMO



aprendizaje les cuesta mucho y son díscolos con sus maestros y compañeros.

Ante estos casos, debemos recordar que no hay niños malos y que sus conductas siempre tienen una causa, que en general obedece al medio ambiente y, como son las más difíciles de corregir, deben ser buscadas y tratadas por personas idóneas. En cambio, los problemas de aprendizaje en el niño que comienza la escuela primaria, son fácilmente detectables y en muchos casos corregibles definitivamente, siempre que sean tomados a tiempo por un especialista.

Algunas veces, las fallas en la vista o el oído impiden que el niño aprenda a leer y escribir correctamente; también la excesiva timidez dificulta las tareas compartidas y, puesto que cualquiera de estas causas pueden ser tratadas con bastante éxito, ningún padre debe descuidarlas, ya que una de nuestras mayores aspiraciones es hacer de nuestro hijo una persona socialmente feliz.

Unos consejos muy prácticos

— Para limpiar el cuello de un tapado de piel manchado por el roce, pásele champú seco para el cabello y cepíllelo.

— Los cuchillos de acero quedan como nuevos frotándoles un trozo de papa cruda humedecida con detergente.

— Si quiere guardar doblada una pollera plisada, colóquela dentro de una media de nylon, repartiendo los pliegues cuidadosamente.

— La ceniza de los cigarrillos o de la chimenea puede usarse como lustrametal con buenos resultados.

— Las verduras de hoja se conservan mejor si se lavan y guardan en la heladera envueltas en papel blanco.

— Si no tiene un pincho para flores, puede pinchar los tallos de las flores en media papa cruda.

— Unas gotas de vinagre en el último retoque a los vidrios, los deja relucientes.

— Para conservar el queso gruyere, conviene envolverlo en un trozo de tela humedecida con leche.

La mujer en la sociedad etrusca

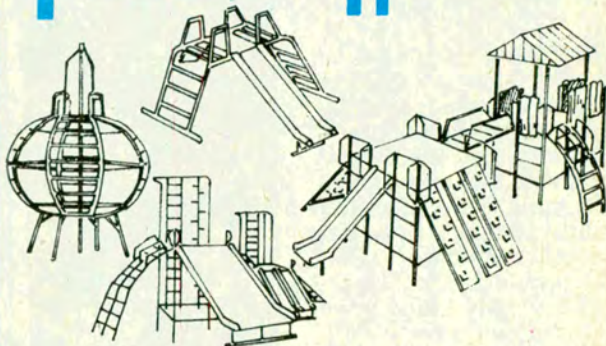


En la sociedad etrusca, culta y refinada, y en muchos aspectos precursora de costumbres modernas, la mujer participaba activamente, en un plano de igualdad con el hombre.

Ella participaba con el marido de la vida pública y gozaba del derecho, inadmisibles para los griegos, de sentarse con él en las fiestas y banquetes, como lo testimonian los numerosos frescos de Tarquinia, hoy Corneto, en los cuales la muestran recostada cómodamente en el triclinio, maquillada, con los cabellos recogidos maliciosamente en una vincha, vestidos ligeros y transparentes, collares de oro, uñas cuidadosamente pintadas y en los pies, el infaltable calzado de puntas levantadas, de los cuales quedan vestigios en las sandalias de los montañeses del Lacio.

Pero esta paridad solo existía en la alta sociedad, lo cual debía ofender mucho la sensibilidad de los más humildes, pues luego de una insurrección que tuvo lugar en Arezzo, se abolió definitivamente esta costumbre.

PUERTA NORTE



proyectos asesoramiento financiación

materias didácticas
juegos infantiles
piletas premoldeadas Fiber Glass

Equipamiento de: jardines de infantes - colegios
clubes - plazas - municipalidades -



av. Del Libertador 85 - 91

tel. 795 - 0763

(1638) Vte. López

Pcia. de Bs. As.

Las plantas a las que llamamos de interiores, generalmente son plantas tropicales a las que debemos darles el ambiente más adecuado para su crecimiento, y el tiempo del que gozaremos con su presencia dependerá, exclusivamente, de los cuidados que les otorguemos.

Es importante tener en cuenta que son seres vivos, y por lo tanto necesitan atención constante, pues uno de los defectos más comunes consiste en las rachas de atención alternadas con períodos de olvido, que son el origen de muchos fracasos.

Sin cariño es inútil intentar hacer crecer al más adaptable potus, pero hay amores que matan, por lo que es necesario conocer las necesidades de luz y riego de cada una de las especies de nuestra selva privada.

La luz es indispensable para casi todas las plantas, porque si a las hojas les falta luz, pierden gran cantidad de energía; pero, en muchos casos, los rayos ultravioleta del sol directo pueden resultar más perjudiciales que la penumbra.

En cuanto al riego, se deben tener en cuenta tres factores fundamentales: época, humedad ambiental y tipo de planta. Para esto no hay reglas fijas, pues se pueden causar daños tanto por exceso como por falta, aunque son peores los excesos y, sobre todo, más difíciles de corregir. Para no confundir los síntomas, es bueno saber que uno y otro causan marchitamiento y caída de las hojas; el exceso las vuelve amarillas y la sequía marrones.

Los abonos, tan necesarios para todas las plantas de maceta, deben aplicarse con la tierra húmeda pero no anegada, y no debe hacerse con la misma frecuencia a una planta que está en letargo como a otra que se halla en activo crecimiento.

28 autoclub

Vivir en la jungla



75 años del Teatro Colón

En mayo se cumplieron 75 años de ese 25 de mayo de 1908 en que comenzaba el futuro de la actividad musical, que si bien hasta entonces no había sido descuidada, situaría a Buenos Aires entre los grandes centros artísticos del mundo.

En esa función se dio una triple conjunción de solemnidades: la inauguración oficial del edificio, el comienzo de la temporada musical y la función de gala correspondiente a la fiesta patria.

El palco presidencial estuvo ocupado por el entonces primer mandatario, doctor José Figueroa Alcorta, y sus ministros. En los palcos adyacentes, como es de rigor, los embajadores y diplomáticos extranjeros acreditados en nuestro país, y el intendente municipal, don Manuel Güiraldes, inauguraba el palco que hasta ahora es exclusivo de la jefatura de la comuna.

En el resto de la sala estaba lo más representativo de nuestro mundo social, entre ellos, los poseedores de los títulos para la construcción del teatro, con los cuales habían adquirido, por 15 años, la propiedad de 26 palcos y 27 plateas.

"Aída", de Verdi, cuya pompa y extraordinaria brillantez reúne todas las exigencias de aparato y grandiosidad de la "gran ópera", fue, naturalmente, la obra elegida. Esa noche la condujo el maestro Luis Mancinelli y fue cantada por la soprano Luisa Crestani, la mezzosoprano María Verger y el tenor Amadeo Bassi.

Desde entonces, toda una tradición escenográfica, en la cual la ópera, el ballet y el concierto constituyen el centro de las actividades principales, se fue desarrollando en nuestro teatro Colón, con el concurso de los más afamados intérpretes locales e internacionales, como vehículos de cultura y difusión de una auténtica expresión artística.

La moda con ilusión óptica



Los kilos de más son uno de los principales problemas de casi todas las mujeres; de ahí el auge de las dietas de todo tipo, no siempre efectivas. Por eso, esta vez no vamos a dar una más, sino sugerir algunos trucos para estilizar la figura.

Las muy gorditas, por ejemplo, deben evitar los conjuntos de blusa y pollera en tonos distintos, y las que tienen la cintura ancha deberán descartar completamente los cinturones marcando el talle.

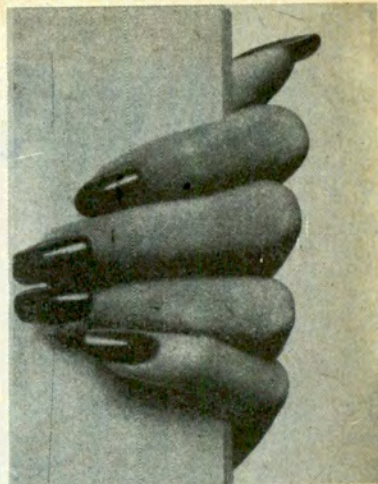
Los vestidos evasé, las chaquetas sueltas y largas, al igual que los pulóveres y los escotes en V afinan la silueta.

Las mangas dolman, que están tan de moda, como las fruncidas y con voladitos, están vedadas para las bajitas con kilos de más.

Los colores más adelgazantes son los oscuros y, entre los claros, el beige y el gris. Las rayas verticales y las pinzas largas laterales también producen una ilusión óptica estilizante, al igual que los vestidos oscuros con un recorte central claro, o las chaquetas sin mangas sobre blusas o pulóveres oscuros. Y ahora el último consejo: hay que acostumbrarse a los tacos altos y a usar la pollera del máximo largo que la moda permita.

Lucy

Uñas sanas y hermosas



Es imposible lucir unas lindas manos, por hermosas que sean, si las uñas están descuidadas y rotas, por lo que si usted no acostumbra a hacérselas arreglar periódicamente por una buena manicura, más difícil de encontrar de lo que parece, comience a cuidárselas usted misma, de la siguiente manera:

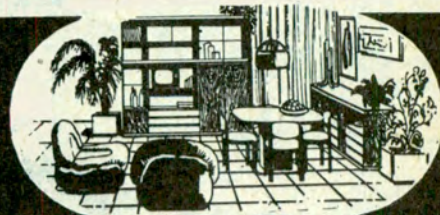
Use un quitaesmalte oleoso para remover el esmalte viejo y lime las uñas dándoles forma desde los ángulos externos hacia el centro, sin profundizar demasiado las esquinas para no debilitarlas. Recuerde que las uñas ovaladas son más resistentes que las puntiagudas. Luego coloque crema en las cutículas, o un buen quitacutícula y empújelas hacia atrás, con un palito de naranjo; no use el alicate para cortarlas, a menos que tenga muy buen pulso.

Las células de la matriz de la uña son células vivas que crecen constantemente, y al salir adquieren

una proteína dura, llamada queratina, que gradualmente se va transformando en discos planos, que se compactan para formar la uña. Las estrías o escamas, generalmente obedecen a causas orgánicas, tales como falta de vitaminas o problemas endocrinos fácilmente detectables por el especialista; pero si esto ocurre en sólo una o dos uñas, se puede mejorar con baños de aceite tibio y aplicando una vez por semana, antes de pintar, unos toquitos de formol; pero, por favor, sólo en la puntita, cuidando de no tocar la piel, porque aunque luego pasa, es dolorosísimo.

Además, acostúmbrese a usar guantes de goma para tareas que requieran el manipuleo con detergentes o cualquier sustancia abrasiva, que no sólo resecan la piel, sino que pueden provocar la aparición de hongos, y éstos, además de molestos, son muy lentos y difíciles de curar.

**SU CONVENIENCIA
LA ENCONTRARA
EN FABRICA DE MUEBLES**



INDEPENDENCIA

3545 AV. INDEPENDENCIA 3545

Lunes a sábado 8 a 20 hs. domingos 15 a 20 hs.

Todos los estilos

No cerramos al mediodía

CREDITOS

Envios a todo el país

CONCEPCION DEL URUGUAY

UNA PERLA JUNTO AL

Por MIGUEL ANGEL GREGORI

Fundada hace dos siglos por el nicaragüense Tomás de Rocamora, fue la primera capital de Entre Ríos. Su historia está ligada a los dos héroes máximos entrerrianos: Pancho Ramírez y Justo José de Urquiza. A este último debe —entre otras iniciativas— la construcción del Colegio del Uruguay, en cuyas aulas

EL 25 de junio de 1783, un hidalgo caballero americano, don Tomás de Rocamora del Castillo y Hurtado de Mendoza,

cumpliendo expresas órdenes del virrey Juan José de Vértiz y Salcedo, nucleaba a un grupo de familias que, dispersas,

habían vivido errando por la decidida persecución de algunos terratenientes de la margen derecha del río Uruguay. Nació así,

junto al río Uruguay y en las proximidades de la desembocadura del arroyo de la China, la Villa de la Concepción del Uruguay:



Vista del Banco Pelay, una magnífica playa situada frente a la ciudad y en la que hay un balneario adherido al ACA.

RIO DE LOS PAJAROS

abrevaron notables figuras de la política, las artes y las letras.

Engarzada, como una gema, al río Uruguay, fue descubierta para el turismo en los últimos años, con el mejoramiento de las comunicaciones. Ahora, millares de visitantes acuden atraídos por sus playas de arena blanquísima y por la espesa fronda de sus riberas.

Algunos estudiosos han hablado de "Tres nombres para esta fundación": el obispo fray S. Malvar y Pinto, el virrey

Vértiz y Tomás de Rocamora. Lo real es que estas tres voluntades se asocian para la citada fundación. Amigo personal del

monarca Carlos III, el obispo Malvar y Pinto es designado en el Obispado de Buenos Aires, por fallecimiento de su titular,

monseñor Manuel de la Torre. El nuevo obispo llega en 1799 al Río de la Plata, y antes de hacerse cargo de su diócesis recorre



Portada de la Basílica de la Inmaculada Concepción, donde reposan los restos del general Justo J. de Urquiza.

en condiciones harto difíciles toda esta región litoral, visitando las precarias capillas y oratorios existentes. ¿A qué se debía esta actitud? Es evidente que en España se tenía conciencia clara del peligro portugués acechando los dominios españoles del *Río de la Plata*. Su inmediata gestión ante el virrey Vértiz en favor de la formación de *parroquias*, sobre la base de las *capillas* existentes, se ve coronada por el éxito. Sin duda, este hecho evidencia la voluntad del rey Carlos III, en el sentido de fomentar una política poblacional en este litoral, frente a aquella permanente amenaza de Portugal de extender sus dominios hacia el sur. Entendiéndolo así, Vértiz dispone, por decreto del 2 de noviembre de 1782, la fundación de pueblos en este sur entrerriano, lo que comunica al caballero don Tomás de Rocamora, que desde febrero de ese año había sido designado comisionado para tratar de solucionar algunos problemas suscitados en "Gualeguay Grande" con el religioso Quiroga y Taboada, y levantar el sumario de práctica.

• TOMAS DE ROCAMORA

Este visionario caballero americano, nacido el 25 de abril de 1740, en Granada, provincia de Nicaragua, y bautizado en la iglesia de Santa María, de la misma ciudad, con el nombre de Juan Thomas Julián Marcos, era hijo del teniente coronel don José de Rocamora, natural de Orihuela, en España, y de doña Jacinta del Castillo, natural de Nicaragua. Joven aún se traslada a la península, donde se iniciará en la carrera de las armas. Ingresa en el ejército y actúa luego como oficial en la organización de algunas poblaciones en Sierra Morena. Creado el Virreynato del Río de la Plata, arriba a Buenos Aires, desde donde pasa a Montevideo ingresando al Regimiento de Dragones



de Almansa. El 30 de octubre de 1784, el monarca español le otorgará el primer ascenso en suelo americano, suelo que habría de ser testigo de su larga y proficua actuación en los más diversos escenarios, primero en la organización virreynal, y con posterioridad al año 1810, al servicio del gobierno patrio.

Llegado a "Gualeguay Grande" para resolver el problema suscitado entre el párroco y los fieles del lugar, en relación con el sitio donde se levantaría la capilla, dispone el traslado de la misma, e inicia, a partir de ese momento, la fundación de pueblos, con un accionar tan importante, con la redacción de "informes" tan claros y realistas que,

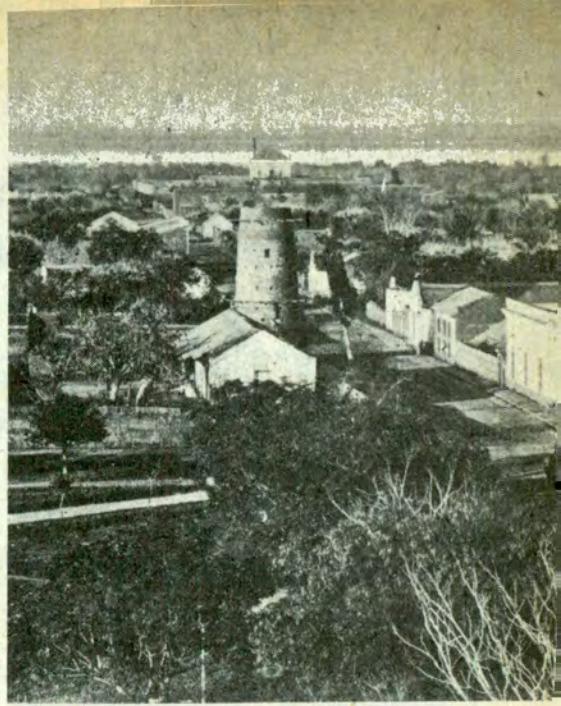
como dice el historiador Leoncio Gianello, bien se puede denominar a esta "la época de Rocamora".

Es de destacar que en uno de esos informes, el de fecha 11 de agosto de ese año de 1782, Rocamora usa por primera vez la expresión *Entre Ríos* para designar a esta región, y lo hace con visión de futuro, cuando dice al virrey: "Asegúrese V.E. que ejecutado como planteo, antes de muchos años, será la de Entre Ríos de que trato, lo que dije, la mejor provincia de esta América".

Fundada la ciudad de Gualeguay el 19 de marzo de 1783, Rocamora se traslada hacia la costa del río Uruguay para continuar su plan fundacional.

• EL NACIMIENTO DE LA NUEVA VILLA

Llegado que fue Rocamora a la costa del río Uruguay, en las proximidades de la desembocadura del arroyo de la China y donde se levantaba la capilla homónima, procede a actuar. Con decisión y firmeza, nuclea a los pobladores dispersos, desmonta la región, distribuye y demarca solares conforme al plano que había dispuesto en Gualeguay, y con fecha 25 de junio, comunica al virrey, que había plantificado la nueva villa, puesta bajo la advocación de la Purísima Concepción, y que la misma y su distrito habrían de denominarse "Concepción del Uruguay".



LA VILLA, VISTA POR LOS PRIMEROS

En 1796, el capitán de fragata don Francisco de Aguirre, que había tomado parte en la Comisión Demarcadora de Límites con Portugal, dice en su "Diario", que la población "anda en las cercanías de las mil almas, pero es mucho más la gente que hay, pues la forastera, según me parece, en estos días de Semana Santa, será como de trescientas personas, dedicadas a la leña, el monte, a la pulpería, a la marina y a la tienda".

El viajero inglés John A. B. Beaumont, en su obra: "Viajes por Buenos Aires, Entre Ríos y la Banda Oriental" (1826-1827), dice que: "Veíanse algunos pocos e informes jardines y corrales para encerrar los caballos; más allá se extendían en todas direcciones arbustos silvestres, cardales y pastos altos".

Y Williams Mc Cann, que también la visitó a mediados del siglo pasado, en su trabajo: "Viaje a caballo por las provincias argentinas", la describe así: "La mayor parte de las viviendas son de estacas y barro, techadas de paja, aunque también las hay de ladrillos con azotea".





Una antigua
vista de
Concepción del
Uruguay, del
"Album
Descriptivo
Pintoresco en
Fotografías de
la Provincia de
Entre Ríos", por
S. Masoni.

Tomás de
Rocamora, el
fundador, óleo
del artista Luis
Gonzaga
Cerrudo (Museo
Histórico
Martiniano
Leguizamón,
Paraná).

Ciento treinta y tres familias fueron distribuidas en otros tantos solares; se conformó el primer *Cabildo*, que presidiría el vecino *Juan del Mármol*, junto a otros *regidores*, y desde allí en más, la *villa* se convertiría en importante centro de este litoral, al punto de que el fundador manifestó en informe al rey: "En el día pasa por una de las mejores poblaciones de la provincia", y ello hizo que dispusiera convertirla en sede de la *Comandancia General de los Partidos de Entre Ríos*.

Sin duda que no es fácil reseñar en apretada síntesis el proceso histórico evolutivo de esta ciudad, tan enlazada a los más trascendentales hechos de la historia patria.

Producida la *Revolución de Mayo*, el *Cabildo del Arroyo de La China* —como se lo designa por algún tiempo en los documentos— es el primero de los *cabildos del interior de nuestro actual territorio que adhiere a los sucesos de Mayo*. El general *Manuel Belgrano* la conoce. De regreso de la expedición al *Paraguay*, se hospeda en ella, en lo que hoy es el *Museo "Casa Delio Panizza"*. Los realistas, asentados en *Montevideo*, incursionan por este litoral y, por lo menos en tres oportunidades, someten a sitio a la *villa*, hechos que constituyen eslabones de una cadena de acciones heroicas que plasman hombres y nombres de personajes lugareños que pasarían a ocupar papeles trascendentes en el caudillismo federalista de los años posteriores.

El 10 de septiembre de 1814, el designado *Director Supremo* de las *Provincias Unidas del Río de la Plata*, don *Gervasio Posadas*, dictó un decreto por el que se crea la provincia de *Entre Ríos*, y en el artículo 4º establece que "...la *Villa de Concepción del Uruguay* sería la *Capital*...", situación que se mantendrá hasta 1822, en que el gobierno de *Mansilla* trasladó la sede del gobierno a *Paraná*.

En el año 1826, durante el gobierno de *Juan León Sola*, la *Sala de Representantes*, por ley del 26 de

ALINEACION PERRONE

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

ARGENCARD
DINERS
AMERICAN EXPRESS

REPUESTOS
PARA
CITROEN
LINEA COMPLETA

FABRICACION • DISTRIBUCION
VENTAS POR MAYOR Y MENOR.
Metalgica
MIGUEL DEVOTO & HIJOS
CENTRAL: RIO DE JANEIRO 783/93
Tel. 982-6145/7224 • CAPITAL

Para su PEUGEOT Bujías Especiales de Gran Performance que Eliminan el "Rateo" y Cadenas de Distribución Silenciosas, ambas



FRANCEAS

TATEOSSIAN Hnos. S.A.
CARELLO 3345 (PALERMO) 801-3952/3957/6634/8959

EYQUEM
CONCORDE

Para su
PEUGEOT



CONJUNTO PROLONGADOR
ESTANCO PARA BUJIAS
NUEVO SISTEMA

QUE MEJORA
EL ENCENDIDO

Evita desgaste de Bujías.
Exceso consumo combustible.
Condensación de humedad.
Contratiempo posterior al
lavado del motor

Adquiéralo en:
CASAS DE REPUESTOS
PEUGEOT Y DE ENCENDIDO



DULBECCO



FABRICACION Y SERVICE
DE DISTRIBUIDORES DE
ENCENDIDO ELECTRONICOS
Y CONVENCIONALES

ENVIOS AL INTERIOR

MEJICO 3259 (1602)
Tel. 760-3511
VILLA MARTELLI

REPUESTOS Y ACCESORIOS

M. BENZ.

220 - 250 - 280 - 300 - 350 - 450

B.M.W.

316 - 320 - 323 - 520 - 528 - 728

Repuestos
La Comercial S.A.

WARNES 1157 • Bs. Aires • Tel. 855-5454

Decore
Ud. mismo
su vehículo
con cintas decorativas



Una amplia
gama de diseños
y colores
TAMBIEN
EFECTUAMOS LAS
DECORACIONES

FILM PARA POLARIZAR

DUKE

WARNES 1180 - CAP. (1414)
TEL. 855-1652 - 854-5156

Lápices
especiales
para el
partido de
neumáticos



el sol ya no es más su enemigo
con film para polarizar - colóquelo Ud. mismo
Coches - Pick-Ups - Lanchas - Casas, etc.
Reduce la temperatura interior y le da
eficiencia a los equipos de
aire acondicionado
Le da gravedad
y conserva la
tapicería
PRECIOS MUY ECONOMICOS

AUTODECOR
AV. J. B. JUSTO 3316
CAPITAL (1416)

CROMADO GARANTIDO
EXIJA LA MARCA
GRABADA.

Dtos.
Socios A.C.A.
REMITIMOS AL INTERIOR

DEFENSAS
TAMEKO

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

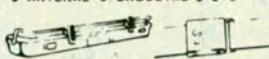
GRABADO DE CRISTALES
NUEVO SISTEMA
REGLAMENTARIO PATENTADO

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

ACCESORIOS

PARA TODAS LAS MARCAS DE AUTOMOTORES

- REJILLAS • PARAGOLPES • UNAS
- PORTAEQUIPAJES • FAROLES
- CINTURONES DE SEGURIDAD
- ANTENAS • BAGUETAS • ETC



ARLES
S.C.A.

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

ENVIOS AL INTERIOR EN EL DIA

SILENCIADORES Y
CAÑOS DE ESCAPES

COLOCACION
EN EL ACTO

PRECIOS SIN COMPETENCIA

BRASIL 161 • Tel. 361-2008
BULNES 1490 •
CERVINO 3776 (casi esq Malabia) • Tel. 802-5598
AUSTRIA 2007 Esq. Juncal • Capital



OSVALDO
De OSVALDO
LITVAK ESCAP

- DINERS • CARTA FRANCA • LONDON CARD
- AMERICAN EXPRESS • ARGENCARD • VISA

CRONISTAS



FOT. ARTISTAS EN ESTA SECCION. LAMAR A EDDIE PUBLICITARIA SRL. CORDON 443 N. P. A. TEL. 31-2124

agosto, eleva al rango de ciudades a las dos villas: *Paraná* y *Concepción del Uruguay*.

Por este entonces ya actuaba en la nueva designada ciudad, un joven que, al igual que "Pancho" Ramírez, había nacido en las proximidades de ella: *Justo José de Urquiza*. Este, a poco, convertirlase en uno de sus hijos preclaros, y a los cuarenta años conduciría los destinos de *Entre Ríos* y jugaría un papel trascendente en el futuro proceso de *Organización Nacional*. La personalidad del general *Urquiza* se mostrará realmente multifacética. En lo educativo será un verdadero propulsor de esa manifestación y su gran obra, "su heredero", como llegó a denominarlo, será el *Colegio del Uruguay*, que fundó el 28 de julio de 1849 y por cuyas aulas pasaron prominentes figuras de la patria. La plaza principal de la ciudad, que delineó *Rocamora* en el instante fundacional, y cuya pirámide principal recuerda a *Francisco Ramírez*, fue escenario, el 1º de mayo de 1851, del *pronunciamiento de Urquiza contra el gobernador de Buenos Aires, Juan Manuel de Rosas*, dando inicio a un proceso que terminaría con el triunfo de *Caseros*, piedra fundamental para el logro de la *Constitución del '53*, y con ella la tan ansiada *Organización Nacional*. Pero también para lograr ese alumbramiento la ciudad debió vivir otra gesta de heroicidad. Recuérdese que *Buenos Aires* intenta desbaratar la reunión de los constituyentes en *Santa Fe*, y una expedición comandada por el general *Madariaga* y el coronel *Hornos* ataca la ciudad, y otra vez "la Heroica" se apresta a la defensa. El 21 de noviembre de 1852, el invasor es rechazado y debe huir.

Concepción del Uruguay continúa, por entonces, siendo un polo importante, no sólo en *Entre Ríos*, sino también en el orden nacional. Prácticamente desde ella, durante largos años, el general *Ur-*

▷ *Palacio San José, que fue residencia del general Urquiza y es hoy Monumento Histórico. En él funciona uno de los museos más importantes del país.*

▷ *Perspectiva del Boulevard Irigoyen, recientemente remodelado. Es uno de los paseos preferidos por los turistas y los habitantes de la ciudad.*



EL HISTORICO COLEGIO

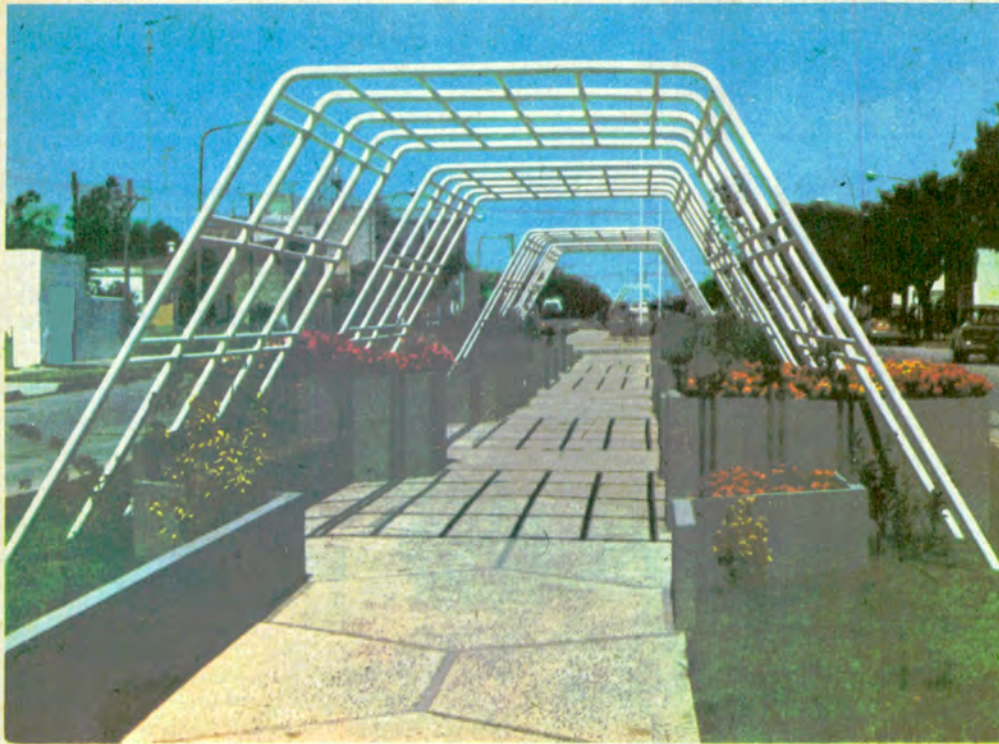
El Colegio Nacional "Justo José de Urquiza", su heredero, como lo instituyó el propio general Urquiza, al fundarlo, fue el tercero fundado en el país. A él concurrieron, por el afán de superación y las facilidades que su organización les diera, muchos argentinos, desde Tucumán y Salta hasta Santa Cruz, que al correr de los años descollaron en casi todos los órdenes: políticos, militares, administrativos, economistas, eclesiásticos, de las letras y de las ciencias. Varios presidentes de la nación, ministros, gobernadores, canónigos, generales, legisladores, eminentes sabios, historiadores, juriconsultos de nota, periodistas, poetas, empresarios; en fin, un tejido compacto de eminencias que es capaz, únicamente, de otorgarlo una enseñanza elevada y eficaz como la que daban los hombres que constituían el profesorado y la dirección de un establecimiento educativo que fue faro y guía de inteligencias.

Declarado Monumento Histórico, el Colegio continúa irradiando esos mismos beneficios a los jóvenes ansiosos de saber.



quizá dirige los destinos del país. Con motivo de que la ciudad de *Paraná* pasa a ser capital de la *Confederación Argentina*, una *convención* reunida en el año 1860 establece que: "La residencia de las autoridades de la provincia será la ciudad de *Concepción del Uruguay*, reinstalada en su rango de Capital, por una ley especial". Hasta el año 1883 conserva esta condición, y en ese año una *convención* dispone que "la capital de la provincia habrá de ser la ciudad de *Paraná*, y en ella residirán las autoridades provinciales". Por segunda vez, la ciudad sufría similar despojo,

Desde mediados del siglo pasado, la ciudad experimentó un progreso general, fundamentalmente en lo edilicio. Muchas de aquellas obras hoy son monumentos históricos, como la *Basilica de la Inmaculada Concepción*, el *Colegio del Uruguay "J. J. de Urquiza"*, y la *pirámide de la plaza Ramírez*. También son importantes construcciones de esa época la vieja *Escuela Normal* (hoy sede de la *Municipalidad*), la *residencia particular de Urquiza* (hoy *Correos y Telecomunicaciones*), el ya



desaparecido *Teatro 1° de Mayo*, la *casa de los Victorica* (hoy *ENET N° 1*), y muchos otros edificios que proclaman una arquitectura ya histórica.

El despojo de su condición de *Capital*, precisamente cuando la ciudad se aprestaba a celebrar la primera centuria, debió marcar una etapa de

retroceso, pero como el ave fénix, la ciudad resurgió de entre las cenizas, y ya en este siglo nuevas construcciones, un importante puerto ultramarino y

nuevas industrias e instituciones le han ido marcando un segundo siglo de existencia con proyección nacional. En los albores de esta bicentenario celebración, *Concepción del Uruguay*, la "Histórica", como se la conoce, se ha convertido en un importante centro turístico, merced a las extensas playas del río *Uruguay*, pero esencialmente es en lo histórico cultural donde se proyecta con perfiles relevantes. Escuelas primarias, colegios secundarios, técnicos, artísticos, escuelas de música, de técnicos viales, Instituto Tobar García, bibliotecas, museos, el profesorado de la Escuela Normal M. Moreno, la Universidad Tecnológica Nacional, la Universidad de Concepción del Uruguay y el Rectorado de la Universidad Nacional de Entre Ríos, dan a la ciudad la imagen de una verdadera *Universitas*, justificando la expresión del novelista español Blasco Ibáñez, quien la denominó "la Salamanca argentina".*

¡No me equivoqué al confiar en **OBRA**

y sus depósitos ajustables!

deposité \$a 1.000

tendré más de \$a 4.000

Acumulados en 12 meses desde el 30/7/82 al 30/7/83.

SARMIENTO 775, Capital, 45-0641

Entidad adherida al Régimen de Garantía de los Depósitos, Ley 21.526.



RAID EN BOTES NEUMATICOS

CRUCE DEL ESTRECHO DE MAGALLANES



△
La tripulación del bote que llegó en primer término a la costa fueguina, junto a los representantes del astillero Ferramar.

▷
Los deportistas alistándose para emprender la dura prueba, en la costa septentrional del estrecho de Magallanes.



EL domingo 20 de marzo último, un puñado de audaces navegantes, tripulando botes neumáticos propulsados por motores fuera de borda, consiguieron domar las alborotadas aguas de la boca oriental del estrecho de Magallanes, uniendo el cabo de las Once Mil Vírgenes, en la provincia de Santa Cruz, con el cabo Espíritu Santo, en Tierra del Fuego. El raid náutico tuvo por finalidad promover la instalación de puertos en ambas orillas, para que desde ellos operen transbordadores tipo "Roll-on Roll-off", a bordo de los cuales serán trasladados automóviles, camiones y otros vehículos. Un modo simple de prolongar, por agua, la Ruta Nacional N° 3, cuyo tránsito, en la actualidad, pasa por territorio chileno, con las dificultades que tal dependencia engendra y el sensible aumento del kilometraje a recorrer.

El cruce del estrecho, unos 40 kilómetros, fue cumplido en cerca de 3 horas por la primera embarcación que arribó a la costa fueguina. Allí, una nutrida concurrencia, encabezada por el gobernador, capitán de navío (RE) Raúl E. Suárez del Cerro, aguardaba a los aguerridos navegantes. En suelo santacruceño se había realizado otra ceremonia, antes de la partida, descubriéndose un monolito que habrá de rememorar este histórico cruce.

En apoyo de los raidistas fueron apostados en la boca del estrecho el guardacostas "Puerto Deseado" y el aviso "Gurruchaga", mientras que un helicóptero les prestó apoyo aéreo. A la hora de zarpar, minutos antes del mediodía, soplaba viento del sudoeste, bastante fuerte, con olas de hasta dos metros en la rompiente más cercana. Esto provocó inconvenientes a los deportistas, quienes debieron realizar notorios esfuerzos para internarse con sus embarcaciones. Varios participantes quedaron fuera de lucha allí mismo, en la largada. Esto hizo temer por la suerte de los demás raidistas, teniendo en cuenta que debían superar olas de hasta seis metros a mitad de recorrido. Pero por fortuna no hubo que lamentar accidentes graves y excepto algunos participantes que fueron recogidos por las embarcaciones de apoyo, al verse obligados a abando-



PANTALONES CAMPERAS

Hombres-Damas-Niños
10% Desc. Socios ACA

Calle 95 (Monteagudo) N° 1242
S. Martín Pcia. Bs. As. Tel.: 755-0858/7820/7897

CASILLA PORTABLE "CANADIENSE" FACIL DE ARMAR

Ideal para vivienda, despacho, cuadrillas, taller, obrador, garage, fin de semana, etc.
Envíos al interior. • Solicite catálogo. • Diseños y textos registrados.
Interior. • Hay otros modelos. • Construida en madera cepillada nacional.
Techo celulósico acanalado.



Con 1 puerta, 1 ventana. Sin piso 3 x 3 m.
Precios del día. En fábrica \$a 3.000.-
Embalada y entregada a la empresa transportista que se indique: 3 x 3: \$a 3.500.-; 3 x 4: \$a 4.000.-; 3 x 5: \$a 5.000.-; 3 x 6: \$a 6.000.-
Pieza 3 x 3, cocina 2 x 2 y porch: \$a 7.000.-

Visite la fábrica Av. Cabildo 4466 Bs. As. Tel. 70-0803

nar la prueba, los demás pudieron cumplir con éxito la travesía.

• UN HOMBRE DEL ACA

En el primer bote que arribó a la playa fueguina iba un conocido deportista, radicado ahora en Río Grande, el escribano Hernán López Fontana. Este es dirigente del Automóvil Club Argentino en aquella ciudad de Tierra del Fuego, y anteriormente, en Buenos Aires, estuvo muy ligado al automovilismo deportivo.

López Fontana es también un avezado cultor de los deportes náuticos y en calidad de tal se lo invitó a participar en el cruce, cupiéndole en suerte integrarse a la embarcación tripulada por José María Valente —timonel— y Federico Vieytes, dos navegantes muy experimentados en este tipo de botes. Digamos, de paso, que utilizaron un Ferramar, preparado especialmente para esta travesía, con motor Suzuki de 65 Hp, con encendido electrónico y arranque eléctrico, cedido por Jorge Regnicoli.

• RELATO DE UN NAVEGANTE

“La salida fue brava —nos refirió Hernán López Fontana—, pues la rompiente era fuerte y con vientos de 20 a 25 nudos, que fueron aumentando en intensidad. El helicóptero de Prefectura nos hizo dos o tres pasadas por arriba marcándonos la *enfilación*, las que aprovechamos para comprobarla con el compás. Como yo conocía la costa del lado de Tierra del Fuego, sabía que apenas viéramos los ‘fósforos’ (venteos de los pozos de petróleo en los cuales se quema el gas excedente) de Cañadón Alfa, teníamos que enfilarnos hacia la derecha, cayendo un poco a estribor y, ya más cerca, dirigirnos hacia un cerro, cortado al medio, de tierra más clara, por donde baja al mar el gasoducto austral (que cruza el estrecho de Magallanes apoyado en su lecho). Así no tuvimos problemas con el rumbo, y pienso que debido a esto llegamos primeros.

“Ibamos vestidos con trajes de neoprene, con botitas, capucha y guantes y, por supuesto, con los salvavidas colocados. El bote estaba excelentemente equipado, con todos los elementos muy bien trincados para evitar sorpresas.

“En el estrecho, fuera de la protección de la costa, las olas eran respetables —entre 4 y 6 metros— pero nos quedábamos entre dos olas o las sesgábamos dando más motor antes de que rompieran. Pe-se a ello, nos dieron de lleno dos o

tres que venían descolgadas (fuera de patrón regular) y nos hicieron volar lindo.

“Tal vez la parte más brava fue la llegada, pues el viento había aumentado a unos 40/45 nudos y las olas eran muy, pero muy seguidas, cortas y duras, nos tomaban de través y nos sacudían que daba gusto. Llegué con moretones en los talones, nalgas, antebrazo derecho y, aparte, con los glúteos llagados de los golpes contra el maderamen del piso. Frío casi no tuve, pues el traje de neoprene era de 3/8 de pulgada y arriba tenía puesto un anorak de plástico grueso perteneciente a un traje de agua que uso para navegar con el velero aquí, en la ría. La llegada fue apoteótica. Con la banda de la Base Naval Ushuaia tocando una ‘diana de gloria’, el público que corría a abrazarnos...”

En diálogo aparte, el timonel de la embarcación, José María Valente, nos refirió que el cruce “había sido duro”, pero que ellos estaban muy bien preparados para esa prueba, razón por la cual no tuvieron dudas de que podrían cumplirla con éxito, como ocurrió.

“Llevamos el motor a marcha moderada —agregó— y procuramos siempre tomar las fuertes olas de modo favorable, para evitar que nos diesen vuelta. Lo demás fue relativamente sencillo, a pesar del viento, de la marejada y del frío.”

Federico Vieytes ratificó los conceptos del timonel, y expresó que el mar los había golpeado bastante, pero que tampoco dudó de poder cumplir el recorrido, confiado en los tripulantes y en la excelencia de la embarcación. Todos remarcaron que se había cumplido el propósito inicial de la prueba: demostrar la factibilidad de la ruta roll-on a través del estrecho de Magallanes, unos 40 kilómetros.

• OTROS PARTICIPANTES

En 2º lugar arribaron Carlos Fernández y Orlando Ramos, ambos prefectos de la Prefectura Naval Argentina; José Silva, suboficial de la misma fuerza, y José Eimar; 3º Jorge Solari, Alejandro Prosen, Oscar Fernández Real y Carlos Mayan, en el bote del diario “Clarín”; 4º Sergio Ceballos, Tomás Rodríguez, Lorenzo Teppa y Eduardo Barbería, del CEMA de Río Gallegos; 5º Carlos Begue y Esteban Curutchet, de Ushuaia; 6º Marcos Oliva Day, Oscar Iribarren, Rubén Puchen y Claudio Temporelli, de Puerto Deseado; 7º Miguel Raola, Manuel Mansilla y Enrique Bazán, de Puerto Deseado; 8º Jorge Marelló, Enrique Sánchez, Ramón Oliva y Roberto Villamil; 9º Antonio Cornejo, Raúl Costello y Rolando Caballero; y 10º

Sebastián, Raúl y Juan Puig, con Eduardo Harris, del CEMA de Río Gallegos.

El guardacostas “Puerto Deseado” debió auxiliar al bote del diario “La Nación”, tripulado por Martín Nacaratto, Luis Fernández Lecaroz (de Mar del Plata) y Bartolomé Abella Nazar, así como también al bote en que navegaban Carlos Alberto Ramos (de Comandante Luis Piedra Buena), José Grillo (de Puerto Santa Cruz), y Marta Galindo (de Puerto San Julián), la única mujer participante. Por desperfectos mecánicos no se hicieron a la mar dos botes, uno de ellos perteneciente a la revista “Siete Días”.

Corresponde señalar que para la realización de esta prueba y el traslado y alojamiento de las tripulaciones se contó con el apoyo de la Fuerza Aérea, Ejército, Marina, Prefectura, Yacimientos Petrolíferos Fiscales, Automóvil Club Argentino y otras entidades.

En una ceremonia efectuada días después en el Hotel Claridge, de la Capital Federal, y con la presencia del gobernador de Tierra del Fuego, capitán de navío (RE) Raúl Eduardo Suárez del Cerro, y otras autoridades, se procedió a la entrega de medallas recordativas a los participantes y de diplomas a todos cuantos colaboraron en la realización del cruce.*

WELLS

**PROVEDURIA DE FABRICA
GRAN VENTA OTOÑO-INVIERNO**

Ambro casimir Wells	aprox.	\$a 999.-
Saco Sport casimires Wells		\$a 599.-
Pantalones casimir Wells		\$a 269.-
Camisa vestir		\$a 120.-
Tapados dama pura lana		\$a 430.-
Sacón dama pura lana		\$a 290.-
Polleras pura lana		\$a 119.-

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

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

LOCAL N° 1
Calle 30 (Infanta Isabel) N° 3552
San Martín

Lunes a viernes de 9 a 18.30 horas
Sábados de 9 a 13 horas.

.....

LOCAL N° 2
Calle 81 (Sarmiento) N° 1973
San Martín

Lunes a Viernes
* de 9 a 12 y 14 a 19.30
Sábados de 9 a 13 horas

ITINERARIOS DEL NOROESTE

LA QUEBRADA DEL TORO

Por FEDERICO B. KIRBUS

Comparable a la de Humahuaca, esta quebrada salteña, es recorrida por una de las obras de ingeniería más notables del mundo: el ferrocarril de Salta al puerto chileno de Antofagasta. La Ruta Nacional 51, cuyo trazado discurre —siempre que la montaña lo permite— próximo a las vías, permite a los automovilistas disfrutar también de este recorrido fantástico, de cien kilómetros, que culmina en San Antonio de los Cobres. Puede cerrarse este circuito, continuando desde Cobres hasta la Quebrada de Humahuaca, por la Ruta Nacional 40.

EN JULIO de 1882 los diarios de *Buenos Aires* daban cuenta de que el gobierno nacional había autorizado gastar la suma de 12.000 pesos para la construcción del camino *Salta-San Antonio de los Cobres-La Quiaca*.

A nosotros, ciudadanos del siglo XX, este itinerario nos podrá parecer curioso y poco práctico. Porque lo lógico, hoy, es ir de *Salta* a *La Quiaca* por el camino más corto —y más cómodo—, que es, naturalmente, el que pasa por *San Salvador de Jujuy*, atraviesa a todo lo largo la *Quebrada de Humahuaca* y, tras trepar en *Tres Cruces* al *Altiplano*, continúa derechito hasta la frontera con *Bolivia*.

• HACE UN SIGLO

Pero hace un siglo la situación era muy distinta de la actual. Viajar por la *Quebrada de Humahuaca* significaba avanzar prácticamente siempre sobre el pedregoso lecho del río *Grande*, que a todo esto resultaba imposible de vadear cuando arreciaba una crecida. Para un jinete o las arrias de mulas o llamas, este áspero itinerario era tal vez transitible a gatas, pero para roda-

dos resultaba casi imposible.

Había otro aspecto, de corte netamente político-económico: para los salteños, ir al norte por *Humahuaca* significaba atravesar territorio jujeño, hecho que nada halagaba sus sentimientos provincianos. En cambio, la *Quebrada del Toro* perteneció desde siempre a *Salta* hasta el *Abra Muñano*, que antes solía también llamarse *Abra Blanca* o *Abra de Muñayoc*, donde se alcanzaba por fin la altiplanicie que conecta directamente con *Bolivia* y con *Chile*.

• LA UNIDAD GEOGRAFICA

Echemos un vistazo a esta unidad geográfica llamada *Quebrada del Toro*, que es una de las bellezas naturales más grandiosas de nuestro país. En la carta turística "Salta", de la *Oficina de Cartografía del Automóvil Club Argentino*, puede apreciarse y estudiarse en todos sus detalles este valle extenso, y a veces angosto y profundo, que junto con sus similares, las *Quebradas de Calchaquí* al oeste y de *Humahuaca* al este, es una de las tres puertas naturales de acceso a la región *Noroeste* de la Argentina desde la *Puna*.





Junto a la diminuta iglesia de Santa Rosa de Tastil se han reunido Kombis de la Argentina, Alemania y Suiza. Hoy, como ayer, esta quebrada es camino obligado para entrar desde la Puna a la región Noroeste.

El Tren de las Nubes, cerca de la estación Ingeniero Maury. La quebrada alcanza allí inusitado verdor.





Un tren mixto, compuesto por varios vagones de carga y un vagón de pasajeros, atraviesa el viaducto Toro, en la parte inferior de la quebrada, para dirigirse a Socompa, impulsado por una poderosa locomotora diésel eléctrica.

Esta gigantesca hondonada puede dividirse en dos segmentos: el tramo inferior —que es el que en rigor lleva esa denominación *del Toro*—, de 59 kilómetros de largo, que se extiende desde la apacible localidad de *Campo Quijano* ("Portal de los Andes", se la llama con justa razón) hasta el paraje *Puerta Tastil*.

Aquí confluyen dos ríos y se unen dos valles: aquel por el cual continúa el camino —la Ruta Nacional N° 51— se denomina en adelante *Quebrada de Tastil o de las Cuevas*; el otro, por donde trepa el ferrocarril, es llamado por muchos *Quebrada de Incamayú* y por aquí serpentea el camino que va a *San Bernardo de las Zorras*.

Desde la bifurcación en *Puerta Tastil* todavía hay 74 kilómetros hasta *San Antonio de los Cobres*. Pero la *Quebrada de Tastil* (o *del Toro*, porque para algunos este valle se denomina así en toda su extensión) termina, estrictamente hablando, al pie de la *Cuesta de Muñano*, en el paraje *Encrucijada*, a 41 kilómetros de *Puerta Tastil* y 33 kilómetros antes de *San Antonio de los Cobres*. La longitud total del valle es, pues, de 100 kilómetros (en comparación, la *Quebrada de Humahuaca* tiene, desde *Yala* hasta la localidad de *Humahuaca*, 112 kilómetros).

¡Qué riqueza de paisajes la de la *Quebrada del Toro*! Realmente cuesta imaginar si es más linda la de *Humahuaca*, o si lo es el sector superior del *Valle Calchaquí*. Diríamos que la de *Humahuaca* es más policroma, y más poblada desde luego, en tanto que la *del Toro* es más imponente.

Por aquí transitaban los indígenas en tiempos precolombinos. Posiblemente ésta haya sido una de las rutas más frecuentadas por los habitantes de la *Puna* y los de la *llanura chaco-santiagoña*. A tal punto, que justo en la mitad de esta quebrada los aborígenes construyeron una gran ciudad que, a juzgar por los testimonios exhumados, debió de ser un gran centro comercial. Aunque su nombre indígena no se conoce (como tampoco se recuerda autoclub

da, por ejemplo, el de *Machu Picchu*), se la llama *Tastil* por su proximidad al paraje epónimo situado un poco más abajo. Sobre la excavación de este importante yacimiento, hoy restaurado y dotado de un pequeño museo anexo, *Eduardo M. Cigliano* y *Néstor H. Palma* publicaron una documentada nota en el número 58 de *AUTOCLUB*; en cuanto a descubrimientos y conclusiones más recientes acerca de esta ciudad prehispánica perteneciente a la llamada "Cultura del Cardón", remito al lector estudioso a mi libro "Guía de turismo y aventuras".

Dicho sea de paso, el turista que viaja con el "Tren de las Nubes" no llega a ver absolutamente nada de esta joya del urbanismo indígena. Pero tampoco el automovilista desprevenido se percata de su existencia, a pesar de que la ruta pasa a pocos centenares de metros del sitio. La explicación es sencilla: *Tastil se halla ubicada sobre un morro que se eleva 60 metros sobre el lecho de la quebrada, de modo que desde abajo la ciudad aborigen pasa inadvertida*. Posiblemente los mismos conquistadores españoles no se dieron cuenta de la existencia de *Tastil*, y en parte lo confirma el hecho de que en documentos antiguos falta toda alusión a tan importante poblado, que alguna vez acaso llegó a albergar 2.500 almas.

• EL RIO ROSARIO

El río que recorre la *Quebrada del Toro* inferior no lleva el mismo nombre, sino que se llama aquí *Rosario*. En este lugar los constructores del camino y del ferrocarril debieron luchar contra dos formidables adversarios: el río con su cauce siempre cambiante, que arrasa con todo, y la montaña, con sus laderas escarpadas y tan verticales que apenas las cabras pueden hacer pie en ellas; a menudo pueden atisbarse las sendas marcadas por los hatos caprinos cuando ascienden en busca de mejores pastos.

Campo Quijano es hoy punto obligado de partida para toda incursión en la *Quebrada* o excursión a

la *Puna*, pues es la última oportunidad de reabastecerse de combustible. Nació como pueblito con las primeras barracas levantadas en el "campo de los Quijanos", cuando el 20 de febrero de 1921 se colocó el primer riel del "Ferrocarril Trasandino de Salta a Mejillones o Antofagasta", imaginado inicialmente por Manuel Solá (h) en 1906.

Pero la idea original de este ferrocarril se remonta, en realidad, más allá aún. Porque al igual que en el caso del camino de *Salta a La Quiaca*, citado más arriba, también el enlace ferroviario entre las provincias del *Noroeste* y los países vecinos se creyó más viable a través de la *Quebrada del Toro*. El primer estudio de factibilidad para llegar por la *Quebrada del Toro* a *El Moreno* y *Abra Pampa*, data de 1895/97. Se consideró entonces más viable esta traza que la de la *Quebrada de Humahuaca*. En definitiva, empero, las vías por *Humahuaca* avanzaron mucho más rápido, llegando a *Tilcara* en 1905 y a *La Quiaca* en 1908; en cambio en el *Trasandino del Norte*, el tramo inicial *Lerma-Santa Rosa de Tastil* quedó librado al servicio en septiembre de 1924, para llegar a *San Antonio de los Cobres* en 1929.

• MAURY, ACEVEDO, ALURRALDE

¡Qué obra ciclópea la de tender aquí vías de ferrocarril con un gradiente tan suave que ni siquiera era necesario usar cremallera! Los constructores de la obra, con el ingeniero *Ricardo Maury* a la cabeza, asistido por los ingenieros *Acevedo* y *Alurralde*, debieron apelar a una serie de recursos ingeniosos para evitar la tracción por engranajes. Así, en la parte inferior de la *Quebrada* existen dos zigzags y cada uno de ellos permite al tren ganar en un trecho muy corto más de 50 metros de altura. ¡Tan escaso es a veces aquí el espacio debido a la estrechez de la garganta, que en un caso los vagones deben penetrar en un túnel ciego para poder ingresar en el próximo sector del retroceso!

Con el ingeniero *Nicanor Alurralde*

MENDOZA le brinda más días de sol y nieve



**La opción es clara,
como el cielo de Mendoza**

3 imponentes complejos de alta montaña
para la práctica de deportes invernales

PENITENTES - VALLECITOS - VALLE LAS LEÑAS

DIRECCION DE TURISMO DE MENDOZA

San Martín 1143 - Mendoza - Tel. 242800

Casa de Mendoza en Bs. As. - Callao 445 - Tel. 49-2580

De JUNIO a OCTUBRE
(Promedio de 10 años)
Días con sol o cielo claro

JUNIO	25
JULIO	25
AGOSTO	28
SETIEMBRE	26
OCTUBRE	27

TOTAL 131

(Datos oficiales del
Servicio Meteorológico Nacional).

Venga a Mendoza, a disfrutar del SOL y de la NIEVE!

de, que tuvo a su cargo la realización de varias secciones, hemos conversado más de una vez sobre los malabarismos que hubo que realizar y la audacia a la que debió echarse mano para superar los obstáculos. En cierta parte, más arriba, *Alurralde construyó el muro en seco más grande del mundo: 21 metros de alto y de ancho en su base; sencillamente colossal.*

Es una lástima que el "Tren de las Nubes" se deslice con tanta rapidez por encima de estas obras de ingeniería: *los puentes y las alcantarillas, los túneles, los terraplenes.*

• DOS OBSTACULOS

Virrey Toledo, El Alisal, Chorrillos, Ingeniero Maury y Go-



bernador Solá son estaciones que uno va dejando atrás, tanto viajando en automóvil como disfrutando del paisaje desde el tren. Dicho sea de paso, en su curso inferior el río Rosario es naturalmente mucho más caudaloso que más arriba, porque constantemente recibe las aguas de afluentes, y por ello los primeros vados se tornan a veces impasables. Conviene iniciar el viaje hacia "arriba" después de haber salido el sol, que es cuando la niveladora de *Vialidad Nacional* ya ha pasado por el río acomodando el vado, que durante la noche se ha hecho muy profundo.

En *Puerta Tastil*, donde confluyen los dos cursos que forman el río Rosario, existe el primer obstáculo natural que no pudieron vencer los constructores del ferrocarril y sólo

lograron eludir los del camino: *la Quebrada se hace estrechísima y es de roca viva, de modo que no existe absolutamente ninguna posibilidad de tender siquiera una sola vía de una trocha de un metro.* Por ello *Maury* decidió abrirse e ir ganando altura a través de un dibujo más extenso, pero de menor pendiente. Así y todo, de aquí en adelante los desniveles son a veces tales que en dos sitios hubo que intercalar dos "rulos". Sólo así fue posible ir trepando lentamente y llegar hasta el *Abra Muñano*, sin pasarse del gradiente máximo permitido, que es del 25 por mil.

El segundo obstáculo "inventable" para el ferrocarril es la *Cuesta de Muñano*: una pared casi vertical que cierra el valle. *Vialidad Nacional* pudo construir aquí el cami-

no gracias a que disponía de suficiente espacio para trazar los extensos zigzags, con horquillas cerradas en su extremo; pero para el ferrocarril esta pendiente hubiese sido totalmente imposible de vencer, aun con cremallera. *El automovilista supera aquí en un corto espacio una diferencia de altura de unos 450 metros sobre un recorrido efectivo de 9.000 metros, lo que habla a las claras de lo empinado que es el camino;* el tiempo de viaje desde el pie hasta el *Abra* es de unos 27 minutos, con el motor a punto y sabiendo sacarle lustre a la palanca de cambios.

• EL ATAJO

Aun para el automovilista ducho, el *Muñano* tiene una sorpresa: se sube por los amplios zigzags, pero

RECORTE ESTE AVISO Y OBTENGA UN DESCUENTO



KUGLASS®
cúpulas

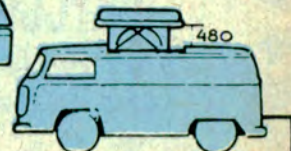
EN PLASTICO REFORZADO



FABRICADO POR



MEDANO



SUYA EN SOLO 3 CUOTAS

TECHOS LEVADIZOS PARA VOLKSWAGEN, TOYOTA Y OTROS FURGONES Y LA LINEA MAS COMPLETA EN CUPULAS

TRABAJOS ESPECIALES EN PLASTICOS REFORZADOS, MOLDES, REVESTIMIENTOS • PILETAS • OBRAS CIVILES

GARANTIA TOTAL

AV. JULIO A. ROCA 2966 (1686) Hurlingham Bs. As. Argentina TEL.: 665-0208/4835



◀ La intrincada *cuesta de Muñano*, que cierra el valle.

◀ *Tastil* es un importante complejo urbanístico indígena.

◀ La iglesia de *El Alfarcito*, en el corazón de la quebrada del Toro.



para bajar, los conocedores lo hacen por un atajo, o sea, un camino recto, de fortísima pendiente, que acorta distancias. Es imposible subir por aquí (máxime considerando que ya estamos pisando los 4.000 metros de altitud), pero aun para bajarlo hay que disponer de dos cosas: *buenos nervios y mejores frenos*.

Tales atajos existen en diversas cuestas del *Noroeste*; así, por ejemplo, en la subida septentrional a la vecina *Abra del Acay*; pero en todos los casos hace falta contar con mucha experiencia para transitar por estas sendas hechas de "contrabando", pues *Vialidad Nacional* no las ha construido ni las mantiene.

Hablemos ahora un poco de la *Quebrada del Toro* en sí. Durante los meses de verano suele cortarse el camino cuando llueve arriba, porque la traza de la RN 51 atraviesa el lecho casi 20 veces, y cuando el agua viene crecida el cruce de los vados puede ser problemático y hasta peligroso. Por ello, los conocedores usan, en tales casos, la alternativa del *Abra de Potrerillos* y la *cuesta de Purmamarca* (que reemplaza a la antigua *Abra de Pives*), ahora transitable durante todo el año.

A cada rato se abren hacia ambos lados quebraditas laterales que, según nos revela la fotografía satelitaria en falso color, están en parte habitadas. Toda vez que aparece en la imagen del *Landsat* una manchita roja, sabemos que ahí habita el hombre sembrando algunas papas, o un poco de maíz. Los últimos alfalfares y cultivos modestos de papa criolla se dan en *Las Cuevas*, una estancia de gigantescas dimensiones a 3.500 metros de altura, marcada por un pequeño almacén situado a la vera del camino, solo diez kilómetros antes del pie de la *Cuesta del Muñano*.

Pero a la mayoría de los parajes habitados en las quebradas transversales, lamentablemente no se puede llegar en vehículo, sino solo a pie o montado. Únicamente *San Bernardo de las Zorras* tiene acceso vial. Dista 17 kilómetros del punto donde la RN 51 y las vías se apartan, en *Puerta Tastil*, y quienes viajan en tren pueden ver desde la ventanilla esta aldehuela serrana, a medio camino entre las estaciones *Tacuara* y *Diego de Almagro*.

Aquí el paisaje ya se torna netamente puneño, porque la *Quebrada* conserva su configuración característica (un valle con un ancho máximo de kilómetro y medio, según la definición de geógrafos y geólogos) hasta *Tastil*; luego, el panorama se abre.

Lo más típicamente "quebradeño" posiblemente sea *El Alfarcito*: un pintoresquísimo pueblecito que asoma a la vera del camino, rodeado de cerros multicolores, campos cultivados y arboledas añejas. La iglesia, blanqueada, forma el centro de este paraje tan singular. A menudo puede verse transitar por la *Quebrada* a pobladores de las partes altas o apartadas, transportando a caballo, o mula, o en sus llamitas domesticadas, los productos nativos que cambiarán en las ferias por yerba, azúcar y otras cosas de consumo.

Los meses que van de abril a noviembre son los más apropiados para recorrer la *Quebrada del Toro*; también el "Tren de las Nubes" funciona durante este período, sábado de por medio, y todos los días durante las vacaciones de invierno, cuando la demanda de pasajes es grande.

En automóvil igualmente se hace más placentero y seguro circular por aquí en otoño, invierno o primavera. Lo más indicado es convertir la excursión a la *Quebrada del Toro* en un circuito inolvidable y fantástico, subiendo hasta *San Antonio de los Cobres*, para tomar desde allí por la RN 40 a *Tres Morros* y bajar por el *Abra Potrerillos* y la *Cuesta de Purmamarca* a la *Quebrada de Humahuaca*.*

Ud. y su coche necesitan



SEARCH 110 ANTIRROBO Y ANTIASELTO

Es un microprocesador electrónico de funcionamiento automático y totalmente SILENCIOSO, sólo leal a su dueño y posibilita saber que el coche se halla protegido y como desprotegerlo, no admite puenteo ni destrucción. Solamente con descenso del automóvil éste queda vigilado y usted amparado. El motor se detendrá para cualquiera menos para su dueño. No hay forma posible de robo.

USTED ES EL ÚNICO QUE CONOCERÁ

LOS SECRETOS

Protege su vehículo

en playas de

estacionamiento

o garaje. Abarate su

póliza de seguro en

un 15% (Resolución

11.719 S.S.N.)

Si el sistema no cumple con su cometido

reintegramos su dinero. Viene provisto

con un gráfico de instalación

sencillo y Ud. mismo podrá colocarlo.

Dos años de garantía en todo el país.

Oferta increíble para socios A.C.A.

Pídalo directamente
y colóquelo Ud. mismo
ó en nuestros talleres



Recorte este cupón, y envíelo en un sobre a **DISER ARGENTINA**, Avda. Corrientes 3019 P. 12 (C.P. 1193) - Cap. Fed. o Avda. Juan B Justo 3661 (C.P. 1416) - Cap. Fed.

Marque con (x) la forma de pago elegida

Solicito (x) equipos Search 110

Lavalle 1625, P. 9°

(C.P. 1371)

CAP. FEDERAL Y GRAN BS. AS.

Precio real: \$a. 990.-

Socios A.C.A. 20% descuento

Ctdo. \$a. 792,00

Antic. \$a. 330.- y 2 cuotas

de \$a. 330.-

INTERIOR

Contra reembolso \$a. 840.-

Pago anticipado \$a. 792,00

Adjunto giro/cheque N° Bco.
(a la orden de Diser Argentina)

Nombre

Dirección

Localidad CP.

Provincia Tel.

Consulte alarma para su hogar

TERMAS DE RIO HONDO

LAS AGUAS DEL SOL

LA FAMA de esta localidad santiagueña se remonta al período prehispánico, pues ya en tiempos del imperio inca estos solían ir en busca de salud a *Termas de Río Hondo*, a las que entonces denominaban *Yacu Rapaj* (Aguas Calientes) y también *Inti Yacu* (Aguas del Sol).

Llegaban desde el *Cuzco* en largas caravanas y pasaban una temporada tomando baños en estas fuentes termales, indicadas especialmente para las dolencias reumáticas. Ellos le atribuían efectos sobrenaturales a esas aguas y, en consecuencia, les rendían culto.

Los españoles las utilizaron en su provecho durante la época colonial, pero después el lugar quedó bastante olvidado, aunque siempre hubo viajeros bien informados que llegaban hasta allí, particularmente desde la cercana ciudad de *Santiago del Estero*, capital provincial, y también desde *Tucumán*. Pero el establecimiento de la actual población data de 1922, año en que se declaró de utilidad pública un sector de 600 hectáreas, para el trazado del pueblo. Este fue prosperando lentamente y en 1958 eligió a su primer intendente.

A partir de entonces el progreso fue espectacular. El desarrollo del automóvil como medio de comunicación acercó a esos parajes a miles de viajeros procedentes de todo el país, y muy pronto fueron surgiendo hoteles, restaurantes, confiterías y otros comercios destinados a atender a los turistas.

La construcción del dique sobre el río Hondo, apenas a tres kilómetros y medio de la ciudad (inaugurado en octubre de 1967), significó un valioso aporte para el desarrollo productivo de la región, así como también para el turismo, pues ha dado nacimiento a un lago de 33.000 hectáreas, que se ha convertido en un escenario ideal para la práctica de los deportes acuáticos y para la pesca, además de po-



ser una concurridísima zona balnearia, en la cual el *Automóvil Club Argentino* tiene un campamento con pileta de natación provista de aguas termales.

Las fuentes de aguas sulfurosas, que han dado justa celebridad a *Termas de Río Hondo*, se extienden a diez kilómetros a la redonda. Funcionan actualmente 3.000 pozos que abastecen de agua termal a los 190 establecimientos hoteleros y hospedajes de todo tipo con que cuenta la ciudad. También la población, de alrededor de 25.000 habitantes, utiliza esas aguas para sus necesidades domésticas y el riego de jardines. Por ahora es una riqueza que parece inextinguible.

Debido a su clima seco y a su sol radiante en pleno invierno, *Termas de Río Hondo* se ha convertido en el centro de turismo termal más importante en esta época del año.

En los meses invernales la ciudad es visitada por más de 10.000 personas, procedentes de toda la Argentina.

Confiterías, bares, cines, un moderno casino, el Centro Cultural y Artesanal General San Martín, balnearios populares, mercados artesanales y otras atracciones, ofrecen la cuota necesaria de esparcimiento a los turistas.

Desde ella se pueden emprender también excursiones a la capital santiagueña, situada a sólo 67 kilómetros, o a la ciudad de Tucumán, también cercana, así como a parques de interés en los alrededores.

Cuando el invierno aprieta, nada mejor que emprender viaje a *Termas de Río Hondo* en busca del buen sol y de los baños reparadores, tal como lo hacían los incas, cuando viajar no era tan simple ni tan cómodo.*

AH ARISTON HOTEL

EL MAXIMO CONFORT
EN ROSARIO

aire acondicionado • 120 cocheras

CORDOBA 2554
Tel. 244465-244666-244867



**RENUOVE
SU BAÑO EN
5 DIAS**

- Materiales de 1ª Calidad
- Planes de financiación
- Solicite técnico
- Visitenos

**CONSTRUCCIONES
PROGRAMADAS**

Sarmiento 747 - 5º P.
(1041) - Cap. Fed. Tel.

40-0033 • 49-3457

五国製

Sí, esto es japonés y significa "Hecho en Argentina"; y no es otra cosa que la leyenda con la cual los productos fabricados por IBM Argentina en nuestro país, llegan a manos japonesas. Pero no sólo en Japón se recibe el sello de la calidad argentina. También en Alemania. Y en Brasil. Y en Suecia. Y en Francia. Y en 61 países más. En su idioma correspondiente. Porque el 98 % de la producción de IBM Argentina (Planta Martínez, Prov. de Buenos Aires), es destinado a la exportación, que es del orden de los 100 millones de dólares anuales. Se trata de unidades integrantes de sistemas de computación, producidas con la más avanzada tecnología mecánica y electrónica.

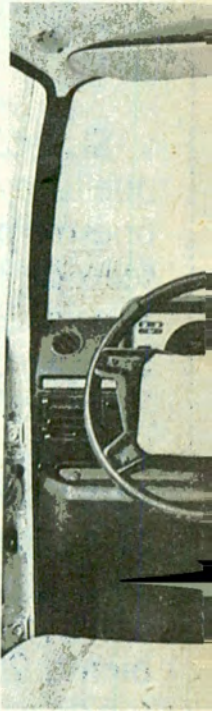
Otro dato interesante: IBM no sólo transfiere su tecnología internacional a su propia gente (profesionales, empleados y técnicos), sino también a 200 proveedores locales que producen de acuerdo con rigurosas especificaciones internacionales de la empresa. Porque ésta es

***nuestra
manera
de hacer.***

IBM
Argentina

LA

Los fabricantes de automóviles realizan muchos y costosos ensayos para determinar la capacidad de los vehículos y de los ocupantes para resistir los choques frontales. Aquí el automóvil ha sido lanzado contra un obstáculo fijo. Nótese que la parte delantera del coche se ha deformado para absorber energía, pero el habitáculo permanece intacto.



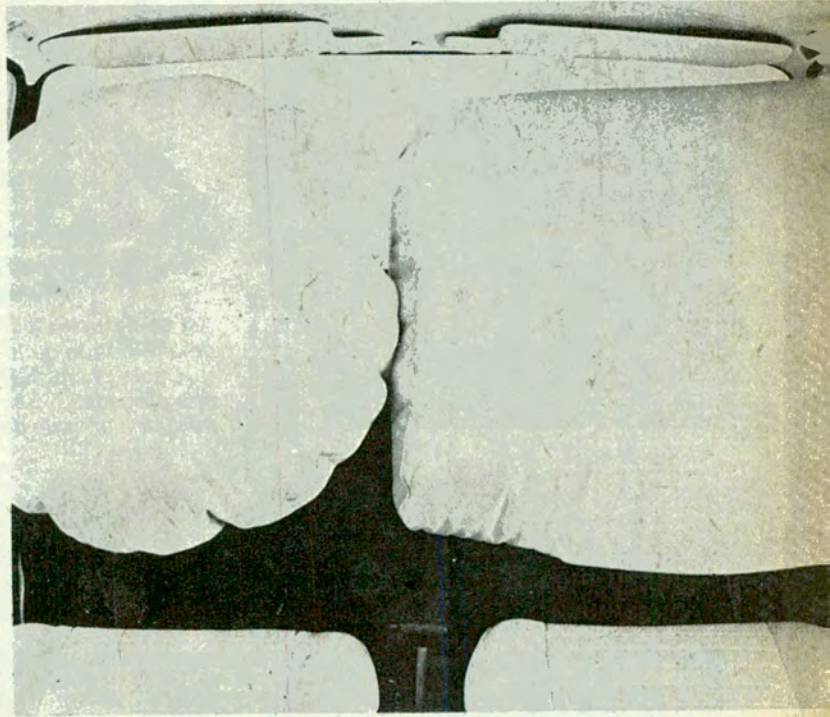
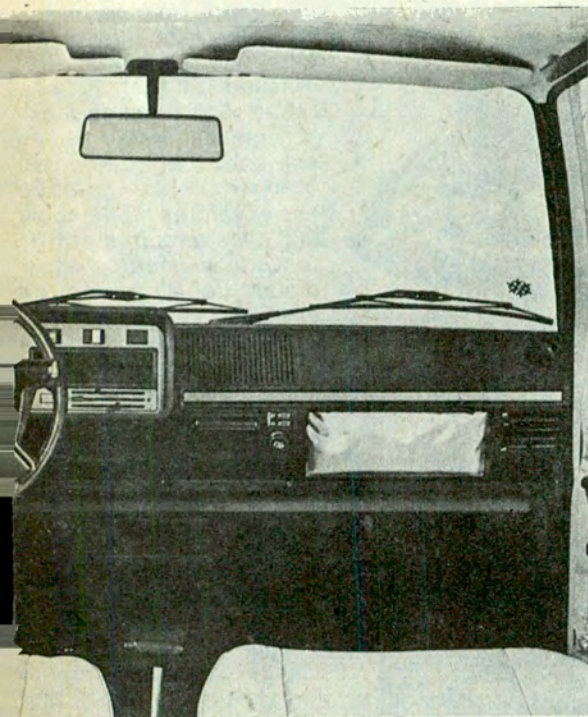
Bolsas de aire instaladas en el centro del volante y en el tablero de instrumentos de un automóvil experimental de seguridad. En la imagen de la derecha, vemos cómo son activadas las bolsas de aire al producirse un impacto frontal de cierta magnitud, para proteger así al conductor y a su acompañante.

EL AUTO Y SU SEGURIDAD

VIDA EN LA BOLSA

Por JORGE GUALTIERI

Las bolsas de aire, combinadas con el uso de los cinturones de seguridad, disminuyen en notable porcentaje la gravedad de los choques frontales, tanto contra otros vehículos en movimiento, como contra obstáculos fijos. Los últimos adelantos producidos en el campo de los dispositivos electrónicos, permitieron perfeccionar este sistema de retención pasiva, hasta hacerlo enteramente fiable.



RECIENTES investigaciones, efectuadas por organismos de control vehicular en Europa y los Estados Unidos, han demostrado que el mayor porcentaje de choques en los autos, de acuerdo con

todas las posibles direcciones de impacto, se verifica en la parte frontal. Las consecuencias de los choques de frente, aun en los producidos a baja velocidad, son gravísimas y cada año miles de perso-

nas pierden la vida o quedan seriamente heridas a causa de este tipo de colisiones.

Los efectos de los choques frontales se mitigan si los ocupantes llevan colocados los cinturones

de seguridad, importantes elementos integrantes de la seguridad pasiva que ofrece el automóvil, es decir, la orientada a disminuir los efectos de los accidentes. Por supuesto, aquí también de-

1947 — 35 ANIVERSARIO — 1982

RULEMANES DALMAN

SKF - SNR - STEYR - FAG - ZKL
CUALQUIER TIPO Y MEDIDAS

SOLICITE
FOLLETOS
TECNICOS

Envíos
al Interior

AV. BELGRANO 2048 - CAPITAL (1094)
TEL. : 942-1840 - 2285 - 8514 y 3511

¿GOMA PINCHADA? NO ES PROBLEMA...



MINICOMPRESOR
FUNCIONA DEL ENCENDEDOR
DE 12 VOLTIOS

• ENVIA HASTA 90 LIBRAS DE PRESION.
• INFLA TODAS LAS CUBIERTAS, PELOTAS, BICICLETAS, ETC.
• PESA 1 KG. MIDE 9 x 15 x 19 cm.

DEJE QUE SU AUTO
INFLA SUS
PROPIAS GOMAS!!

Super INFLA®

GARANTIA
POR UN AÑO

OFERTA A SOCIOS DEL
A.C.A. HASTA EL 15-9

ADQUIRALO EN 3 CUOTAS
MENSUALES de \$a 125.-
O CONTADO POR \$a 350.-

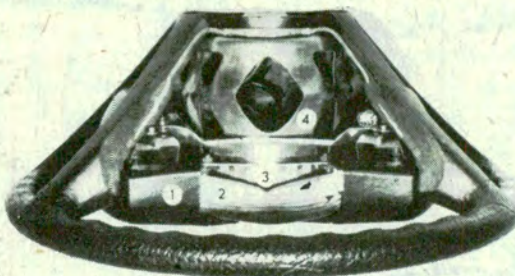
ADJUNTE N° SOCIO DE A.C.A. CON GIRO O CHEQUE S/Bs. As. POR \$a 125.- (1° CUOTA) O \$a 350.- (CONTADO) A NOMBRE DE INTER-OCEAN S.A. (no a la orden) MARIO BRAVO 890 CAP. (1175) TEL. 88-9183

sempaña un papel fundamental la velocidad a que se verifica el choque y el tamaño y diseño técnico del vehículo. En efecto, los pasajeros tendrán mayores posibilidades de sobrevivir a un choque frontal si la velocidad no es alta, si no se choca contra otro vehículo de gran masa (como, por ejemplo, un camión o un ómnibus) y si no se impacta contra un objeto fuerte e inmóvil, como es el caso de un árbol o un muro.

En lo referente a la concepción técnica del auto, podemos decir que la robustez del habitáculo y el

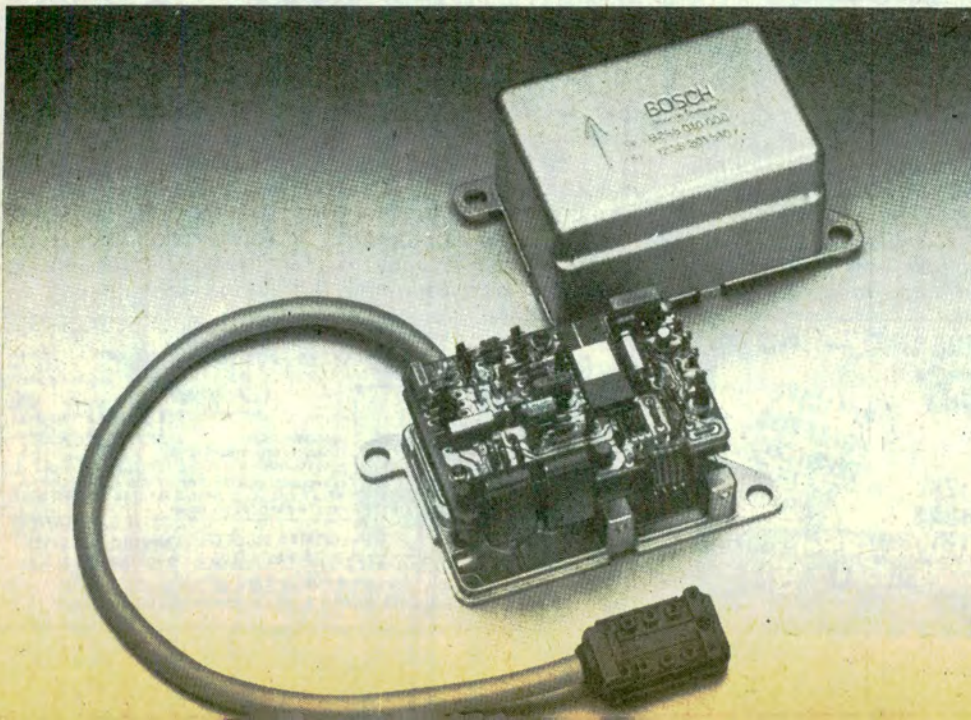


Así emerge la bolsa de aire del centro del volante en los automóviles Mercedes Benz cuando se produce un impacto frontal.



Así se agrupan los dispositivos de la bolsa de aire detrás de la placa central del volante. Descripción: 1. Placa central; 2. Bolsa de aire plegada; 3. Generador de gas; 4. Dispositivo antichoque de chapa.

Disparador electrónico, un dispositivo preciso y de gran confiabilidad, capaz de distinguir entre los impactos causados por accidentes o por otros motivos y con funciones de auto-comprobación. Dispone, además, de una fuente de alimentación propia.



correcto diseño del sistema de dirección, para evitar que la columna penetre en el habitáculo (el llamado efecto de lanza), así como otras medidas constructivas especiales, revisten primordial importancia.

Por los efectos de un choque frontal, la parte delantera de los autos modernos se deforma de manera controlada absorbiendo en parte la energía del impacto. Para tener una idea de las enormes fuerzas generadas, diremos que, de acuerdo con pruebas realizadas por institutos de investigaciones camineras, en un choque en ángulo recto a 48 kph se puede producir sobre los hombros del conductor, por ejemplo, una fuerza de 1.275 kilos, cifra muy superior al nivel máximo de fuerzas tolerables (610 kilos) para evitar graves fracturas en esa parte del cuerpo. No obstante, se pueden lograr valores mínimos de 363 kilos en autos provistos con elementos especiales de absorción de energía.

Los datos expuestos de las fuerzas o cargas generadas son aproximados y dependen de un gran cúmulo de factores, siendo evaluados por ingenieros de seguridad, en pruebas de impacto.

• RETENCION PASIVA

Aun teniendo conciencia de que no colocarse los cinturones puede significar la diferencia entre la vida y la muerte, son muchos los conductores y acompañantes que hacen caso omiso de ellos, principalmente al manejar en la ciudad y a bajas velocidades relativas.

Lo que posiblemente no saben, es que se ha establecido que muchos accidentes, de consecuencias graves o fatales para los ocupantes de un automóvil, ocurren a velocidades comprendidas entre los 40 y 60 kph.

Es así como se han desarrollado en estos últimos años sistemas de retención pasiva automáticos para los ocupantes de los asientos delanteros.

Esto significa que tanto el conductor como su acompañante nada tendrán que hacer para colocarse los cinturones de seguridad o para que actúen las llamadas "bolsas de aire" o "airbags", dado que los primeros se extienden a través del tronco y las piernas cuando se cierran las puertas y las segundas entran en acción cuando se produce un impacto frontal de determinada magnitud. Estos sistemas ya se aplican por fuerza de ley en los Estados Unidos y varios fabricantes europeos los ofrecen como opción para algunos de sus modelos.

En este artículo hablaremos de las bolsas de aire, cuyos orígenes se remontan a 1959, cuando el ingeniero aeronáutico Carl Clark propuso a los fabricantes de aviones y automóviles de los Estados Unidos la idea de los cojines 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. Las bolsas de aire hacen disminuir la desaceleración del cuerpo del ocupante ante los impactos frontales, lo que representa un detalle de vital importancia.

• ACTUA EN MILISEGUNDOS

En los autos de Mercedes-Benz, por ejemplo, la bolsa de aire se halla incorporada al volante y se infla en fracciones de segundo al chocar el vehículo contra un obstáculo, evitando las posibles lesiones en la cabeza y torso del conductor con el cinturón puesto. Y este último detalle es muy importante: se ha comprobado que el uso de las bolsas de aire por sí solas, esto es, sin emplear el cinturón de seguridad, tienen una eficacia de apenas un 15 a un 30 por ciento como medio para impedir muertes y lesiones, por lo que es aconsejable el uso simultáneo de los cinturones para contar con buenas posibilidades de supervivencia en los choques

más graves. Las bolsas de aire también se han propuesto para el acompañante delantero e incluso para los pasajeros de la parte posterior, aunque por el momento sólo existe disponible para el conductor en los autos de serie.

Si bien la idea básica de la bolsa de aire parece sencilla, el desarrollo de este dispositivo de seguridad exigió arduas tareas de investigación y miles de pruebas prácticas. El problema más difícil de solucionar fue el relacionado con el factor tiempo. El impacto dura solo fracciones de segundo, dentro de las cuales tiene que inflarse completamente la bolsa de aire. Calculando desde el momento cero, el comienzo del choque, la bolsa ha de inflarse en 30 milisegundos; una décima de segundo más tarde el choque ha terminado, el conductor ha apretado la bolsa hasta casi vaciarla (lo que dura aproximadamente 100 milisegundos) a través de unas salidas de aire, se halla en su posición inicial y sigue con el cinturón puesto.

Para lograr que el proceso pueda verificarse en un espacio de tiempo tan breve, se hace uso de un agente expansor sólido colocado en el volante, que al ser activado mediante un disparador electrónico adaptado a la magnitud de las desaceleraciones del auto, crea una combustión instantánea que desprende gas a alta presión, responsable del inflado de la bolsa que se halla plegada en el interior del volante. La bolsa de aire entra en acción en choques frontales contra un obstáculo fijo a partir de velocidades comprendidas entre 15 y 18 kph.

• FIABILIDAD

Hasta hace poco tiempo, muchos ingenieros y especialistas en seguridad albergaban dudas acerca de la fiabilidad de las bolsas de aire. Ellos alegaban que era posible que las bolsas se activaran imprevisiblemente du-

rante la marcha a causa de algún impacto no relacionado con un accidente y ello entrañaría entonces serios riesgos para la seguridad porque el conductor quedaría momentáneamente impedido de ver a través del parabrisas.

Sin embargo, recientes estudios que han permitido incorporar dispositivos electrónicos de una sorprendente exactitud y fiabilidad, han eliminado por completo estos riesgos.

El disparador electrónico de circuitos integrados está colocado en el lugar más lógico: cerca de los pasajeros de adelante, por ejemplo en la consola que separa a los asientos. Un oscilador con masa cargada a resorte que se halla en el interior del disparador registra la desaceleración del vehículo y sus señales son comparadas electrónicamente con valores preprogramados: cuando ellos son excedidos a causa de un accidente, el disparador electrónico envía la señal correspondiente para que

se infle la bolsa en el momento preciso, ni un instante antes ni uno después.

Los errores están excluidos de este avanzado sistema, el cual es capaz de "comprender" la diferencia entre un accidente y un golpe de martillo cuando un mecánico trabaja en el coche, por ejemplo, o cuando una rueda golpea contra el cordón de la vereda o al caer en un bache o cerrar con mucha fuerza el capot. Un impacto menor, que muchas veces se hace presente al estacionar, no es suficiente para que el disparador entre en funcionamiento.

El equipo dispone de una fuente de alimentación propia, para el caso de que el suministro de corriente de la batería del auto quede interrumpido por los efectos del accidente. También se auto-comprueba de manera ininterrumpida y si existe una falla se enciende una lámpara en el tablero de instrumentos para alertar al conductor.*

**NO SE DEJE ENGAÑAR
VERIFIQUE QUE SEA
EL LEGITIMO**



**INFORMES DE COLOCACION
750-5692/5483 de 7 a 15 Hs. LUN. A VIERN.**

AMORTIGUADORES - DIRECCION HIDRAULICA
AGENTE **FRIC-ROT Gabriel** **erostal** TREN DELANTERO
PARA AUTOS IMPORTADOS TAMBIEN PARA AUTOS IMPORTADOS **AV. MAIPU 1471 • (1638) VTE. LOPEZ • Tel. 797-6559**

**FUNDAS TAPIZADOS
CUBRECOCHES**

PARA COCHES NACIONALES E IMPORTADOS
Sábados abierto hasta 13 hs. No cerramos mediodía
ADHERIDO TARJETAS DE CREDITO
**FABRICA Y VENTA AL PUBLICO
PEUFUND S. A.**
**WARNES 1070 | COLOCACION
Tel. 855-5234 • 854-5144 | EN EL ACTO**

RODRIGUEZ PEÑA 474 CAP.
752-2520 / 755-0262
MODELOS de 6 - 8 - 10
12 - 14 y 16 RADIANTES
DIAG. 73 N° 3168 LA PLATA
MITRE 1543 MADARIAGA
CALLE 3 y 110 B. V. BESELL
CENTRO COM. SUR PINAMAR
BELGRANO 60 y MITRE 218
BAHIA BLANCA
QUINTANA 162 SANTA ROSA
LA PAMPA



**CAJAS AUTOMATICAS
DIRECCIONES
HIDRAULICAS**
SERVICIO AUTORIZADO



REPUUESTOS
COLOCAMOS CABA 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. 97-4610/7488 • CAPITAL

**CASA
ISIDRO** VENTAS
POR
MAYOR
**ELECTRICIDAD Y ENCENDIDO
ENCENDIDO ELECTRONICO
"BEST - FIRE" SIN PLATINOS
GALICIA 102-esq. Warnes 600
Tel. 855-4464 - Capital Federal**

**EL EMPORIO
DEL PEUGEOT**

RECIBIMOS
TODAS LAS
TARJETAS
DE CREDITO
REPUUESTOS Y ACCESORIOS NACIONALES E IMPORTADOS
LINEA COMPLETA ENVIOS AL INTERIOR
PICHINCHA 1657 • (1249) - Tel. 941-2327/942-3656 - BS. AIRES

LUIS PIEDRA BUENA

UNA LEYENDA VIVA

Por **RICARDO M. MOLINARI**

Rescátanse en esta nota las extraordinarias hazañas de este gran marino —muerto hace ahora cien años— que aseguró, mediante sus expediciones temerarias, la soberanía nacional en todas las tierras y mares de nuestra región austral.

Fue el primer argentino que desembarcó en el continente antártico. Salvó a centenares de naufragos en los procelosos mares del sur y mereció, por ello, el agradecimiento de diversos gobiernos europeos.





El comandante Luis Piedra Buena fue un permanente vigía y guardián de nuestras tierras y mares australes.



"ANOCHÉ, a las 9 p.m. dejó de existir el comandante de la Marina Argentina Luis Piedra Buena, a la edad de 51 años. El interés con que la simpatía pública lo ha acompañado en su lenta agonía, revela que el país hace una gran pérdida en este valiente y experimentado jefe, ilustrado por sus servicios..."

Así iniciaba el diario "La Nación", de Buenos Aires, la noticia con que daba a conocer la muerte, acaecida en dicha ciudad, el 10 de agosto de 1883 —hace exactamente un siglo— del extraordinario marino y precursor de la defensa de la soberanía argentina en las tierras y mares australes. El periódico porteño destacaba en su nota necrológica las grandes realizaciones del legendario navegante, entre cuyas innumerables e increíbles hazañas se contó la de haber sido el primer argentino de que se tenga noticia que desembarcó y permaneció durante todo un mes en las tierras heladas de nuestra Antártida; proeza que concretó en 1852.

"A su patriótico anhelo se debe en gran parte —agregaba el diario— la reivindicación de los territorios australes de la República Argentina, sobre los cuales él fue el primero en llamar la atención, pudiendo decirse que durante mucho tiempo los defendió solo, con un pequeño buque de su propiedad, con el cual navegaba por los canales magallánicos... Ha muerto sin poder completar su obra en la región austral; pero las olas agitadas murmurarán para siempre su nombre; tantas veces repetido en ellas."

La obra de Piedra Buena no se limitó a esa solitaria y realmente titánica defensa de los derechos soberanos argentinos en el extremo sur —fue el primero que enarboló el pabellón nacional en el Cabo de Hornos—, sino que, además, impulsado por su noble divisa de "Patria y Humanidad" y su incomparable coraje y pericia marinera se cubrió de gloria y de reconocimiento internacional al salvar con su pequeño velero a cientos y cientos de naufragos, en operaciones de rescate de novelesca audacia que tuvieron por escenario los inmensos y desolados mares y las costas australes batidas por tormentas de furia arrasadora.

El impacto en el exterior de estas hazañas puede medirse por los siguientes párrafos, extraídos de una nota publicada por el viajero británico Henry L. Reynard en 1875 en un periódico londinense, donde describe asombrado los salvamentos realizados por el marino argentino:

"Si fuéramos a hablar de la generosidad de este hombre y de los servicios que le debe la humanidad, nunca terminaríamos. Bástenos decir por ahora que su vida, su pan y

IMPORTADORA LIQUIDA AL COSTO STOCK PRENDAS IMPORTADAS

MARCAS INTERNACIONALES

IMPERMEABLES

con o sin forro desmontable desde

\$a 500 (\$ 5.000.000)

Conjuntos cocktails I.S. LAURENT

\$a 1.000 (\$ 10.000.000)

10 modelos CAMPERAS

con o sin mangas desmontables
loneta, lana, polyester, nylon, desde
\$a 180 (\$ 1.800.000)

JEANS britania inglés, talle 26

\$ 1.000.000 (\$a 100)

KILTS escoceses en lana desde

\$a 800 (\$ 8.000.000)

en acrílico **\$a 500 (\$ 5.000.000)**

BIJOUTERIE FRANCESA

A **PRECIO REGULAR** auténtica
línea italiana fila, **TENIS Y SKI**
saquitos y pullovers Pringles
lana y Cashemere
vestidos de seda, polleras, trajes dama etc.

SIGEMA S.A. SANTOS DUMONT 2430

(Altura Cabildo 200) Tel. 772-9412

Dinners-A. Express-Londoncard

Socios ACA 10% desc.

Lunes a sábado 10.30 a 19.00 hs.



Linkolene

Casimires Finos

PROVEDURIA DE FABRICA GRAN VENTA INAUGURACION

- Alpacas con mohair importado
- Casimires Gran Vestir
- Tropicales Fantasia
- Fantasías Elegante Sport
- Sport rústicos con Lino Belga
- Telas novísima moda dama
- Cheviot y Casimires medio tiempo

OFERTAS ESPECIALES GRANDES DESCUENTOS

PANTALONES

Confeccionados en finos casimires
de lana "Linkolene"
desde **\$a 290.-**

SOCIOS DEL ACA DESCUENTO 10%

AV. SAN MARTIN 7875

(1650) San Martín

LUNES A VIERNES 8.30 a 18 hs.

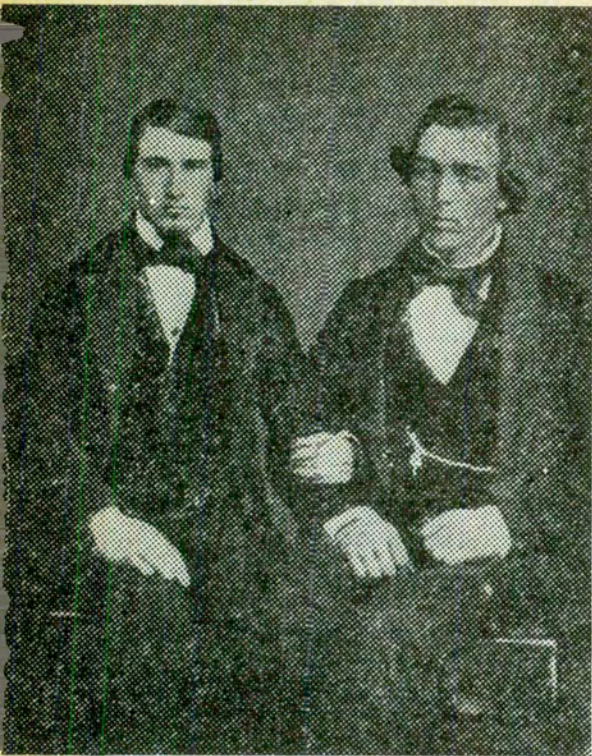
SABADOS 8.30 a 13 hs.

TRIUNVIRATO 2925

ALTURA. AV. CALCHAQUI km 20.300

(1879) Quilmes Oeste

lunes a vier. 8.30 a 18 sábados 8.30 a 13 hs.



el de sus hijos, y su bolsillo, han estado siempre a la disposición de todos los que han necesitado de su amparo y de su ayuda, sin distinción de nacionalidades... ¿Cuántos buques ha salvado? Son tantos, que ni él mismo los recuerda; ¿cuántos fueron los naufragos que lleva arrancados de las olas en este abismo que todo lo oculta?: es cosa que sorprende y causa verdadera admiración. Sin temor a equivocarnos, los que lleva salvados pueden contarse ya por centenares... Sacrificios tan nobles, son dignos de ser reconocidos de todo el mundo y el nombre de Piedra Buena debe incluirse entre aquellos que llevan el seño del sacrificio en aras de la humanidad."

• EL MAR LO CAUTIVA

El futuro "Petrel de las tormentas", como fue certeramente deno-

minado, nació en la ciudad y puerto bonaerense de Carmen de Patagones, sobre la desembocadura atlántica del río Negro, el 24 de agosto de 1833, hijo de Miguel Piedra Buena, oriundo de Santa Fe, y de Vicenta Rodríguez. La localidad donde inició su vida, avanzada de la civilización en las desiertas tierras patagónicas y mares del sur desde los tiempos coloniales, marcó su destino. Desde muy niño, en efecto, se sintió cautivado por las numerosas embarcaciones que allí recalaban y, como lo señaló su antiguo subordinado y biógrafo, el capitán Cándido C. Eyroa, esa prematura pasión fue tan intensa que cuando los veleros zarpaban, el pequeño "lo seguía en su derrota, corriendo por la ribera, hasta que el cansancio le rendía; entonces los observaba hasta que las banderas izadas al tope se perdían tras los últimos médanos de la costa, y como si entonces se le escapase un objeto queri-

do, regresaba a su casa con los ojos llenos de lágrimas".

Sus primeras aventuras como navegante las desarrolló en las aguas del río Negro. A los ocho años se apoderaba ya de los botes amarrados en la orilla, y en ellos se dejaba llevar por la corriente utilizando improvisadas velas para retornar su punto de partida. Esas "travesías" se hicieron cada vez más temerarias, y llegó a pasar hasta diez días ausente de su hogar perdido en el laberinto de islotes del río alarmando a sus padres a tal punto que hicieron que los marineros de la playa le impidieran seguir utilizando sus embarcaciones. La férrea tenacidad del muchacho se hizo entonces evidente: para seguir navegando se valió de un hacha con un grueso tronco de sauce construyó su primera embarcación propia, una rudimentaria piragua. Con ella se lanzó nuevamente al río utilizando una pala de horno com-

DNT RES. 1039/78 LEG. 285

SKI

"CERRO BAYO"

(1.782 Mts.)

VILLA LA ANGOSTURA - NEUQUEN
(A 80 Km. de S.C. de Bariloche)

UN SELECTO LUGAR PARA DISFRUTAR ESQUIANDO
SERVICIOS TERRESTRES 8 Días
Desde \$a 2.150.-

ASCOT VIAJES S.A.

MAIPU 712 Pº 7 "A" T.E. 392-4584

RADIO LLAMADA CODIGO 6827 - T.E. 311-0056/7/8/9 - 312-6383/4/5/6



La localidad de Piedra Buena, vista desde la ruta nacional N° 3, se extiende en la ribera del río Santa Cruz.

El capitán Smiley junto al joven Luis Piedra Buena, para quien fue un maestro y un verdadero padre.

estro, un verdadero padre—, el duro aprendizaje que habrá de convertirlo en uno de los más hábiles y audaces hombres de mar de toda la historia náutica de nuestra patria. El medio en que desarrolla ese decisivo período de instrucción son los bravíos mares y las desoladas tierras australes, las costas de la Patagonia, Tierra del Fuego, las islas Malvinas, y la Antártida, donde Piedra Buena no sólo completa su formación como marino, sino que se inicia también en la arriesgada ocupación de ballenero. Adiestrado en el manejo del arpón y de las frágiles lanchas de remo conocidas como balleneras, el joven enfrenta luego a los gigantescos cetáceos en las aguas heladas y embravecidas, donde cualquier error se paga inexorablemente con la vida.

En una de esas travesías de caza de ballenas, el velero debe buscar refugio en la isla de los Estados a raíz de una intensísima tormenta. Al echar el ancla, el capitán Smiley advierte restos de una nave sobre el oleaje, y previendo que la misma ha naufragado en las cercanías, envía en búsqueda de los posibles sobrevivientes a la ballenera que comanda Piedra Buena. Este, luchando con el temporal, conduce su lancha hasta los escollos, y allí arranca de la muerte a 14 sobrevivientes de la tripulación de un buque alemán que en la mañana de ese día había sido destrozado por el oleaje contra las rocas. Ese es el primero de los innumerables y temerarios salvamentos y operaciones de rescate que realizará Piedra Buena en los mares del Sur a lo largo de su increíble carrera.

El gran marino llevará un escudo registro de esas acciones, con la fecha y detalle sintético del salvamento realizado. De esos apuntes tomamos el informe referente a una de sus más renombradas hazañas, cuyas dramáticas alternativas Piedra Buena resumió en escasas líneas: "1857. A mediados de este año, con el pailebot argentino 'Manuelita' tuve la dicha de recoger cuarenta y dos naufragos de la ballenera norteamericana 'Dauphin', cuyo naufragio tuvo lugar en bahía Nueva, habiendo conducido sus tripulantes al Río Negro, Patagones." El marino, con su proverbial modestia, no incluyó en la anotación la heroica acción que protagonizó en esa oportunidad. No menciona que el bote enviado por él a recoger a los naufragos refugiados en los escollos de Punta Ninfas, se estrelló contra los arrecifes, y que entonces él mismo, Piedra Buena, acudió en otra embarcación, con sus dos últimos marineros, para salvar no sólo a los naufragos sino a su propia tripulación, lo que logró concretar des-

FABRICA DE CONFECCIONES PARA CABALLEROS

VENTA DIRECTA AL PUBLICO

OTOÑO—INVIERNO

AMBOS (estimado)	Sa 549.-
SACOS SPORT (estimado)	Sa 359.-
SOBRETODOS (estimado)	Sa 525.-
PANTALONES (estimado)	Sa 160.-

TELAS DE 1ª CALIDAD
SURTIDO DE TALLES Y COLORES
12 DE OCTUBRE 1644
(Alt. Av. San Martín 3200)
CAPITAL FEDERAL
Socios ACA 10% de descuento
Lunes a viernes de 9 a 18
Sábados 9 a 13

ESCUDOS BORDADOS

CALIDAD ARTESANAL CON
TECNOLOGIA ELECTRONICA

DISEÑAMOS
CUALQUIER MOTIVO

Desarrollado con hilos especiales (de importación) de metal, rayón, algodón y lana



Bordados de
WON KIL KONG

ENVIOS AL INTERIOR

FONROUGE 828 (C.P. 1440)

pués de una lucha desesperada contra el oleaje.

Otro de sus grandes salvamentos tuvo por escenario los canales fueguinos, en 1874, cuando rescató de una muerte segura a once hombres y una mujer que habían sobrevivido al hundimiento de otra nave alemana, la "Dr. Hanson". Esa proeza le valió el agradecido reconocimiento del propio emperador de Alemania, quien le envió una honrosa nota acompañada por un magnífico antejo telescópico, cuyo estuche llevaba grabada en placa de plata la siguiente inscripción:

"Nosotros, Guillermo, por la Gracia de Dios, Emperador de Alemania y Rey de Prusia, concedemos esta caja como recuerdo de gratitud al capitán Luis Piedra Buena, del buque argentino 'Luisito', por los servicios prestados en el salvamento de la tripulación del buque alemán 'Dr. Hanson', naufragado en octubre de 1874."

• NUESTRA BANDERA EN EL CABO DE HORNOS

En 1850 el capitán Smiley asciende a Piedra Buena a primer oficial de su buque, y posteriormente le confía durante seis meses el mando de la nave en reconocimiento a la extraordinaria capacidad náutica de su joven subordinado —tenía entonces sólo 17 años—. Piedra Buena recorre entonces las costas de las islas Malvinas, de la Isla de los Estados y de Tierra del Fuego, y posteriormente, junto con Smiley, llegan hasta los mares helados de la Antártida, empeñados en la caza de focas y lobos marinos. En un reconocimiento que le ordena hacer su comandante en 1852, por las costas de la actual Tierra de San Martín o Península Antártica, queda encerrado con su ballenera entre las montañas de hielo y permanece en las tierras del continente austral durante todo un mes, alimentándose con sus compañeros de carne de foca y aves marinas. Piedra Buena es así el primer argentino de que se tenga noticia que desembarcó en las costas heladas de nuestra Antártida.

Su acción precursora argentinista se evidencia ya en esos años ju-



veniles; así, al recorrer las costas de Tierra del Fuego se relaciona con los caciques aborígenes buscando conquistar su lealtad hacia nuestra patria. Con ese fin les regala, entre otras cosas, banderas de lona, que él mismo confecciona, con los colores de nuestro pabellón nacional. Después de una estadía en Nueva York, donde completa sus conocimientos náuticos en una escuela marina, retorna al escenario de sus legendarias aventuras, navegando en el bergantín goleta "Nancy", propiedad de Smiley, quien le confía su mando en 1859. Con ese barco remonta el río Santa Cruz hasta la Isla Pavón, donde ante una tribu de indios enarbola por primera vez la bandera argentina, saludándola la tripulación con una salva de cañones y de fusilería. Así Piedra Buena instala en ese paraje desolado del extremo sur, una verdadera punta de lanza de los derechos soberanos de nuestra patria

en la región austral. Durante muchas décadas el solitario baluarte de Isla Pavón será el único lugar en esas latitudes donde se mantuvo vigente la presencia argentina. A respecto, recuerda el capitán Eyroa:

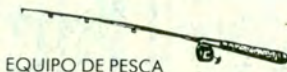
"Por intermedio de uno de sus marineros, el indio fueguino Jua Caballero, educado y formado a su lado desde niño, y que le servía de intérprete con los indios, enseñaba a éstos a pronunciar y respetar el nombre de la patria y a acatar su verdadero gobierno... Se esforzaba en inculcarles el amor nacional, para lo cual les regalaba con frecuencia pequeñas banderas con los colores de la Patria, para que las izaran en las cumbres de sus toldos."

Pero su incansable defensa de la soberanía nacional en el sur no se detiene allí. En 1862 instala en la isla de los Estados un refugio para que sirva de auxilio a las posibles víctimas de naufragios, y deja allí

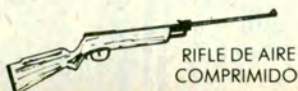


BICICLETA CROSS Y RODADOS

CON CUENTA Km Y TRES CAMBIOS DE VELOCIDADES



EQUIPO DE PESCA



RIFLE DE AIRE COMPRIMIDO

PISTOLAS PARA DEFENSA Y TIRO



BERESA

CAL. 22 - 7,65 y 9 mm. TOTALMENTE DE ACERO



CORTA PLUMAS CUCHILLOS



PRISMATICOS



CARPAS (TODO PARA EL CAMPING)

COMPRAMOS ARMAS USADAS - ASESORAMIENTO ESPECIALIZADO - REPARACIONES



◀
 En 1852, Piedra Buena desembarcó y permaneció durante un mes en las heladas tierras de nuestra Antártida.

◀◀
 Junto al mar austral florece Ushuaia, fundada en 1884, un año después de la muerte de Luis Piedra Buena.

por el río Santa Cruz hasta sus desconocidas nacientes, y que culmina con el descubrimiento de Lago Argentino. Al año siguiente, en 1868, el marino contrae matrimonio en Buenos Aires con Julia Dufour, quien le dará cuatro hijos, Luis, Ana, Julia y María. Con su joven esposa se traslada al sur y, luego de visitar la isla de los Estados, que el gobierno le concede en esa época en propiedad, se dirige a su baluarte de la isla Pavón. La flamante mujer del esforzado pionero describió así en su diario el momento de su arribo:

“¡Qué triste esta tierra! Lo único que alegró mi alma fue la blanca casita que se destacaba en el centro de la isla como una gaviota reposada sobre las aguas de un mar tranquilo; y al ver la bandera de mi patria que ondeaba en lo alto de un palo frente a la casita no pude contener algunas lágrimas de alegría y gratitud. De alegría porque ella traía a mi memoria los recuerdos de mi querida Buenos Aires... De gratitud porque como argentina, con alguna debía pagar al hombre que gasta su vida y sus intereses en servir a la Patria y a la Humanidad del modo y con el desinterés que lo hace mi pobre Luis.”

La pasión patriótica de Piedra Buena se hace evidente una vez más cuando incita al gobierno a instalar un observatorio y un destacamento en la zona del Estrecho de Magallanes, para asegurar el dominio nacional de esa vía de comunicación interoceánica. El presidente Mitre apoya ese proyecto, pero su mandato concluye sin que se realice, y Domingo Faustino Sarmiento, que lo sucede en el gobierno, se opone al envío de fuerzas. Piedra Buena lo entrevista para defender una vez más su plan, pero nada consigue. El presidente, como lo registró el propio Piedra Buena en un memorándum que redacta sobre lo tratado: “Dijo que no teníamos marina; que costaba mucho mantener un buque de guerra; que estábamos muy pobres; que ese territorio era desierto; que debíamos concertarnos y que más bien ese territorio les convenía a los chilenos, por ser el paso del Pacífico; que si se poblaba la guardia proyectada, habían de vivir como perros y gatos con los chi-

dos de sus marineros, rélevándolos por temporadas, provistos de suficientes alimentos. En esa humilde cabaña Piedra Buena hace flamear también por primera vez el pabellón nacional. Al año siguiente, en 1863, se interna en las aguas situadas al sur de Tierra del Fuego y alcanza finalmente el extremo meridional del continente: el Cabo de Hornos. Después de una penosa travesía por esa zona batida por violentas tormentas, logra desembarcar en ese desolado islote rocoso, y en uno de sus peñascos graba a buril esta leyenda:

“Aquí termina el dominio de la República Argentina. En la Isla de los Estados (Puerto Cook) se socorre a los náufragos.”

“Nancy”, 1863. Cap. L. Piedra Buena.

Antes de abandonar ese confin austral de la patria, el bravo marino enarbola una insólita bandera argentina destinada a sobrevivir al

embate huracanado de los vientos. Se trata de una plancha de cobre pintada con los colores nacionales, enastada en una vara de hierro.

• EL LEGENDARIO VELERO “LUISITO”

Piedra Buena ya es dueño de su buque, el “Nancy”, al que envía en 1864 a Buenos Aires para efectuarle reparaciones, y allí le cambia su nombre por el de “Espora”. En reconocimiento a sus servicios, el gobierno, por su parte, le concede en forma honoraria el grado de capitán de la Armada, y lo autoriza oficialmente a proseguir con su solitaria vigilancia de los territorios y mares argentinos australes. En 1867 Piedra Buena realiza otro aporte fundamental para el avance de la civilización en la región patagónica, organizando la expedición que efectúa el científico J. H. Gardiner

CAMPING - PESCA

Carpas: 4/5 personas marca Que-Quen

\$a 790.-

2 años de garantía escrita, con doble techo
 Capacidad hasta 10 personas; CONSULTENOS!

EQUIPO DE PESCA: Caña fibra de vidrio 2 tramos Emp. Hilo Ma-

tizado, Reel Frontal 2 posiciones

\$a 149.-

Automát., Anzuelos, Rotores,

Perillas, Nylon, Cuchara, Caja.

Solicite Cat. Gratis

20 años de trayectoria avalan la Calidad de Nuestros Productos

PEZCALANDIA S.A. PARANA 59 (1017) CAPITAL FEDERAL



CAMPING

el triangulo

EN LUJAN

Para guardar y disfrutar de su casa rodante todos los días del año ofrecemos máxima comodidad y seguridad, con el mínimo gasto

RUTA 7 KM 69,5 LUJAN • (a 10 cuadras de la basilica) Tel. 0323 -21045-23775



◀
En medio del paisaje típico de Tierra del Fuego, sobresale el solitario destacamento policial de los Cormoranes.

lenos; que no había gente que darme”.

Piedra Buena, sin embargo, partió con su “Espora” dispuesto a no ceder paso a los trasandinos en el dominio del estrecho, y estableció allí, en la Bahía de San Gregorio, una casilla, que debió finalmente abandonar, muy a pesar suyo, ante la falta de fuerzas para oponerse a las reclamaciones de las autoridades chilenas de Punta Arenas. Decidió entonces artillar a su baluarte de la isla Pavón, con el objeto de rechazar cualquier agresión, y continuó afirmando con sus viajes y expediciones temerarias la soberanía nacional en el extremo sur.

Se traslada así en 1873 a la isla de los Estados, donde se propone instalar una factoría, pero el “Espora” es sorprendido junto a las costas por un tremendo temporal, y es despedazado contra las rocas. Piedra Buena y sus tripulantes logran ponerse a salvo y, una vez en tierra, comienzan a construir con los restos del “Espora” un pequeño velero. Los grandes conocimientos náuticos del comandante y su inquebrantable tenacidad permiten terminar con éxito esa dura tarea, y a los 72 días del naufragio, lanzan al agua la reducida embarcación (su desplazamiento era de solo 13 toneladas), bautizada con el nombre de “Luisito”, por ser éste el nombre del hijo de Piedra Buena. Poco después, aparejado y enarbolando en lo alto del mástil la bandera nacional, el cúter pone proa hacia Punta Arenas, adonde arriba al cabo de once días de navegación, en el transcurso de los cuales sus tripulantes debieron alimentarse con carne salada de pingüinos y lobos marinos.

• LA ULTIMA TRAVESIA

Carente de recursos, Piedra Buena se ve obligado a continuar sus navegaciones con el improvisado “Luisito”, y el diminuto velero se hace así famoso por sus increíbles travesías y operaciones de salvamento en los mares tempestuosos del sur. Uno de esos rescates es el que realiza Piedra Buena con los naufragos del buque inglés “Eagle”, a quienes arranca de la furia de las olas junto a la isla de los Estados, y conduce hasta Punta Arenas. Al respecto recuerda el capitán Eyroa:

“Cuéntase que cuando aquellos infelices iban a abandonar el “Luisito”, queriendo mostrar su gratitud profunda, el capitán, hincado de rodillas y con los ojos preñados de lágrimas, rogaba a Piedra Buena le permitiera besarle las manos, a lo que se negó éste, dándole en cambio sus brazos, con que lo alzó, y así siguió con los demás naufragos cobrándoles de esta manera el tributo de noble gratitud con que los hijos del mar se pagan mutuamente servicios tan caros.”

En 1875 se inicia la última etapa de la vida extraordinaria de ese gran marino, cuando viaja a Buenos Aires para asesorar al gobierno enfrentado con Chile en la cuestión de límites, y allí vende su legendario “Luisito” para sufragar los gastos que le demanda esa travesía hecha al exclusivo servicio de la patria. Las autoridades resuelven entonces enviarlo nuevamente al sur y le compran la goleta “Santa Cruz”, en la cual viajan jóvenes oficiales de la Armada y el explorador Francisco P. Moreno, otro pionero

insigne de las tierras australes. Dos años más tarde, el 17 de abril de 1878, el presidente Avellaneda da a Piedra Buena el definitivo espaldarazo oficial, reconociendo sus invaluable servicios, y designándolo teniente coronel de marina. Su incorporación a la Armada nacional no podía ser más oportuna, porque a los pocos meses se produjo en la Patagonia la penetración naval chilena que colocó al país al borde de la guerra.

Avellaneda, con heroico gesto asume la gravísima responsabilidad de destacar al sur a la escuadra integrada totalmente por naves de combate de río, confiando el mando de la misma al comodoro Luis Py. En esa expedición que afirma definitivamente la soberanía nacional en la región patagónica enarbolando el pabellón celeste y blanco en Santa Cruz en 1879, participó, Piedra Buena, como capitán de la nave “Cabo de Hornos”. Así, en ese acontecimiento decisivo de nuestra historia, estuvo presente el hombre que, más que ningún otro, había contribuido a preservar la soberanía argentina en la desolada región austral. Su participación, empero, no terminó allí, ya que después de prestar servicios durante algún tiempo como director de una escuela de marineros instalada a bordo del “Cabo de Hornos”, le tocó conducir en esa nave a la famosa expedición científica encabezada por el marino italiano Giacomo Bove, organizada bajo los auspicios del Instituto Geográfico Argentino, que partió de Buenos Aires hacia la Patagonia meridional y Tierra del Fuego, a fines de 1881. Esa fue la última travesía de Piedra Buena por el escenario de sus increíbles hazañas. A su regreso, el presidente de la República, general Julio A. Roca, premió sus servicios al país concediéndole el grado efectivo de teniente coronel de la Marina de Guerra, y el Centro Naval lo distinguió otorgándole el título de socio honorario. Esos merecidos honores llegaron justo a tiempo, porque poco después, y mientras se preparaba a iniciar un nuevo viaje a la isla de los Estados, Piedra Buena fue atacado por el mal que, el 10 de agosto de 1883, le causó la muerte.

El último homenaje al “Petrel de las tormentas” se lo tributó la tripulación de su barco, el “Cabo de Hornos”, que acompañó los restos de su querido capitán hasta su sepulcro en el cementerio de la Recoleta. Allí un batallón de Infantería de Marina rindió también honores póstumos a ese hombre incomparable que murió pobre, después de haber asegurado para su patria la posesión soberana de sus inmensos territorios y mares del sur, que encierran riquezas naturales incalculables. *

"LACA PETRIFICADA"

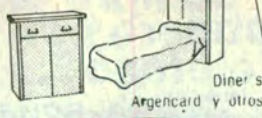
El sistema de "LACA PETRIFICADA" registrada, es el desarrollo de un profundo estudio en que la aplicación de polímeros a través de una balanceada concentración de compuestos químicos y también de un secado logrado por hornos especiales, hacen que este sistema logre éxito deseado. Resultando una superficie que lo hace resistente a la agresión y a la abrasión, rechazando los agentes húmedos y grasos. En suma una costra indestructible, esto es lo que brinda **MUEBLES TULIPAN**, ofreciendo todos los colores imaginables y la más variada gama de diseños originales.

MUEBLES TULIPAN
LOYOLA 631 CAPITAL
772-5635 / 9101

Horario: de Luñ. a Vier: 7 a 19 hs. Sáb. de 7 a 13 hs.

ESCUCHENOS EN RADIO EXCELSIOR LOS SONIDOS DE TULIPAN de Lun a Vier de 20,30 a 21 HS

MUEBLES CAMAS



PLAN 3 PAGOS SIN INTERESES

COLCHONES SIMMONS

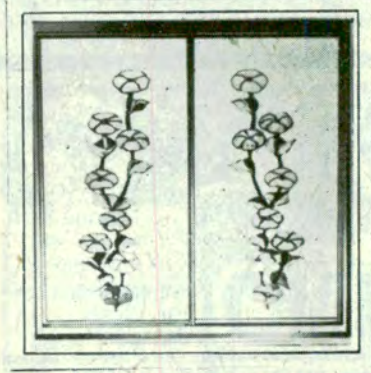


DE CARO Hnos.

CENTENERA 151 • Primera Junta (ESTACIONAMIENTO GUAYAQUIL 812) 90-8157

Beautyrest

Mamparas para bañeras Caparrotta



Realizadas en aluminio anodizado y acrílico de primera calidad. Decoradas a mano y vitraux. Con exclusivo sistema de vitraux y riel de limpieza autolimpiante patentados.

ACRILICOS calidad **norglas**

Solicite visitador al 651-2835 / 2471 o admirelas en Juan B. Alberdi 4444 Cap. 69-5629 69-3860 Av. Santa Fe 1670 Galeria BOND STREET Loc. 14

Compre en Fábrica también el Domingo MUEBLES belmondo



Unica dirección ANDRES LAMAS 2042 Alt. Juan B. Justo 4700

SOFA - CAMAS

● Pago en cuotas

● Envios al interior

Lun. a Sab. 9 a 12 y 15 a 20 hs. Dom. 10 a 13 y 16 a 20 hs

no deje que roben su sueño...

...su viejo colchón puede ser el que le esté robando su precioso sueño y descanso.

Elija Colchones y Box Springs



roller®
THER-A-PEDIC
la base de la felicidad.

ROBERTO ARLT 324 (Alt. Acoyte al 200) - CAP. 90-9876 99-2452

ESCRITORIO MACHIMBRE CON ALZADA



LA CUNA DE MI BEBE

PAYSANDU 1141 Cap. (Alt. Gaona 1800)

MUEBLES SOBRE MEDIDAS

Compre en Fábrica y Gáñese la diferencia Ventas por mayor y menor



Sáb y Dom. de 9 a 13 hs.

PLAN 3 CUOTAS

Lun. a Vier. 9 a 13 y 14 a 19 hs.

CAMA SUPERPUESTA DESMONTABLE EN PINO o CEDRO



CUNA \$a 260.-

CHIFONIER 1,20 x 0,80 x 0,45 EN PINO o CEDRO

Introduzcase en el mundo de la ELECTRICIDAD AUTOMOTRIZ

APRENDA en su casa por correo hoy mismo esta fabulosa actividad y gane dinero!!



BATERIAS

- REPARACION
- SERVICIO
- FABRICACION

UN CURSO COMPLETO PARA INSTALAR EN MUY POCO TIEMPO SU TALLER CON MINIMO DESEMBOLSO Y MAXIMA UTILIDAD.

EL CURSO COMPLETO \$a 210.- (Ley 18188 -\$2.100.000.-)

NO ENVIE DINERO, PAGUE AL CARTERO AL RECIBIR EL CURSO EN SU DOMICILIO

210 SOLICITUD DE INSCRIPCION Señores de MODERN SCHOOLS - Casilla 20 - Sucursal 13 (1413) Bs. Aires SOLICITO ME REMITAN EL CURSO DE BATERIAS

NOMBRE _____ DIRECCION _____

LOCALIDAD: _____ Nº POSTAL: _____ PROVINCIA: _____

AGREGUE \$a 3.- (Ley 18188 \$ 30.000.-) EN ESTAMPILLAS PARA GASTOS DE DESPACHO. SI DESEA RETIRAR EL CURSO PERSONALMENTE, CONCURRA A: LORIA 539 - Capital Federal DE LUNES A VIERNES DE 13,30 A 19,30 HS. Y SABADOS DE 9,30 A 12,30 HS.

Ro - tapicería EL

Amoblamiento: juegos de living, sillas, divanes, sillón cama, Modulares, camas marineras, dormitorios.



placards a medida

Precios reales de Fábrica.

● RETAPIZADOS A NUEVO ●

Solicite técnico sin compromiso Av. Juan B. Alberdi 4647 Fábrica: Emilio Castro 4738-40 Tel: 67-2308.

GIORCELLI publicidad S.A.

Protección de BALCONES
BALCONY



ENTREGA INMEDIATA

Ventanas • Bauleras
Nataorios • Terrazas
Divisiones Industriales

Solicite técnico sin cargo

90-3409

431-0703 773-9696

SENILLOSA 260
3° P. Dto. 8 Cap.

nunca compró un botinero por teléfono?..

Sólo tiene que solicitarlo al **84-6206** para tenerlo a sus pies, con sus zapatos siempre ordenados y aireados. Ocupa 27 cms. de profundidad para 15 ó 20 pares. Diseño y colores a tono con cualquier ambiente, inclusive del teléfono para hacer este llamado. Med. 27 x 65 x 1,22



scarpiera
el botinero

Agüero 2094 • Cabildo 2050
Santa Fe 2450 - Local 68

la Moda a su **talle**

3 cuotas sin interes

...UNICAMENTE

Sab. 9 a 18 hs

Los Amigos

AMPLIA COLECCION EN TRAJECITOS • SACONES TAPADOS
• Pantalones
• Polleras

Talles 42 al 50
Especiales 52 al 60
Eutura Mamá

Camperas Caballero del 44 al 52
Especiales 54 al 60

TRIUNVIRATO 4576
Villa Urquiza



TAPADOS \$a 999

Visa
Pami - Cabal
A. Express
C/Franca
Diner's
Argenc'ai
Credenc'ai
London Card

COLCHONES Y ALMOHADADAS

LIDER EN VENTAS



IACOVINO

Precios especiales a Revendedores Hoteles • Clínicas Obras Sociales Jubilados • etc.

Anexo: Cubrecama y Frazadas PALETTE • Sábanas FIESTA
Colchón IACOVINO, placa entera, cierre y Garantía Escrita

1 Plaza desde \$ a 159.-
2 Plazas desde \$ a 299.-

EN RESORTES LO MEJOR

1 Plaza desde \$ a 490.-
2 Plazas desde \$ a 650.-

CASA CENTRAL: **Pedro GOYENA 478**
923-3888/7465 Cap.
Lunes a viernes 8 a 20 hs. Sábados 8 a 18 hs.

SUCURSAL: **Av. CABILDO 3927**
701-0066 Cap.
Lunes a viernes 8 a 15 y 15 a 20 hs. Sábados 8 a 14 hs.

Aceptamos Tarjetas de Crédito

ENVIOS AL INTERIOR

NUEVO CIELORRASO **Cielorropid**®
Placas poliestireno expandido texturado Pertilera PVC matrizada para Cielorrasos suspendidos. Ideal para Industrias, parabólicos, tambos, comercios, oficinas, viviendas, etc.

Fábrica y Ventas:
RECONQUISTA 950 - CIUDADELA
TEL. 657-2708
AV. E. ZEBALLOS 2199 CASTELAR
TEL. 628-7703



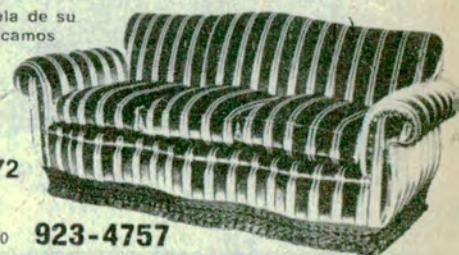
• Excelente sistema térmico
• Decorativo

Atención a REVENDEDORES, COLOCADORES, DECORADORES y ARQUITECTOS.

ZONAS DISPONIBLES EN EL INTERIOR

TALLER DE TAPICERIA

Elija el modelo y la tela de su agrado. Nosotros fabricamos su living con la más fina artesanía a precios de costo. Retapizados Restauraciones Lustre a muñeca
C. TEJEDOR 372
a 3 cuadras de Av. La Plata 1200
a 2 cuadras de José M Moreno 1100



923-4757

FTE. BAJO MESADA
1mt. \$ 732 De Fábrica directo al publico

5 cuotas sin interes

AMOBLIAMIENTO 2000 S.A.

JUAN B. ALBERDI 3900 CAP.
CABILDO 4600 CAP. • Av. SANTA FE 1670 Loc. 8 - 13 y 14 Galería Bond Street - CAP.



Totalmente Madera maciza Algarrobo - Peteribi Cedro

Fabrica y vende **Amoblamiento juvenil**
REMPEL Camas • Superpuertas • Escritorios Cunas • Divanes



ALL GAVILAN 2200

Lun a Vier 8 a 12 y 15 a 20 hs
Sab 9 a 13 hs

Fábrica Exp y Ventas ALVAREZ JONTE 2006/2034 TEL 59-3070 CAP.

**-Con una cubierta así,
uno se siente
muy seguro!**



RADIAL DE ACERO GRAND PRIX S

MÁS KILOMETRAJE SEGURO

Juan Manuel Fangio probó la Grand Prix S en el Centro Técnico de Goodyear, en Luxemburgo. Y apreció todas sus ventajas:

**Más agarre, más estabilidad,
respuesta inmediata.**

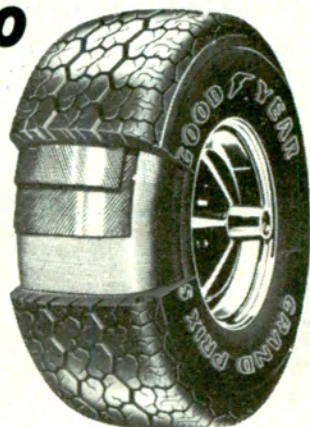
Los cintos de acero de la Grand Prix S aseguran una pisada uniforme en piso seco o mojado, total estabilidad en curvas y rectas y la eliminación total del hidrolapneo.

Mucho más kilometraje seguro.

Su firme estructura permite un apoyo parejo y uniforme de la banda de rodamiento y una alta resistencia a las pinchaduras.

Tecnología Goodyear.

Grand Prix S es la mayor contribución de la tecnología Goodyear a la seguridad en calles y rutas. Para que usted maneje tan seguro y tranquilo como Fangio. Con el respaldo de Goodyear.



GOODYEAR

TODO UN MUNDO DE DIFERENCIA

Veladas de concierto de
jerarquía universal

Función de Gala

Toda la fuerza, la expresividad y el generoso lirismo
de los eternos genios de la música

**La vigencia ilimitada del talento y
la desbordante imaginación de los
grandes creadores:**

BEETHOVEN: Sinfonía Nº 9 "Coral" 2do. mov. - Concierto Nº 5 "El Emperador" 3er. mov. - Marcha Turca • WAGNER: Música del Fuego Mágico - Los Maestros Cantores (frag.) • BACH: Aria para la Cuerda de Sol • MOZART: Las Bodas de Figaro (Ob.) - El Empresario Teatral (Ob.) - Pequeña Serenata Nocturna 2do. mov. - Sinfonía Nº 40 1er. mov. • SCHUBERT: Ave María • CHOPIN: Concierto para Piano 2do. mov. • TCHAIKOVSKY: El Cascanueces. Vals Final y Apoteosis - Eugen Onegin. Vals. - Las Estaciones: Junio - Canción Triste - Sinfonía Nº 4 - 4to. mov. - Marcha Eslava (frag.) - Marcha Solemne • RAVEL: Alborada del Gracioso (frag.) • DEBUSSY: Nocturnos - La Niña de los Cabellos de Lino • RIMSKY-KORSAKOV: Danza de los Saltimbanquis - Scheherazade (frag.) • ROSSINI: La Escalera de Seda (Ob.) - El Barbero de Sevilla (frag.) - La Italiana en Argelia (Ob.) • BRAHMS: Danzas Húngaras Nos. 17, 19, 21 - Concierto para Violín 3er. mov. • VERDI: Celeste Aida - La Traviata Preludio Acto I • PUCCI-

NI: Tosca (frag.) - O Mio Babbino Caro - Madame Butterfly (frag.) • HANDEL: Reales Fuegos de Artificio (Ob.) • DVORAK: Danza Eslava Nº 7 - Danza Eslava Nº 1 Op. 46 • GOUNOD: Fausto. Vals • STRAUSS: Fuegos de Artificio. Polka - Vals del Emperador - Rosas del Sur. Vals - El Murciélago. Vals - Marcha Radetzky - Vals de "El Barón Gitano" • MENDELSSOHN: Ruy Blas - Sinfonía Nº 4 "Italiana" 4to. mov. - Concierto para Violín 1er. mov. • SAINT-SAENS: Danza Macabra • BERLIOZ: El Carnaval Romano (Ob.) - Minué de "La Condensación de Fausto" • MASSENET: Meditación (de "Thais") • BIZET: Carmen. Danza Gitana - Música de Entreactos (frag.) • HYDEN: Sinfonía Nº 82 "El Oso". 4to. mov. • GERSHWIN: Concierto para Piano. 3er. mov. • OFFENBACH: Gaité Parisienne. Vals • R. STRAUSS: El Caballero de la Rosa. Vals • SIBELIUS: Vals Triste - Sinfonía Nº 1 3er. mov. • SMETANA: La Novia Vendida • RESPIGHI: Los Pinos de Roma (frag.) • MASCAGNI: Cavalleria Rusticana. Intermezzo • DELIBES: Coppelia. Vals. • GLINKA: Ruslan y Ludmilla (Ob.) • KABALEVSKY: Los Comediantes. Galop • IPPOLITOV-IVANOV: Procesión del Sardar.

Interpretaciones de la
ORQUESTA SINFONICA FESTIVAL,
de Alemania.

PRESENTACION DE LUJO Esta selección se entrega en elegante y lujosa caja-estuche o en un fino y práctico porta-cassettes, que preservan su buena conservación.

GARANTIA
Por fallas técnicas de grabación, le entregaremos una nueva colección



**Una subyugante
colección**

con los 36 compositores más importantes de la historia musical

**6 horas de genial
inspiración en**

**8 LONG PLAY ó
4 CASSETTES
DOBLES**

que reviven las obras más aplaudidas de los clásicos de todos los tiempos

TRASCENDENTAL OFERTA
la colección con 67 temas

\$a 269 (\$ 2.690.000)

**NO ENVIE DINERO
PAGUE AL
RECIBIR LA COLECCION**

ADQUIERA SU COLECCION:

- POR CARTA remitiendo el CUPON SOLICITUD que se acompaña al plé
- TELEFONICAMENTE al 88-0168 o al 86-0736
- PERSONALMENTE en Fca. Acuña de Figueroa 1753 - Lunes a Viernes 9 a 17 hs.

Al recibir la colección a vuelta de correo, abonará al cartero la suma de \$a 269

UNIVERSAL CENTER Casilla 1198 - Correo Central - 1000 - BUENOS AIRES

SOLICITUD

Sres. Universal Center, Casilla 1198 - 1000 C.C. - Buenos Aires

SOLICITO ME ENVIAN LA COLECCION "FUNCION DE GALA"

Al recibir la colección a vuelta de correo, abonará al cartero la suma de \$a 269

Deseo recibir la colección en Cassettes en Discos (marque con una X)

NOMBRE Y APELLIDO

DIRECCION

LOCALIDAD C.P. Nº

PROV.

FIRMA VALIDEZ 30 DIAS

AUTOCLUB 7-83

Si usted adquirió
"La Música más Hermosa del Mundo"
complementela con esta
nueva colección

UNIVERSAL CENTER

la empresa líder en servicios a distancia