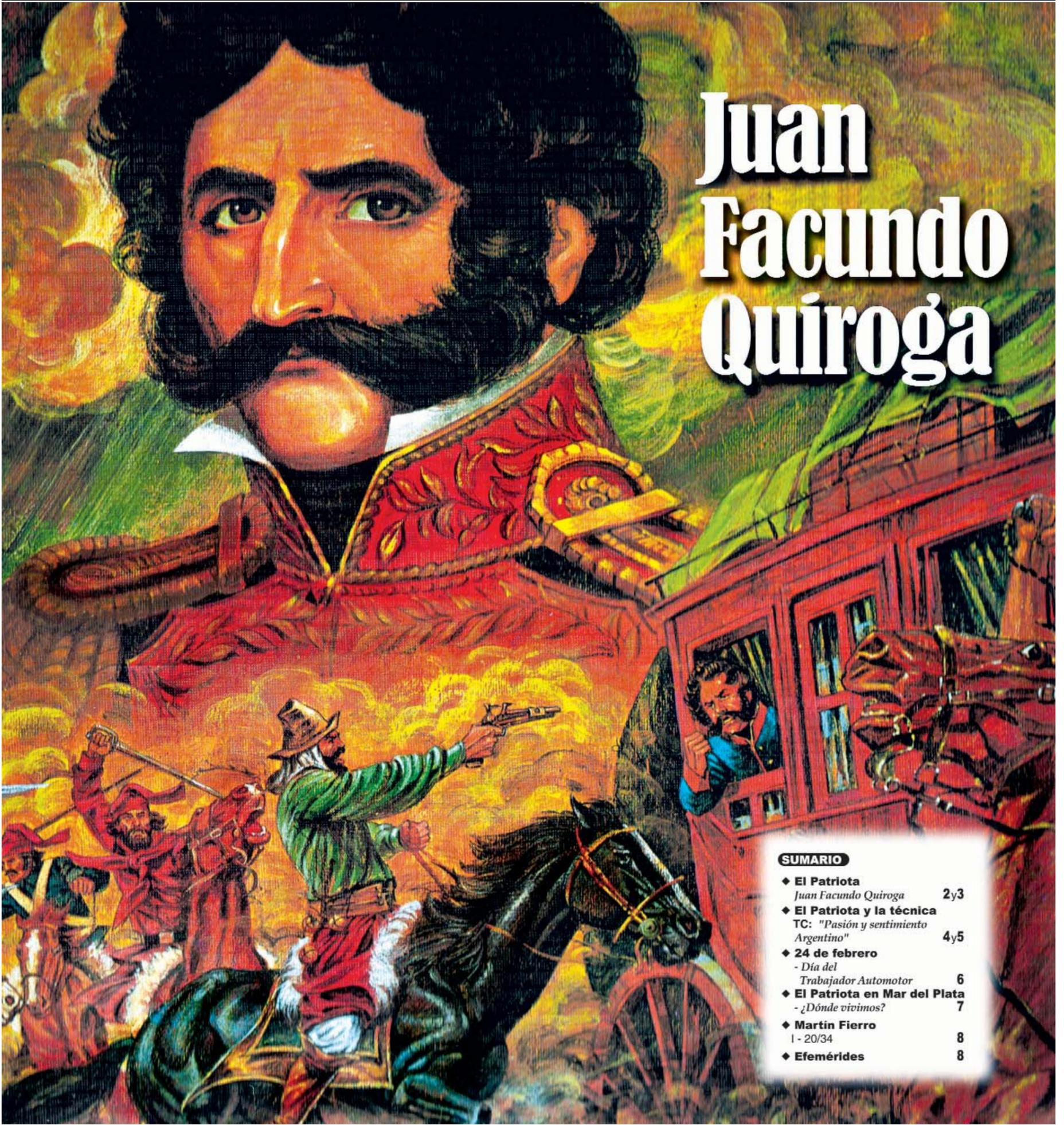


Del Patriota

Cosas de argentinos

Publicación cultural del Sindicato de Mecánicos Seccional Mar del Plata

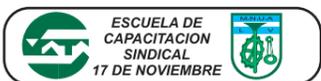
Año I - Número 3 - Mar del Plata, 24 de febrero de 2007



Juan Facundo Quiroga

SUMARIO

- ◆ **El Patriota**
Juan Facundo Quiroga 2y3
- ◆ **El Patriota y la técnica**
TC: "Pasión y sentimiento Argentino" 4y5
- ◆ **24 de febrero**
- Día del Trabajador Automotor 6
- ◆ **El Patriota en Mar del Plata**
- ¿Dónde vivimos? 7
- ◆ **Martin Fierro**
1 - 20/34 8
- ◆ **Efemérides** 8





EDITORIAL

Fe y Esperanza para nuestro pueblo

Quien tiene esperanza vive de otra manera; se le ha dado una vida nueva. Es una realidad que una vasta porción de nuestro pueblo en algún punto "perdió la esperanza" y desde esos momentos fue ciertamente presa fácil de los embates de aquellos que no defienden sus intereses - sino todo lo contrario -, ocupados en fomentar la "destrucción" sistemática de nuestro ser como Nación, logrando en parte dislocar la unidad básica del pueblo argentino, la familia.

A sabiendas que el origen y la composición de la familia está basada en el amor entre el hombre y la mujer y su mutua complementación, es que han hecho un "trabajo" tendiente al enfrentamiento entre los sexos, valiéndose de la llamada "ideología de género", un excéntrico engendro de la antropología anglosajona. Las consecuencias de **dividir las aguas**, han sido la degradación de las figuras paterna y materna, la confusión de las relaciones de filialidad y fraternidad y finalmente, la disolución de los vínculos familiares que son la verdadera escuela de la solidaridad y del "tejido social".

Presentada como una atractiva reivindicación del rol de las mujeres en la sociedad, se encuentra detrás la voluntad de los esclavistas de siempre, empeñados en sustituir el machismo por el hembrismo, para seguir alentando el enfrentamiento con la misma idea contracultural.

El hombre y la mujer se deben integrar complementariamente, fortaleciendo la relación matrimonial sobre la que descansan las mayores responsabilidades de la vida familiar, porque a la vez, la recuperación de la familia es la condición indispensable para la reconstrucción de nuestra comunidad, entendida ésta como "familia de familias" y base de la práctica de la amistad social, que es la que desaloja la violencia y construye la paz.

En el mismo sentido, nuestro pueblo puede concebirse como un conjunto de comunidades cuya expresión genuina constituye la "soberanía nacional". De modo que hay una directa conexión entre la "soberanía de la familia" con la "soberanía nacional".

En ésta lucha por la reconstrucción del hombre argentino, la reconstrucción de la familia y la organización del pueblo son tareas impostergables que permiten el desarrollo de todos, sin distinción de credo ni de signo político, porque la esencia de la lucha es la de hacernos mas responsables, devolviéndole la fe a nuestra gente, esto es, "estar firmes en lo que se espera, estar convencido de lo que no se ve".

Hacer mas libre y responsable a nuestro pueblo, devolviéndole la fe, es organizar, crear trabajo digno con justa retribución, brindar educación y capacitación. No basta con el crecimiento de la economía, si se basa en la esclavitud del hombre: observemos que a pesar de un crecimiento económico superior al 8% anual, los índices de delincuencia, desintegración social y degradación de las personas han aumentado. Entonces ¿es sólo una cuestión material?

Los "gurúes" de la economía y el materialismo político no alcanzan a comprender: la fe nos da algo. Nos da ya, ahora, algo de la realidad esperada, y esta realidad presente constituye para nosotros una "prueba" de lo que aún no se ve. Ésta prueba "atrae al futuro dentro del presente", de modo que el futuro y no es el puro «todavía-no». El hecho de que este futuro exista, cambia el presente, que queda a su vez marcado por la realidad futura.

Por nuestra parte, "estamos firmes" en la espera de una gran Nación, con un pueblo feliz. Estamos convencidos de ese futuro, que debería existir en todos los corazones bien templados. Estamos convencidos... aunque aún no se ve.

Gastón Villatoro.

Juan Facundo Quiroga

Nace de familia principal, en Los Llanos de La Rioja, hacia 1788. Es descendiente de los reyes Reciarío II y Recaredo I El Católico, del siglo VI. Comandante militar de Los Llanos en 1819, su vida es un generoso oficio para enderezar la patria, desde la Independencia a las disensiones civiles.

Cuando la absurda "presidencia" rivadaviana de 1826 empastiche las relaciones nacionales, la Legislatura de La Rioja rechazará por boca de Castro Barros la componenda unitaria.

Quiroga -memorioso lector de los Evangelios- será el brazo en armas de su provincia, enarbolando pendón muy famoso: **religión o muerte**. Cumpliendo órdenes del gobernador Villafañe marcha sobre Lamadrid, salteador unitario del gobierno tucumano y cabeza inmediata de la trenza porteña que subversión a las provincias alzadas contra la "autoridad" de Rivadavia. En El Tala será su victoria. Luego licencia a la tropa, que "no es gente de muerte, sino hacendados y labradores".

Rechazado por el país cae Rivadavia en 1827. Pero las minorías portuarias insisten en asaltar el mando. En diciembre del 28 se levantarán con Lavalle, fusilando al gobernador de Buenos Aires. Habrá coplas augurales:

*Bustos y López
Solá y Quiroga,
oliendo a soga
desde hoy están.
Ojo a Navarro
y la barba en remojo.*

Paz va hacia Córdoba para voltearlo a Bustos. En junio del 29 sale a buscarlo Quiroga, alcanzándolo en La Tablada, batalla sin olvido para el coraje montonero. Dos días dura el combate. "Es la acción más arriesgada que he visto en mi carrera", dirá Paz. El riojano es vencido derrochando agallas, y en pocos meses exige la revancha: Oncativo, 20 leguas al sur de Córdoba. Otra vez será vencido. Ahora por sorpresa. El manco Paz arma una Liga unitaria con gobernadores que nombra a dedo en varias provincias amotinadas. Van en su derrota tropas regulares en cumplimiento del Pacto Federal. Don Juan Facundo cubre más de 230 leguas en 40 días de marchas forzadas al frente de su ejército, triunfando en Río IV, Río V, San Luis, Potrero del Chacón. Desbarata la insurrección unitaria de Cuyo y pone sitio a Córdoba. Ahí está Paz. Quiroga tiene el desquite al alcance de su mano, pero una boleadora certera sujeta el caballo del general José María, quien cae prisionero de soldados santafecinos.

En La Ciudadela -noviembre de 1831- cerca del Tucumán, **Quiroga aplasta los restos del ejército unitario** a órdenes de Lamadrid. "Todo lo que se hace por la fuerza y contra el sentimiento de los pueblos no tiene duración", le escribe a Rosas.

La concordia vuelve por un tiempo a la República.

A comienzos de 1833 es designado comandante general de la campaña al desierto que or-



ganiza el Restaurador, ayudando con armas y dinero al equipamiento de la expedición. Las divisiones del oeste y el centro van al mando de dos generales que le responden personalmente: Félix Aldao y Ruiz Huidobro.

Pero la guerra política sigue. "Es necesario emplear el terror para triunfar", signa en Chile don Sarmiento. Enredos turbios enfrentan a los gobernadores federales de Tucumán y Salta, generales Heredia y Latorre. El mandatario bonaerense Maza, aconsejado por Rosas, designa al hombre indicado para lograr la paz: Juan Facundo Quiroga. El hombre se entrevista con el Restaurador y parte hacia el norte, rechazando escoltas.

Han hablado de la situación general del país y de la perenne monserga unitaria: la constitucionalización argentina. Ambos coinciden en que la ley escrita sólo viene a codificar costumbres ya establecidas, pero que no sirve para sentar la paz -ni menos fundar un país- por decreto. Al país es necesario hacerlo previamente, y luego vendrá la constitución que lo atestigüe. De no, su efecto será nulo. ¿Cuántas constituciones tuvo el país desde 1853 a hoy, y cuántas veces fueron violadas?

El pensamiento de Rosas llega por escrito a Quiroga en manos de un chasque que lo alcanza sobre la marcha. Será la conocida carta de Figueroa -que parece escrita en nuestros días- y que tiene un final entre melancólico y premonitorio: "Adiós compañero. El cielo tenga piedad de nosotros, y dé a usted salud, acierto y felicidad en el desempeño de su comisión; y a los dos, y demás amigos, iguales noceros, para defendernos, precavernos y salvar a nuestros compatriotas de tantos peligros como nos amenazan".

A fines de diciembre, pleno, viaje, Quiroga rompe un eje de la galera y le noticia a don Juan Manuel: "Pitambalá. 25 leguas de Santiago. Compañero y muy apreciado amigo: hoy a las 7 de la mañana llegué a éste de la fecha y por ello verá que no he sido moroso en la diligencia". A comienzos del 35 es ultimado insidiosamente el general Latorre. "Pinten el hecho como quieran; él no será otra cosa que un asesinato horrendo", dice Quiroga.

A pesar de la situación logra un acuerdo en Santiago, entre los mandatarios de Tucumán y Salta, para evitar "la fatal idea" de incorporar Jujuy a Bolivia, aclarando que "son traidores a la Nación los autores de este proyecto, y dignos de ser perseguidos a muerte".

La manganeta unitaria queda malograda y Quiroga pega la vuelta. En posta Ojo de Agua le avisan algo que no es misterio para nadie: gente de los Reinafé lo aguitan para asesinarlo. El riojano no es hombre de miedos chicos; prepara algunas armas y cierra el ojo, que ya es noche y el sueño se está encima. Cuando a la mañana siguiente -16 de febrero de 1835- llegue al curato de Tulumba, reco-

do de Barranca Yaco al norte de Córdoba, una partida a órdenes del capitán Santos Pérez va a detenerle la marcha. Quiroga asoma la testa y pregunta por el jefe, mandando. **La respuesta viene en un balazo que le abre el entrecejo**, tumbando la vida que no pudieron batallas como El Tala y La Tablada. Todos sus acompañantes serán degollados. Los asesinos van a repartirse ropas, dinero y efectos, desbarrancando la galera por el monte y el verano.

Al llegar la noticia a Buenos Aires será suspendido el Carnaval, y el miedo de todos por este asesinato alevoso empujará la dictadura de don Juan Manuel. Al fusilamiento de Dorrego, al despene del general Villafañe camino de Chile, del general Latorre y el coronel Aguilar a lanzazos, se sumaba ahora este crimen de Quiroga en Barranca Yaco, todos a fierro unitario y sin tiempo para morir cristianamente.

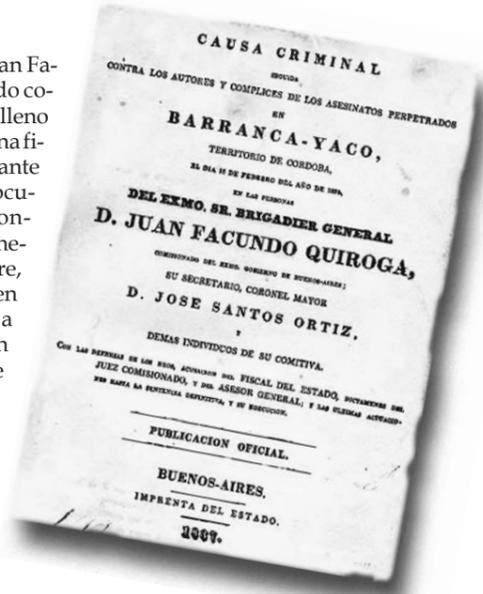
Cuando Rosas asuma de nuevo el gobierno, los restos de Quiroga vendrán a Buenos Aires por la calle del oeste. Lo harán en carroza pintada de rojo, habrá banderas a media asta, tropas en honores y todo un pueblo conmovido acompañando al caudillo bien armado.

"El Tigre de los Llanos"

"Valentía, Sangre y Mito"

Los grandes hombres se transforman en mitos, traspasando la era de los tiempos y mereciendo el reconocimiento tanto de sus seguidores como de sus detractores. Este es el caso del "Tigre de los Llanos", Don Facundo Quiroga, su figura despierta admiración, todavía dicen resuenan en lo llanos de la Rioja, sus arengas y el bochinche de sus incontenibles cargas de caballería a tacuara y sable, al grito de ¡Religión o Muerte! o ¡Viva la Santa Federación!, defendiendo los intereses de nuestra Patria en contra de las políticas extranjerizantes fomentadas por el bando unitario. Sin embargo el mismo Sarmiento el, enemigo natural de los caudillos sorprende en su libro "Civilización i Barbarie. Vida de Juan Facundo Quiroga" mas conocido como FACUNDO, si bien esta lleno de falacias, no puede con la una figura tan imponente e importante de este hombre-mito; esto ocurre cuando el hombre se convierte en mito y, el mito se genera a partir de un gran hombre, esto quedó grabado a fuego en el corazón de nuestra gente a tal punto, que aunque existan críticas su figura siempre emerge, incluso de la muerte. Si no, observemos un fragmento del libro FACUNDO, donde Sarmiento, describe con inusitado realismo la figura del caudillo a diez años de su desaparición física:

zación i Barbarie. Vida de Juan Facundo Quiroga" mas conocido como FACUNDO, si bien esta lleno de falacias, no puede con la una figura tan imponente e importante de este hombre-mito; esto ocurre cuando el hombre se convierte en mito y, el mito se genera a partir de un gran hombre, esto quedó grabado a fuego en el corazón de nuestra gente a tal punto, que aunque existan críticas su figura siempre emerge, incluso de la muerte. Si no, observemos un fragmento del libro FACUNDO, donde Sarmiento, describe con inusitado realismo la figura del caudillo a diez años de su desaparición física:



¡Sombra terrible de Facundo, voy a evocarte, para que, sacudiendo el ensangrentado polvo que cubre tus cenizas, te levantes a explicarnos la vida secreta y las convulsiones internas que desgarran las entrañas de un noble pueblo! Tú posees el secreto: ¡revelánoslo! Diez años aún después de tu trágica muerte, el hombre de las ciudades y el gaucho de los llanos argentinos, al tomar diversos senderos en el desierto, decían: "¡No, no ha muerto! ¡Vive aún! ¡El vendrá!". ¡Cierto! Facundo no ha muerto; está vivo en las tradiciones populares, en la política y revoluciones argentinas; en Rosas, su heredero, su complemento: su alma ha pasado a este otro molde, más acabado, más perfecto; y lo que en él era sólo instinto, iniciación, tendencia, convirtiéndose en Rosas en sistema, efecto y fin. La naturaleza campestre, colonial y bárbara, cambió en esta metamorfosis en arte, en sistema y en política regular capaz de presentarse a la faz del mundo como el modo de ser de un pueblo encarnado en un hombre, que ha aspirado a tomar los aires de un genio que domina los acontecimientos, los hombres y las cosas.



En el cementerio del Norte (hoy Recoleta) esta estatua, de una virgen doliente, que fue encargada a un gran escultor italiano. Era tan bella y conmovedora que no faltaron imitaciones en el mismo cementerio. Pero la original fue encargada por la familia de Quiroga, cuya hija estaba casada con un noble italiano. Según investigaciones, el cuerpo de Quiroga estaba enterrado de pie y con una espada para mirar de frente al Creador y hacerle frente al juicio de la historia.

El general Quiroga va en coche a la muerte

*El madrejón desnudo ya sin sed de agua
y una luna perdida en el frío del alba
y el campo muerto de hambre, pobre como una araña.
El coche se hamacaba rezongando la altura;
un galerón enfático, enorme, funerario.
Cuatro tapaos con pinta de muerte en la negrura
tironeaban seis miedos y un valor desvelado.
Junto a los postillones jineteaba un moreno.
Ir en coche a la muerte ¡qué cosa más oronda!
El general Quiroga quiso entrar en la sombra
llevando seis o siete degollados de escolta.
Esa cordobesa bochinchera y ladina
(meditaba Quiroga) ¿qué ha de poder con mi alma?
Aquí estoy afianzado y metido en la vida
como la estaca pampa bien metida en la pampa.
Yo, que he sobrevivido a millares de tardes
y cuyo nombre pone retemblo en las lanzas,
no he de soltar la vida por estos pedregales.
¿Muere acaso el pampero, se mueren las espadas?
Pero al brillar el día sobre Barranca Yaco
sables a filo y punta menudearon sobre él;
muerte de mala muerte se lo llevó al riojano
y una de puñaladas lo mentó a Juan Manuel.
Ya muerto, ya de pie, ya inmortal, ya fantasma,
se presentó al infierno que Dios le había marcado,
y a sus órdenes iban, rotas y desangradas,
las ánimas en pena de hombres y de caballos.*

Jorge Luis Borges,
Luna de enfrente, 1925.



El 27 de mayo de 1837 los hermanos José Vicente y Guillermo Reynafé y Santos Perez y otros 9 reos fueron condenados a ser fusilados, otros 24 sentenciados debían ser sorteados, reservando para 17 de ellos la pena de muerte. José Vicente, Guillermo Reynafé y Santos Pérez, tras ser fusilados, fueron colgados y exhibidos durante seis horas en la Plaza de la Victoria como instigadores y ejecutores del asesinato del General Juan Facundo Quiroga

Facundo, en fin, siendo lo que fue, no por un accidente de su carácter, sino por antecedentes inevitables y ajenos de su voluntad, es el personaje histórico más singular, más notable, que puede presentarse a la contemplación de los hombres que comprenden que un caudillo que encabeza un gran movimiento social no es más que el espejo en que se reflejan, en dimensiones colosales, las creencias, las necesidades, preocupaciones y hábitos de una nación en una época dada de su historia.

El hombre de la campaña, lejos de aspirar a semejarse al de la ciudad, rechaza con desdén su lujo y sus modales cortesés, y el vestido del ciudadano, el frac, la silla, la capa, ningún signo europeo puede presentarse impunemente en la campaña.

Los argentinos, de cualquier clase que sean, civilizados o ignorantes, tienen una alta conciencia de su valer como nación; todos los demás pueblos americanos les echan en cara esta vanidad, y se muestran ofendidos de su presunción y arrogancia. Creo que el cargo no es del todo infundado, y no me pesa de ello. ¡Ay del pueblo que no tiene fe en sí mismo! ¡Para ése no se han hecho las grandes cosas!



Pasión y sentimiento argentino

(1ra Parte)

Tan nuestro como el mate o el asado, sigue siendo parte integral de la ideosincrasia de nuestro "Pueblo". A pesar de sus detractores a traspasado todas las etapas de nuestro automovlismo, llenando los autodromos de simpatizantes "a lo largo y la ancho" de nuestro pais durante decadas.



■ CHEVY II O CHEVITU

El Turismo Carretera cumplió 70 años, es la categoría del automovilismo argentino mas arraigada a nuestros sentimientos.

En nuestro país las carreras de autos se desarrollaban de manera amateur en diferentes zonas. No había una categoría determinante o una clasificación de los autos por algún reglamento al momento de inscribirse en la línea de largada.

Se disputaban carreras en forma dispersa, las de ruta eran por ejemplo desde Recoleta hasta El Tigre, desde Rosario a Santa Fe o tramo similar donde los caminos ya estuvieran trazados.

También estaban las "cuadras" denominación igual que las de caballos, donde 4 automóviles hacían la disputa, en la algunos lugares se construyeron circuitos de tierra compactada y allí las reuniones eran más asiduas.

Podríamos decir que el TC es otro invento argentino, ya que nació con un objetivo de federalismo.

La popularidad de las carreras de autos hizo que el Automóvil Club Argentino tratara de reglamentar y ordenar las disputas de diferentes categorías en nuestro país

Así es que el 20 de junio de 1937 se autorizó la realización del **Gran Premio** con algunas características a tener en cuenta:

a) Se permitía participar solamente a los automóviles cuyas carrocerías fueran cerradas. Se Prohibió de participación de autos especiales de carrera (baquet) y autos sport.

b) La extensión de la prueba debería superar los 1.000 Km., recorriendo diferentes caminos que estuvieran o no debidamente trazados, (debiendo transitar por caminos vecinales y/o senderos), de ser necesario y cuando la situación lo requiera y las autoridades lo determine se abrirá un nuevo camino, el que será transitado previamente por los controladores designados para el evento; el transito deberá ser por mas de una provincia, (mínimo dos)

c) La velocidad máxima no debía superar los 120 Km./h

d) Denominación de "Raid Larga Distancia" en lugar de carrera.

Y el 5 de Agosto de ese mismo año, sesenta y nueve (69) pilotos y sus acompañantes a bordo de automóviles de serie con pocas reformas largaron en competencia por unos 6.894 kilómetros, divididos en diez (10) etapas y pasando por trece (13) capitales de provincia.

Los autos eran rearmados con gran esfuerzo y dedicación; la preparación consistía principalmente en retirar el asiento trasero y en este espacio se agregaba un tanque auxiliar de combustible, gomas de auxilio, repuestos y herramientas.

El ganador de aquel "Raid Larga Distancia", fue Ángel Lo Valvo, bajo el seudónimo "Hipómenes", por ende el primer campeón de la categoría, aunque como le pasaría a Ricardo Risatti (ganador en 1938) sus títulos no serían reconocidos como "oficiales", ya que recién en 1939 la CDA (Co-

Chasis: monocasco o compacto
Motor: 6 cilindros en línea, 3800 cc. Diámetro x carrera: 98,5 X 83 Válvulas a la cabeza.

Relación de compresión: 9,5:1
Carburadores: 3 Weber doble cuerpo.
Distancia entre Ejes: 2.790 mm.
Suspensión:

Delantera independiente de paralelogramo deformable con espirales y amortiguadores. Trasera eje diferencial sujeto con ballestas y amortiguadores

Transmisión: 4 marchas adelante y M. Atrás "Corvette"
Peso: Vacío (Kg): 1279
Dirección: Bolillas recirculantes
Neumáticos: 6.40 x 13"

Potencia del motor original de 127 hp se eleva a 220 hp, y el regime de 4.400 a 6200 R.P.M.

Velocidad máxima: 230 km/h, la velocidad en que podía doblar en las curvas, (en algunos casos hasta 20 km/h mas que sus rivales)
Virtud:





Cupecita perteneciente a Oscar Alfredo Gálvez, apodado "el aguilucho". Fue uno de los más grandes ganadores de la historia del Turismo Carretera. Obteniendo los campeonatos de las temporadas 47, 48, 53, 54 y 61. Ganó 6 grandes premios y 43 carreras.

misión Deportiva Automovilística del Automóvil Club) dispondría que los ganadores serían proclamados campeones oficiales dentro de las tres categorías creadas: Pista, Velocidad y Carretera. Así pues Ángel Lo Valvo a bordo de un Ford se alzó con el primer título oficial de Carretera en 1939; de esta forma y sin saberlo nacía el TC.

En 1940 y 1941 un muchacho proveniente de Balcarce al comando de un Chevrolet sería el campeón, Juan Manuel Fangio, no dudamos que desde esa época podemos ya encontrar el nacimiento de la rivalidad entre Ford y Chevrolet.

La Segunda Guerra Mundial impidió el desarrollo del TC por falta de repuestos, autos y combustibles. Se produce un paréntesis entre 1942 y 1946.

En la posguerra el automovilismo vuelve a cobrar vida y por gestiones del A.C.A. (Automóvil Club Argentino) y a través del apoyo económico del gobierno, encabezado por el Gral. Juan Domingo Perón, Juan Manuel Fangio emigra a Europa, donde brillaría consagrándose 5 veces campeón del mundo en la Fórmula Uno.

Mientras tanto en nuestro país comenzaba a crecer la figura de los hermanos Juan y Oscar Gálvez, las carreras se iban sucediendo, y a entibiarse el alma con la pasión por los "fierros".

En 1948 se proyecta y lleva a cabo la más memorable de las carreras, la mayor gesta de automovilismo argentino: el **Gran Premio América del Sur**, también conocida como "LA BUENOS AIRES - CARACAS", (aquél era el recorrido), con catorce etapas que unieron Buenos Aires - Lima - Caracas - Lima - Buenos Aires.

Jamás volvería a realizarse tremenda competencia en el continente. Los corredores argentinos fijaron en ese momento el camino por donde años posteriores se trazaría la actual ruta Panamericana.

Fue una carrera única e irrepetible, cuentan como un valioso testimonio quienes tuvieron la suerte de vivirla en aquel tiempo. Resulto también única porque nunca en el mundo entero se había realizado una carrera con semejante recorrido. Pasaron los autos por las llanuras, por montañas, puentes endeble, selvas, rutas pavimentadas o simples huellas de tierra en inciertos

parajes, todo esto rodeado de cierto romanticismo, algo que los rallies profesionales no tienen.

Una vez más el TC y sus pilotos trazaron verdaderos caminos de progreso, ya no en Argentina sino en el mismo continente.

En la década del 50 la organización de carreras es importante, con "grandes premios" que recorrían el país.

También comienzan las famosas "vueltas": de Necochea, Tres Arroyos, Santa Rosa, Hughes, Firmat, Salto, Rufino y otras.

Los caminos se iban abriendo y la emoción, de ver venir un coche de carreras dejando una densa polvareda a su paso, se hizo costumbre, los grandes premios solían largarse el día jueves y terminar el domingo.

En los años siguientes se fue afianzando binomio-piloto y acompañante preparador-donde a los automóviles y motores eran trabajados artesanalmente por los mecánicos con el objetivo de conseguir mejores promedios de velocidad.

Los Hnos. Gálvez y Emiliozi tuvieron la hegemonía de los campeonatos del Turismo Carretera por casi tres lustros.

Institucionalmente pasan cosas, el 30 de agosto de 1960 nace la ACTC con "el objetivo principal de la defensa y ayuda de sus asociados".

A principios de los '60 el crecimiento de nuestra industria automotriz, trajo nuevos autos, tales como Chevrolet 400, Falcon, Valiant.

Un nuevo concepto en automóviles, "los compactos", autos más livianos, más bajos y nuevos motores, estos permitían una mayor velocidad y mejor desempeño en caminos trabados.

Un nuevo desafío se lleva a cabo, organizado entre el Mar del Plata Automóvil Club, el Club Jorge Newbery de Venado Tuerto y el Automóvil Club de Chile, una prueba que consistía en unir el Atlántico con el Pacífico, denominándose "Gran Premio Dos Océanos Súper YPF", el 17 de marzo de 1965 largaron desde Mar del Plata hasta Viña del Mar y regresaron a Mar del Plata, recorriendo 4169 Km.

En 1967 debuta el "gran argentino", el TORINO, transformando definitivamente el concepto de un auto de carreras, "las cupecitas" em-

prendían su retiro habiendo dado batalla hasta el '66, si bien siguieron participando en algunos años posteriores, no pudieron conservar el protagonismo de los años inmediatos anteriores.

La pasión, el fervor, la alegría o desazón, que producía el automovilismo en estos años llegaba a público por diversas formas y medios; se podía ver la carrera desde la ruta si se era vecino cercano o se viajaba al pueblo siguiendo para verla, pero cuando las distancias eran imposibles de recorrer, estaba la radio.

Las transmisiones eran "únicas", podíamos hasta imaginar que la veíamos.

Los relatores describían con lujo de detalles los hechos y acontecimientos de toda la ruta.

Los clásicos eran: "Coche a la Vista", "Campeones en el camino" y "Carburando", y sus relatores tenían dichos o muletillas que los hacían inconfundible, Luis Elia Sojot con su "¡Cooche a la vistaaaa! y si el sol brillaba decía: "Hoyes un día peronista", Carlos Legnani diciendo "buenos días Campeones", o "en esta mañana de Campeones", e Isidro González Longhi haciendo repicar la "erre" en "Carrrrrrburando por LS5 la deportiva del país"; también Isidro González Longhi impuso la magnífica idea de seguir la carrera de autos a lo largo de la ruta, en algo totalmente novedoso: EL AVION, que sobrevolaba la ruta, transmitiendo desde la altura las incidencias de esta.

Desde la cabina de transmisión el locutor con un "adelante el avión, adelante el avión", solicitaba informe, pero cuando se escuchaba "llamando el avión, llamando el avión", (llamado que era desde el aire) era para temblar, algo había pasado, y a rezar para que no sea nada malo.

Eduardo Godoy

Continuará en el número 4



LA GALERA de Emiliozi

Motor:	Ford 1946
Denominación:	69-A, 8 cilindros en V a 90°
Potencia:	100 hp a 3800 R.P.M.
Diámetro x Carrera:	80,95 x 95,25
Alimentación:	1 carburador doble boca.

DATOS DE LA PREPARACIÓN:

Motor:	
Diámetro x Carrera:	81,017 x 95,25
Cilindrada:	3.926,5cc

Tapas de cilindros: canadienses de aluminio, con cámaras de combustión tipo "Ricardo".

Árbol de levas: Montal o Minoletti (según el circuito), de cromo níquel con 12 mm de alzada.

Válvulas: admisión de 41 mm de diámetro "Súper Freccia".

Escape originales

Resortes: de competición marca "Iskenderian"

Cigüeñal: muñones y cojinetes originales Ford 1946, por seguridad se cambiaban cada 2 carreras.

Pistones: nacionales de aleación liviana, marca "Allyum", aros y pernos: "Kim".

Bielas: origen italiano, proyectadas y diseñadas en el País.

Volante de motor: de Ford 1939.

Lubricación: forzada a carter lleno con 7 lts., mas 10 lts. en un depósito, los cuales eran refrigerados con un radiador "Arévalo", empleando aceite SAE 40.

Múltiple de admisión: "Edelbrock" con 4 carburadores Ford F-600 standard doble cuerpo.

Refrigeración: radiador y motor, 15 litros y depósito adicional totalizando 32 lts.

Encendido: magneto marca "Wico" (EEUU), uno por fila de cilindros, bujías "Champion" J6.

Combustible: nafta de 130 octanos, alojada en tanque de aluminio de 260 un lts.

Chasis: Ford 1939.

Suspensiones: delanteras y traseras de ballestas (elásticos) transversales y dos amortiguadores tipo "Houdaille" por rueda.

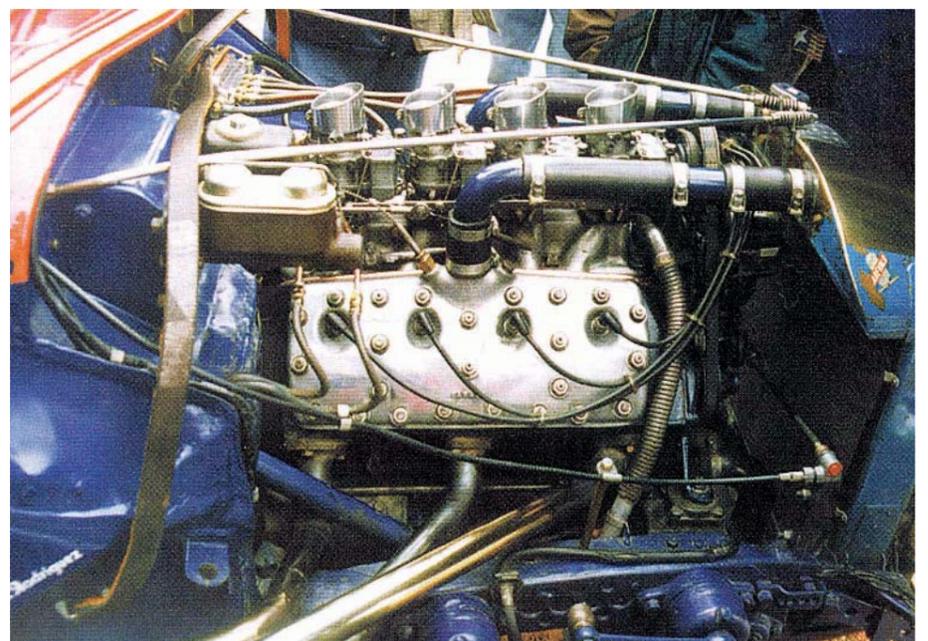
Frenos: delanteros de Buik, traseros Ford con patines de 45 mm de ancho, asistidos por servo.

Transmisión: caja de 3 velocidades, embrague monodisco y diferencial de Ford 1939 original.

La potencia se estimaba en 200 hp. A 5600 R.P.M., y con la desmultiplicación 3,40:1, alcanzaba velocidad final de 225 Km/h, (año 1962)



Vista frontal de "la coloradita" de Juan Manuel Bordeau durante la inauguración del centro de formación profesional Nº 406 de SMATA anexo Balcarce, que lleva el nombre de Rubén "Toto" Fangio, preparador de esta gloria de nuestro automovilismo. Juan Manuel Bordeau fue campeón del TC en la temporada 1966; pilotando este Chevrolet modificado ganó 21 carreras.



D Fecha instituida como Día del Trabajador del Automotor

Para los MECANICOS DEL SMATA significa una fecha fundamental en el CALENDARIO DE HECHOS CON ESENCIA NACIONAL.



El 24 de febrero de 1946 el Coronel Perón gana el gobierno, en las elecciones democráticas hasta ese momento, más limpias de la historia Argentina. Recordamos que, luego de derrocado Hipólito Irigoyen, se sucedió algo más de una década de "fraudes patrióticos" bien catalogada como la "década infame", donde se entronizaba en el gobierno a personajes salidos de centros extrajeros de poder como la Sociedad Rural, el Círculo Militar u otros similares, para obtener un continuismo en el poder, de políticas emanadas para su beneficio desde Inglaterra al principio y EEUU, luego.

Precisamente en esa elección el entonces CORONEL PERÓN se enfrentó con una coalición de partidos políticos entre los que se encontraban radicales, socialistas, comunistas etc. que eran liderados por el embajador de EEUU, Spruille Braden a quien Perón inteligentemente hizo centro de su campaña, despertando en el electorado el SENTIMIENTO DE PATRIA que culminaría con el triunfo en las elecciones del 24 DE FEBRERO, acuñando desde allí, la frase que sería el leí motiv de sus gobiernos JUSTICIA SOCIAL, INDEPENDENCIA ECONOMICA y SOBERANIA POLITICA.

A partir de su gestión al frente del gobierno que más aplicó, lo que él daba en llamar tan campechanamente "el reparto de la torta". Volcó hacia



los sectores más humildes la justicia que jamás se había aplicado en el sector laboral.

Dio carácter de Ministerio de Trabajo a la entonces Secretaría de Trabajo y Prevención. Inundó la Legislación Laboral de reglamentaciones favorables a los trabajadores como el Estatuto del Peón, El aguinaldo, las Cajas de Jubilaciones, el Turismo Social, creando las hoy vigentes Colonias de Turismo de Chapadmalal y Embalse de Río Tercero en Córdoba, favoreció la discusión de los Convenios Colectivos de Trabajo a través de la Ley 14250 que reguló las relaciones en los distin-

tos sectores fabriles y de servicio, con la participación igualitaria de empresarios y trabajadores.

Por sobre todo, dio conciencia de clase a los trabajadores, pero no con el tradicional enredo marxista del clasismo, sino con la sabia y abarcativa definición de que en LA ARGENTINA HAY UNA SOLA CLASE DE HOMBRES, LOS QUE TRABAJAN.

Introdujo en la Constitución Nacional de 1949 LOS DERECHOS DE LOS TRABAJADORES, luego conculcados por los ideólogos que lo derrocaron en 1955, y que todavía le adeudan a la sociedad trabajadora quienes participa-



ron de reformas constitucionales posteriores, sosteniendo que con el maquiado Artículo 14 bis de la Constitución actual se remedió tamaña injusticia con el Pueblo Trabajador Argentino.

Si algo faltaba dentro de esta explicación de porque elegimos esta fecha para que nos representará como nuestro DÍA en el calendario del Movimiento Obrero Argentino debemos recordar que es nuestra madrina la amada EVITA, quien el 1 de Junio de 1946 hizo entrega de la PERSONERIA GREMIAL DEL SMATA al en-

tonces, nuestro primer Secretario General Cro. Adolfo García.

Por todo esto y mucho más EL SMATA UNDE SUS RAICES EN LA CONTINUIDAD DEL GRAN MOVIMIENTO NACIONAL QUE TRAZARON SAN MARTIN, BELGRANO, ROSAS, GUEMES, LOS CAUDILLOS, CARLOS PELEGRINI, LOS GENERALES SAVIO Y MOSCONI Y QUE TUVO SU CORRELATO EN EL SIGLO XX en el Movimiento Nacional nacido el 17 de Octubre de 1945 y que lideraron PERÓN y EVITA.



A través de este espacio, trataremos de "informarnos" sobre el por qué de los nombres de las calles de nuestra ciudad; al igual que en el resto del país, cada nombre trata de evocar un personaje o fecha de nuestra historia nacional o local. Desde aquí, vamos a tratar de, sin caer en la soberbia, echar un poco de luz en algunas particularidades que le dieron nombre a las calles de la ciudad en **DONDE VIVIMOS**

Continuamos desarrollando parte de la historia de nuestro país. Describiendo hechos históricos y personajes sobresalientes que dan nombre a nuestras calles marplatenses. En esta oportunidad, desde la avenida Cristóbal Colón hasta Juan José Castelli.

CRISTÓBAL COLÓN: Nació en el año 1451 supuestamente en Génova (Italia), aunque nunca firmó en genovés, lo hacía en castellano. Siempre ocultó su origen y familia; no así a sus herederos.



Marinero desde los 15 años y al mando de un barco desde los 20, recorrió todas las rutas comerciales del Mar Mediterráneo. En su estadía en Portugal aprendió a conocer el océano atlántico; realizando viajes comerciales entre Inglaterra e Islandia. Hacia 1483 presentó su proyecto de circunnavegación en el que buscaba encontrar un camino que lo lleve hacia la India (país de las especias del mundo); pero fue rechazado por la corona Portuguesa. Ante esta negativa se presenta ante los Reyes católicos en 1486, pero un grupo de científicos de la época se lo anuló nuevamente. En abril de 1492 la corona Española decide respaldar su empresa. El 2 de agosto de ese año; parte del Puerto de Palos con tres embarcaciones, la Pinta, la Niña y la Santa María; con una tripulación de 90 hombres. Su erróneo cálculo de navegación lo llevó a descubrir un continente; el 12 de octubre de 1492 el marinero Rodrigo de Triana gritó "tierra". Con posterioridad realizó tres viajes más sin reconocer su logro; desahuciado por no haber encontrado las rutas comerciales que lo llevarían a oriente, fallece el 20 de mayo de 1506 en Valladolid.

GUILLERMO BROWN: Nació en Foxford, Irlanda el 22 de julio de 1777. Emigro con toda su familia de muy niño a los Estados Unidos; huérfano desde su infancia ingresó como grumete en un barco de guerra inglés. En 1809 contrae matrimonio y emigra hacia el Río de la Plata. Compra una goleta llamada "Industria" y realiza traslados comerciales entre Montevideo y Buenos Aires. Al producirse la revolución de Mayo se adhiere fervientemente y acepta en 1814 el mando



de una pequeña flota para asediar a la escuadra Española. Por primera vez sitió Montevideo y por sus logros el gobierno de Buenos Aires lo designó comandante general de la marina. En 1826 participa en la guerra contra el imperio de Brasil, logrando grandes victorias con menos cantidad de embarcaciones y armamentos. Por orden de Don Juan Manuel de Rosas en 1842 crea una armada y vence a los Riveristas en Montevideo y en 1843 sitia esa ciudad por segunda vez. Este brillante marinero argentino siempre luchó a favor de la independencia Americana. Fallece en Buenos Aires el 3 de marzo de 1857.

¿FALUCHO?: Se ha puesto en duda la existencia de este patriota dentro de nuestra historia. Bartolomé Mitre lo presenta como un soldado argentino de nuestra independencia. Su nombre completo según Mitre era "Antonio Ruiz", fusilado en el Callao (Perú) en 1824, por no rendir honor a bandera Española. Lo describe como un soldado del regimiento 8 del

Río de la Plata, nacido en Buenos Aires, "apodado Falucho". Varios historiadores detrajeron esta historia ya que existen dos Faluchos, el fusilado y otro más que vivía en Lima en 1830. Existen cartas de generales de San Martín diciendo que "el morenito Falucho que era de la compañía de cazadores número 8 y que había tomado una bandera en Maipú, le mandaban saludos San Martín. Lo cual indica que Falucho había sido bien conocido por los generales Guido, Miller y el propio don José de San Martín. En conclusión la historia oficial contada por Mitre es errónea; lo cierto es que un soldado moreno murió en Perú por no rendir homenaje al Pabellón realista; pero no era Falucho; aunque nuestra historia oficial lo inmortalice así.

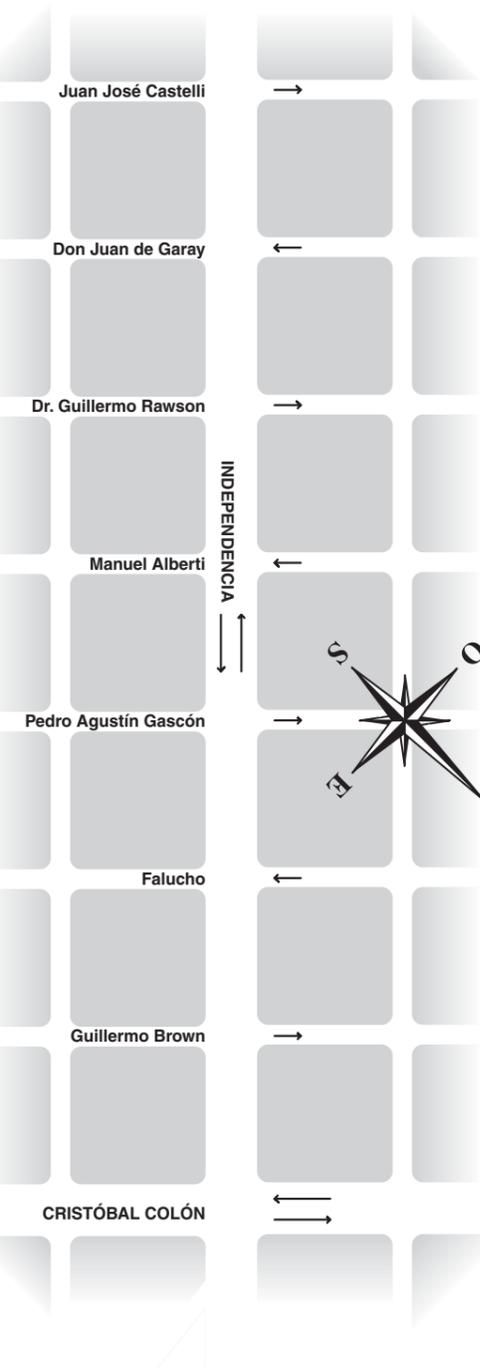
PEDRO AGUSTÍN GASCÓN:

Jurisculto Argentino, nació en Oruro (Bolivia), el 9 de julio de 1764. Desde pequeño viajó con su familia a Buenos Aires donde estudió en el Real Colegio San Carlos, de allí viajaron a Charcas (sede política del Virreinato del Río de la Plata en la época de la colonia); recibiendo de abogado. Pertenecía a una familia de altos recursos económicos. En 1809 fue promotor de la revolución de Chuquisaca, con posterioridad ya en 1811 fue presidente de la Real Audiencia de Charcas. Bajo ordenes del General Belgrano participó de la batalla de Salta. Hacia 1814 fue asesor de Rondeau y auditor general de guerra del ejército que operaba en la banda Oriental. De regreso a Buenos Aires presidió la junta de observación y fue elegido diputado para el Congreso de Tucumán. En el cual fue uno de los firmantes del Acta de la Independencia. Murió el 25 de junio de 1824



MANUEL ALBERTI:

Nació el 28 de mayo de 1763. Realizó sus estudios en la ciudad de Córdoba donde se recibió de sacerdote. Fue designado para realizar sus funciones en la ciudad de Maldonado (Uruguay). Durante las invasiones inglesas fue hecho prisionero, pero los patriotas lo liberaron y se incorporó a la resistencia. En 1808 regresó a Buenos Aires para hacerse cargo de la parroquia San Benito de Palermo. Tuvo activa participación en la Revolución de Mayo, pidiéndole el día 22 al virrey Cisneros que cesara en su puesto. Nominado vocal en la Primera Junta de gobierno se alineó ideológicamente a Moreno, con el que publicó en la Gaceta de Buenos Aires numerosos artículos sobre defensa de la libertad y derechos de los ciudadanos. Fue un párroco con principios generales, comprometido con el pueblo y al servicio de la patria. Un argentino que muchos deberíamos imitar. Falleció repentinamente en 1811, algún vende patria festejó su deceso.



DON JUAN DE GARAY

No se sabe con precisión la fecha de nacimiento de este adelantado español. Llegó a América aproximadamente a los 14 años, sobrino de Pedro Ortiz de Zárate (funcionario de la corona Española), con quien vino de España. Residió en Santa Cruz de la Sierra (Bolivia) y en Asunción (Paraguay). Bajo ordenes de Don Torres de Vera Aragón emprendió la misión de fundar un puerto sobre el Río de la Plata. Partió desde Paraguay en 1573, llegó a lo que sería Buenos Aires y retrocedió. En noviembre de ese año fundó la ciudad de Santa Fe. La segunda fundación de Buenos Aires se produce el 11 de junio de 1580 y la llama "Santísima Trinidad", puerto de Buenos Aires. Esta se realiza sin dinero y con familias reclutadas en el Paraguay. Solo 10 de los 75 fundadores eran Españoles, el resto Americano, y su lengua era guaraní. Don Juan de Garay fue el primer español en pisar **Mar Del Plata** en el verano de 1581-1582. Fallece el año 1583; cuando se encontraba descansando a las orillas del Río Paraná con toda su expedición fueron sorprendidos y aniquilados por un grupo de aborígenes Querandíes.



JUAN JOSÉ CASTELLI:

Abogado, político y militar argentino. Nació en Buenos Aires en 1764. Realizó sus estudios primarios en el colegio San Carlos de Buenos Aires; luego se dirigió a Córdoba, concurriendo a la universidad donde estudió teología y filosofía. Cambió su vocación eclesial por la carrera de derecho; realizando un doctorado en la universidad de Charcas. De regreso a Buenos Aires ejerció su profesión y comenzó a involucrarse en política. Como amigo y primo de Manuel Belgrano lo reemplazó en el consulado de Buenos Aires. Como funcionario público promovió la industria, el comercio, la educación pública, la agricultura y el libre comercio. Previo a la revolución de Mayo estaba de acuerdo que la solución a los problemas de nuestras tierras era declarar la **independencia**. Cuando estalla la revolución de mayo intimidado junto a Martín Rodríguez al Virrey Baltasar Hidalgo de Cisneros a convocar a un cabildo abierto. Fue el encargado de defender la posición patriótica y obligó a Cisneros a renunciar. Por su carácter y convicción fue denominado "el orador de la revolución". Ya como miembro de nuestro primer gobierno patrio ejerció la función de vocal. Firme y enérgico en sus decisiones mandó a ejecutar a toda persona que estuviese en contra de la junta. Promovió la revolución en el Alto Perú, logrando la victoria militar de Suipacha y la derrota de Huaqui. Gravemente enfermo, tenía cáncer en la lengua, regresa a Buenos Aires y fallece el 12 de octubre de 1812. La oligarquía porteña nunca valoró sus esfuerzos, ya que lo calumnió y persiguió. Este ilustre actor de nuestra historia dejó su vida por la patria.



DR. GUILLERMO RAWSON:

Nació en la provincia de San Juan en el año 1821. Perteneciente a una familia de buen pasar económico, su padre el Dr. Aman Rawson, era un médico de origen norteamericano. Su madre, María Jacinta Rojo, era de origen Galés. Los estudios primarios los realizó con los Jesuitas y completó los mismos en el colegio nacional de Buenos Aires, donde se graduó de médico. Interesado por la política, ideológicamente unitario, siempre defendió los intereses autonomistas de todo gobierno porteño. Por sus servicios Bartolomé Mitre lo nombró ministro del interior. Al igual que Sarmiento proponía la aniquilación de los caudillos provinciales, la paisanada y los indígenas nativos. Como buen unitario fallece en París en 1890.



Cro. Victorio Musacco
Delegado del SMATA

Claudio Troglla
Secretario de Cultura, Prensa y Difusión

Martin Fierro

II.

Ayery hoy

Parte I

20

Ninguno me habla de penas,
por que yo penado vivo,
y naides se muestra altivo
aunque en el estribo esté:
que suele quedarse a pie
el gaucho mas alvertido.

21

Junta es experiencia en la vida
hasta pa dar y prestar
quien la tiene que pasar
entre su frimiento y llanto,
por que nada enseña tanto
como el sufrir y el llorar.

22

Viene el hombre ciego al mundo,
cuartándole la esperanza,
y a poco andar ya lo alcanzan
las desgracias a empujones,
¡la pucha, que trae liciones
el tiempo con sus mudanzas!

23

Yo he conocido esta tierra
en que el paisano vivía
y su ranchito tenía
y sus hijos y mujer...
era una delicia el ver
comopasaba sus días.

24

Entonces... cuando el lucero
brillaba en el cielo santo,
y los gallos con su canto
nos decían que el día llegaba,
a la cocina rumbiaba
el gaucho... que un encanto.

25

Y sentao junto al jogón
a esperar que venga el día,
al cimarrón le prendía
hasta ponerse rechoncho,
mientras su china dormía
tapadita con su poncho.

26

Y apenas la madrugada
empezaba coloriar,
los pájaros a cantar,
y las gallinas a apiarse,
era cosa de largarse
cada cual a trabajar.

27

Este se ata las espuelas,
se sale el otro cantando,
uno busca un pellón blando,
este un lazo, otro un rebenque,
y los pingos relinchando
los llaman desde el palenque.

28

El que era pion domador
enderezaba al corral,
ande estaba el animal
bufidos que se las pela...
y más malo que su agüela,
se hacia astillas el bagual.

29

Y allí el gaucho inteligente,
en cuanto el potro enriendó,
los cueros le acomodó
y se le sentó en seguida,
que el hombre muestra en la vida
la astucia que Dios le dio.

30

Y en las playas corcoviando
pedazos se hacía el sotreta
mientras él por las paletas
le jugaba las lloronas,
y al ruido de las caronas
salía haciendo gambetas.

31

¡Ah, tiempos!... ¡Siera un orgullo
ver jinetear un paisano!
Cuando era gaucho baquiano,
aunque el potro se boliese,
no había uno que no parese
con el cabresto en la mano.

32

Y mientras domaban unos,
otros al campo salían
y la hacienda recogían,
las manadas repuntaban,
y así sin sentir pasaban
entretenidos el día.

33

Y verlos al caer la tarde
en la cocina reunidos,
con el juego bien prendido
y mil cosas que contar,
platicar muy divertidos
hasta después de cenar.

34

Y con el buche bien lleno
era cosa superior
irse en brazos del amor
a dormir como la gente,
pa empezar el día siguiente
las faenas del día anterior.

Continuará en el número 4

Efemérides

- 01/1820: Primera batalla de Cepeda, en la Cañada de Cepeda, Santa Fe. El general José Rondeau, director supremo del Río de la Plata y el general Juan Ramón González Balcarce son derrotados por los generales Estanislao López, Francisco Ramírez y José Miguel Carreras, concluyendo este modo el período directorial.
- 02/1813: La Asamblea General Constituyente, conocida como la Asamblea del año XIII, declara libres a los hijos de madres esclavas nacidos después del 31 de enero de 1813.
- 03/1764: Una armada francesa al frente del capitán Bougainville se apodera de las islas Malvinas. Toma posesión en nombre del rey de Francia y forma una colonia. 1813: Combate de San Lorenzo entre José de San Martín y la escuadrilla española al mando del capitán Juan Antonio Zabala. Fue la primera victoria del general José de San Martín al frente del regimiento de Granaderos a Caballo.
- 04/1813: La Asamblea General Constituyente, conocida como Asamblea del año XIII, declara libres a todos los esclavos de países extranjeros que pisen el territorio de las Provincias Unidas. La resolución quedó sin efecto a fines de diciembre de 1813. El 21 de enero de 1814 la asamblea dispuso que quedaran en libertad los esclavos introducidos por vía de comercio o venta.
- 10/1874: Patricio Peralta Ramos fundalaciudad de Mar del Plata.
- 11/1814: El gobierno de Buenos Aires expide un decreto en que se declaraba a José Gervasio de Artigas "infame", le privaba de sus empleos y ofrecía 6.000 pesos a quien lo capturase vivo o muerto.
- 20/1813: Batalla de Salta, entre las fuerzas patriotas al mando del general Manuel Belgrano y las realistas conducidas por el general Pío Tristán. La contienda se decidió a favor de las tropas patriotas.
- 24/1827: La escuadrilla argentina, comandada por Guillermo Brown, vence a la escuadra imperial del Brasil frente a Quilmas, Provincia de Buenos Aires.
- 24/1946: Se realizan las elecciones presidenciales que consagrarían presidente de la Nación a Juan Domingo Perón.
- 25/1778: Nace en Yapeyú, actual provincia de Corrientes, José de San Martín. Militar argentino, obtuvo su primera victoria en la causa de la independencia de América en el combate de San Lorenzo, al frente de los Granaderos a Caballo. Fue gobernador intendente de Cuyo y organizó el Ejército de los Andes. Tras cruzar la cordillera, obtuvo las victorias de Chacabuco, en 1817, y de Maipú, en 1818, que aseguraron la independencia de Chile. En julio de 1821 entró en Lima, Perú, y el 28 de ese mes declaró la independencia de ese país. Las desavenencias con el gobierno de Buenos Aires lo decidieron a marchar hacia Europa. Murió en Boulogne-Sur-Mer, Francia, el 17 de agosto de 1850.
- 27/1812: Manuel Belgrano manda enarbolar por primera vez la bandera nacional, celeste y blanca en las barrancas del Río Paraná, en Rosario.

Tomá p'azucar Batalla de Chacabuco

Investigación histórica de Enrique Oliva, alias Françoise Lepot

Hoy se cumple un aniversario de la sangrienta e importante Batalla de Chacabuco, librada el 12 de febrero de 1817, que llevó a la independencia de Chile.

Cuando la fuerza expedicionaria se organizaba en el paraje del Plumerillo, hoy llamado Campo de la Gloria, en las afueras de la ciudad de Mendoza, el general San Martín atrajo, convocó y reclutó a muchos negros esclavos. La Asamblea del Año 13 sólo había dispuesto la libertad de vientres, que no alcanzaba a los esclavos entonces existentes.

San Martín, por las suyas, en su carácter de Gobernador Militar de Cuyo, difundió e hizo difundir en todo el país que cuantos se incorporaran a sus fuerzas inmediatamente serían reconocidos libres. Ante sus numerosos soldados negros, los arengó en la víspera de Chacabuco diciéndoles: "ustedes saben que los godos explotan la esclavitud de los negros y cuando los capturan los llevan al Caribe para cambiarlos por azúcar".

Con el coraje estimulado por la defensa de su libertad, los ex esclavos entraron al combate con singular bravura. Y cuando sableaban a un realista gritaban "¡tomá p'azucar!". Luego, en otras

acciones, iban a seguir la misma costumbre.

El Libertador no sólo independizó a los negros, sino que los dignificó acordándoles muchos beneficios y honores. La caballería, en esos tiempos, era la fuerza donde servían los "caballeros", que se presentaban con su propia cabalgadura, mientras los negros y la plebe eran destinados a la infantería y otros servicios. El arma de los montados conservó esa característica de elite hasta no hace muchos años, como una fuerza donde la oficialidad provenía mayoritariamente de familias patricias. Cuando en el arte de la guerra se incorporaron los tanques como instrumentos predominantes en cualquier conflicto terrestre, a sus batallones se los llamó -y se lo sigue haciendo hasta ahora- "caballería motorizada".

El historiador José María Rosa cuenta del cabildo de una ciudad (que no nombraremos) donde los "caballeros" decidieron no cooperar con el ejército Libertador que se organizaba en Mendoza, por "no estar dispuestos a cabalgar junto a negros". Es verdad, el Libertador montó a caballo a los esclavos por él redimidos, resultándole excelentes soldados. Haciéndoles justicia, quizás un negro al frente de una carga de caballería sería un símbolo más adecuado de la libertad que el representado por una mujer de torso desnudo mostrando en sus brazos en alto cadenas rotas.



San Martín también introdujo en su ejército innovaciones hasta entonces desconocidas en las fuerzas militares. Sirviéndose de los negros, formó un fanfarria que interpretaba no sólo marchas militares, sino también música variada, hasta bailable. El conjunto también tocaba los domingos en una glorieta mandada a construir por él, instalada en el entonces principal paseo mendocino, La Alameda. Como la gente elegante (llamémosla así) no sabía admirar la música de los soldados de color, no asistía a tales retretas. Pero el propio general, con uniforme de gala y del brazo de su esposa, concurría habitualmente a escuchar a su banda. Así, los hasta entonces indiferentes chupamedias cambiaron de opinión, imitándolo. Y las retretas se hicieron po-

pulares, tradición que se mantiene hasta hoy.

En el ejército de San Martín no hubo limitación alguna de ascensos a grados de jerarquía por razones étnicas ni posición social. Uno de los tantos ejemplos históricos fue el de un gauchito mendocino de 16 años, analfabeto, llamado Jerónimo Espejo, que se le presentó como voluntario y en los campos de batalla llegó al grado de capitán. Luego, ya de viejo se alfabetizó y escribiría la fantástica obra El cruce de los Andes. Lorenzo Barcala (1795-1835), un negro hijo de esclavos que lo acompañó en sus campañas guerreras, lucióse por su bravura y capacidad de mando, alcanzó por sus hazañas el grado de coronel y luego llegó a general. Siempre al grito de "¡Tomá p'azucar!".