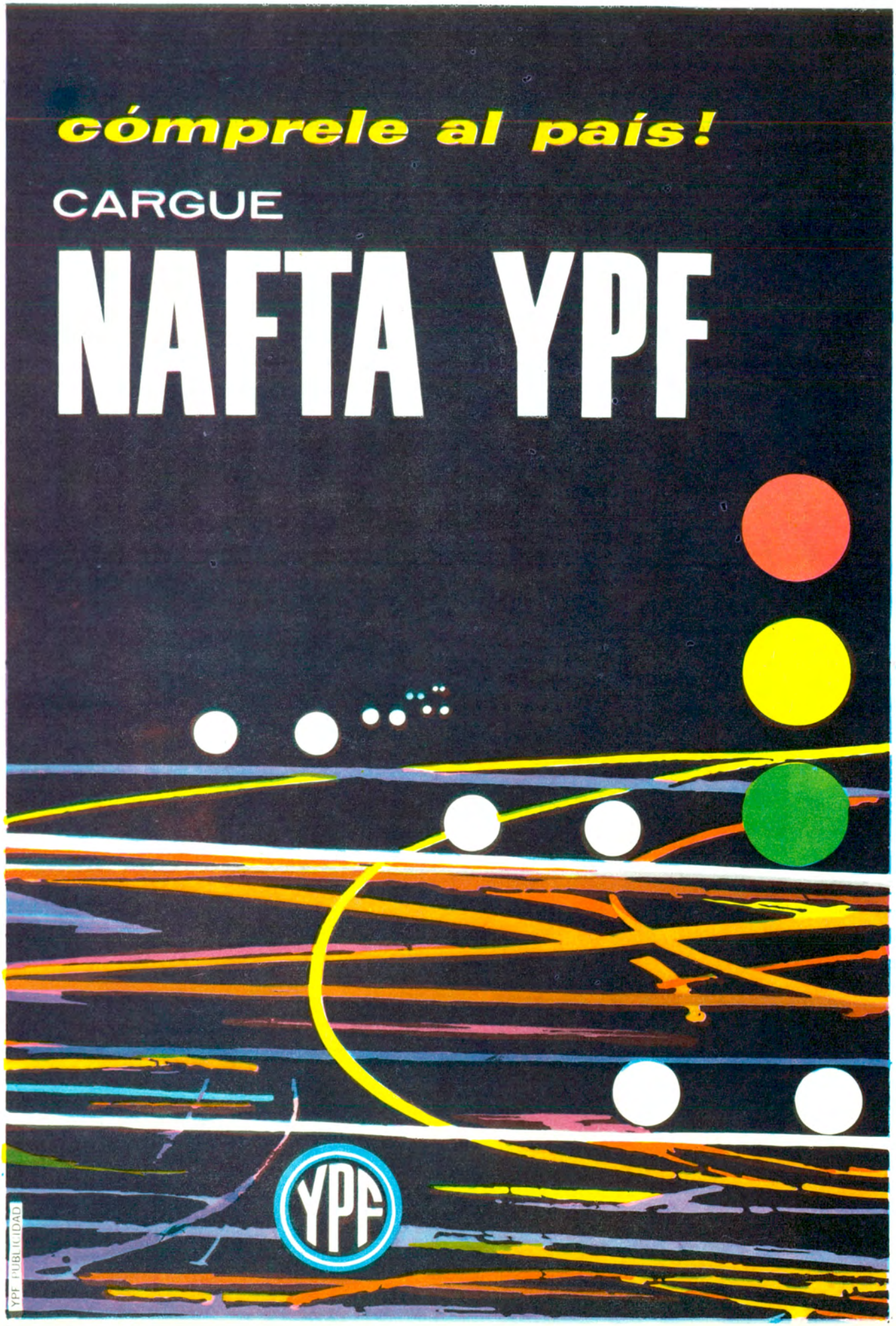
AUTO CLUB

AÑO VI Nº 29 BUENOS AIRES - JUNIO - JULIO DE 1966

EJEMPLAR EXCLUSIVO
PARA SOCIOS DEL A. C. A.
PROHIBIDA SU VENTA



$ 150.-


cómprele al país!
CARGUE
NAFTA YPF
YPF
YPF PUBLICIDAD

UN ALBUM MUSICAL DE ALTA JERARQUIA ARTISTICA...

destinado a satisfacer plenamente las exigencias del que sólo disfruta escuchando lo mejor!

- 8 DISCOS LONG PLAY - LARGA DURACION
- 96 TEMAS GRABADOS: 48 tangos inolvidables y 48 joyas folklóricas que constituyen un valioso itinerario de la evolución de las dos máximas expresiones de nuestra música
- IMPRESOS EN EL MEJOR MATERIAL VINILICO IMPORTADO
- GRABADOS CON LOS NOVISIMOS SISTEMAS DE ALTA FIDELIDAD QUE HACEN INSUPERABLE SU CALIDAD SONORA
- PRESENTADOS EN UN NOVEDOSO Y FUNCIONAL ESTUCHE-DISCOTECA CON INDICE VOLCABLE
- ACOMPAÑADOS POR UN LIBRO DE SINGULAR VALIA QUE FIRMAN LOS PRESTIGIOSOS AUTORES: FRANCISCO GARCIA JIMENEZ (tango) Y LEON BENAROS (folklore). ELEGANTEMENTE PRESENTADO Y CON MAGNIFICAS ILUSTRACIONES.

USTED PUEDE Y DEBE POSEER ESTA JOYA ARTISTICA. DISCOS CBS - COLUMBIA CULMINANDO UN ESFUERZO EXCEPCIONAL LO PONE A SU ALCANCE EN ESPECIALISIMAS CONDICIONES DE PRECIO Y DE PAGO.



TANGO Y FOLKLORE no es un álbum musical "más"...

TANGO Y FOLKLORE es un estudio musical serio y profundo; es la antología más comprensiva y amena del repertorio nativo y ciudadano que se ha logrado hasta la fecha. Artistas y escritores, investigadores y eruditos; todo un equipo de expertos han trabajado afanosamente para que esta colección sea una obra de arte y jerarquía singular, un verdadero monumento a la música nuestra. Una colección realzada y garantizada además, por el prestigio mundial de DISCOS CBS - COLUMBIA.



Asimismo, un libro finísimo, de costo superior, integra la extraordinaria novedad que comentamos. En su primera parte, Francisco García Jiménez, notable compositor y escritor pintoresquista, desarrolla una crónica del tango argentino con gracejo inimitable, en un estilo fluido y ameno, de rico sabor anecdótico.
En la segunda parte del citado libro, León Benarós, brillante abogado, poeta, escritor, conferencista, intérprete de diversos instrumentos nativistas y autoridad indiscutible del tema folklórico, nos pinta con sabia maestría, en forma didáctica realmente interesante, un amplio panorama de la canción nativa.



Calle de ciudad. Gira un disco en un sitio impreciso y llega el eco de un tango. Y el caminante solitario ya tiene con quien compartir el compás de sus nostalgias, sus ilusiones o sus desesperanzas.

Francisco García Jiménez.

TANGO

Los títulos máximos de la tradición tanguera se encuentran aquí reunidos. Es un desfile integral, metódico y seriamente compaginado donde se podrá apreciar a lo largo de dicha selección, el curso siempre ascendente del tango, desde sus inicios en los piringundines del suburbio de Buenos Aires, pasando por los destellos de la vida nocturna reunida en la Glorieta o en lo de Hansen, su culminación esplendente en el espaldarazo que significan las luces de la calle Corrientes, hasta su concepción actual con el vanguardista Piazzolla.

DISCO I

EL ENTRERRIANO - DON JUAN - EL CHOCLO - LA MOROCHA - EL ESQUINAZO - FELICIA - EL IRRESISTIBLE - BAR EXPOSICION - RODRIGUEZ PEÑA - EL CABURE - EL AMANECER - GRAN HOTEL VICTORIA.

DISCO II

9 PUNTOS - DERECHO VIEJO - 9 DE JULIO - LA CUMPARSITA - LA PAYANCA - ZORRO GRIS - EL PAÑUELITO - EL RECODO - LOS MAREADOS - A LA GRAN MUÑECA - SOLLOZOS - BUENOS AIRES.

DISCO III

SENTIMIENTO GAUCHO - ORGANITO DE LA TARDE - CANARO EN PARIS - JULIAN - PURO APRONTE - CAMINITO - EL CIRUJA - EL PENSAMIENTO - NIÑO BIEN - ROYAL PIGALL - EL CARRERITO - MILONGUERO VIEJO.

DISCO IV

CONFESION - BESOS BRUJOS - VOLVER - NOSTALGIAS - MADRESELVA - SALUDOS - UNO - CAFE DE LOS ANGELITOS - TAQUITO MILITAR - LA TRAMPERA - PA' QUE SIENTAS LO QUE SIENTO - POR QUE LA QUISE TANTO.

Realzando este apasionante camino de tango, se suceden los mejores intérpretes que, en singulares muestras de su arte, atraen y fervorizan la atención del oyente:

HECTOR VARELA
ARMANDO PONTIER
JULIO SOSA
QUINTETO REAL
JUAN SANCHEZ GORIO
RODOLFO BIAGI
ASTOR PIAZZOLLA
LOS SEÑORES DEL TANGO, ETC.



Folklore y tango —música rural y música ciudadana— no son, como se piensa, polos opuestos, sino aspectos complementarios de un panorama musical argentino. Por eso no molesta su proximidad. Este Album colabora en esa coexistencia pacífica. . .

León Benarós.

FOLKLORE

Una valiosa antología folklórica que ha incorporado las composiciones imprescindibles para conocer con certeza el desarrollo de nuestra música nativa. Allí están desde los temas anónimos recogidos de la entraña vernácula, frescos en pureza y lúcidos de espontaneidad, hasta aquellos que calan hondo en la inspiración del artista y se han convertido en resonantes éxitos populares. La numerosa serie de títulos que encierra esta colección, nos exime del propósito de destacar algunos de ellos, pues consideramos que muy pocas veces se da en un álbum musical tanto material grabado. . . tan bueno!

DISCO I

ZAMBA DE VARGAS - EL COCHERITO - ZAMBA DE ANTA - EL HUAJCHITO - LOS INUNDADOS - LLORANDO ESTOY - VIDALA DEL NOMBRADOR - TATA JUANCHO - RECUERDO SALTEÑO - REGALITO - CHACARERA DEL VIOLIN - VIVA JUJUY.

DISCO II

LA LOPEZ PEREYRA - TIERRA QUERIDA - CANCION DEL JANGADERO - VIDALA DE LA COPLA - ANOCHECIENDO ZAMBAS - EL HUMAHUAQUEÑO - LA FELIPE VARELA - JUGUETEANDO - TU QUE PUEDES VUELVETE - LA NOCHERA - DEL TIEMPO 'I MAMA - PALA PALA PULPERO.

DISCO III

NOSTALGIAS SANTIAGUEÑAS - LA SANLORENCEÑA - PANZA VERDE - SAPO CANCIONERO - CUANDO YO ME MUERA - VIDALA PARA MI SOMBRA - EL INDIO MUERTO - NOCHES DE CATAMARCA - GUITARRA TRASNOCHADA - PAISAJE DE CATAMARCA - ANGELICA - EL TUNANTE.

DISCO IV

PAJARO CAMPANA - RIO DE LOS PAJAROS - GALOPERA - MISIONERA - ACUARELA DEL RIO - LAS GOLONDRINAS - ZAMBA DE MI ESPERANZA - LA ATARDECIDA - JOTA CORDOBESA - PONGALE POR LAS HILERAS - NOCHES ISLEÑAS - RECUERDOS DE IPACARAI.

Además, Ud. debe saber que, al margen del valor musical y artístico intrínseco de TANGO Y FOLKLORE, este álbum posee un valor documental que lo hace imponderable. Una prueba de ello lo significa, por ejemplo, la grabación del tema "Pájaro campana". Sin duda observará Ud. imperfecciones de carácter técnico que la diferencian notoriamente de la calidad lograda en el resto de la obra. Es que la versión original ha sido obtenida del ya casi olvidado. . . rodillo de cera! Con esto se ha logrado rescatar, en toda su pureza, la singular maestría y riqueza de una figura señera: Don Félix Pérez Cardozo.

Entre otros, interpretan los temas folklóricos:

WALDO DE LOS RIOS
LAS VOCES DEL HUAYRA
LOS GAUCHOS DE GÜEMES
MIGUEL SARAVIA
FELIX PEREZ CARDOZO
AMADEO MONGES
CLAUDIO MONTERRIO
TOMAS CAMPOS, Etc.

Unidas a las singulares razones de calidad y jerarquía con que fue concebida esta maravillosa colección

EXISTEN TAMBIEN PODEROSAS RAZONES DE PESOS!

TANGO Y FOLKLORE

conforma un esfuerzo sin precedentes en todos los aspectos, inclusive en el económico. Estudiado para un volumen de ventas determinado en base a encuestas realizadas, CBS, mediante especiales arreglos, ha logrado reducir al máximo los costos por el mayor incremento en la producción, lo que nos permite **ofrecer esta sensacional obra a un precio de excepcion.**

Su valor REAL es de **$ 7.600.-**

UD. AHORRA **$ 3.750.-**

Porque con solo **$ 3.850.-**

esta colección es SUYA!

Adquiérala y disfrutela plenamente!

ENVIE ESTE VALIOSO CERTIFICADO

HOY MISMO

Este CERTIFICADO ESPECIAL DE DESCUENTO le permite a Ud. adquirir ese verdadero monumento de la música ciudadana y nativa que significa la colección.

TANGO Y FOLKLORE

en 8 extraordinarios discos de Alta Fidelidad Ud. tendría que pagar $ 7.600.- por ocho discos similares pero serán suyos por sólo $ 3.850.- Estas son condiciones contado. Pero si Ud. prefiere puede abonar en COMODAS CUOTAS MENSUALES de la siguiente manera: Un primer pago de $ 1.050.- (más un pequeño cargo por gastos de envío) y 3 cuotas de $ 1.050.- cada una. El primer pago deberá ser efectuado al recibir la colección. Las cuotas restantes deberán ser giradas por correo en cheque, giro bancario, bono o giro postal, a la orden de DISCOS CBS, S.A.I.C.F., o si le resulta cómodo en nuestras oficinas; Sarmiento 767 Planta Baja - Buenos Aires.

TENGA EN CUENTA QUE NO ENVIAMOS COBRADOR A DOMICILIO

Envíe su certificado sin demoras. Nosotros le haremos llegar la colección inmediatamente.

No envíe dinero. Usted abona al recibir la colección.

GUARDE ESTE TALON PARA SU CONTROL

A PRUEBA POR 7 DIAS: Ud. tiene derecho al examen de la colección hasta un máximo de 7 días; si la misma no le satisface deberá devolverla y nosotros le reintegraremos el importe pagado, previa pequeña deducción por gastos.

CORTE POR LA LINEA

CERTIFICADO ESPECIAL DE DESCUENTO

Hágonos llegar su pedido hoy mismo. Aproveche las excepcionales condiciones que le ofrecemos para poseer la extraordinaria colección.

TANGO Y FOLKLORE

Proceda de la siguiente manera:

1 - Marque el cuadrito correspondiente al tipo de plan de pago elegido y firme en lugar indicado.
2 - Corte por la línea de puntos y échelo al buzón. NO NECESITA FRANQUEO. Si lo desea puede traerlo personalmente a nuestra oficinas, SARMIENTO 767 - Buenos Aires.
3 - Guarde el talón de la izquierda para su control y recordatorio de las obligaciones asumidas.

RUEGO A UDS. ME ENVIEN LA COLECCION **TANGO Y FOLKLORE**

NO INCLUYA DINERO!

Nosotros le enviaremos la colección inmediatamente.

UD. ABONA AL RECIBIRLA

REMITA EL CERTIFICADO POR CORREO

HOY MISMO

☐ **DESEO ABONAR AL CONTADO.** En el momento de recibir la colección me comprometo a pagar $ 3.850.- más un pequeño cargo por gastos de envío.

☐ **ABONARE LA COLECCION EN CUOTAS.** Al recibirla me comprometo a pagar la suma de $ 1.050.- más un pequeño cargo por gastos de envío. *El saldo lo abonaré en tres cuotas de $ 1.050 c/u

*GASTOS DE ENVIO: Cap. Fed. $ 95.- Gran Bs. As. $ 110.- Interior $ 125.-

Reservado para uso Oficina

Nombre .....

Calle ..... Nº ..... Piso ..... Dto. .....

Localidad .....

FIRMA

ACLARACION DE LA FIRMA

Si Ud. es menor de edad su padre o tutor debe firmar aquí.

Y ALGO MUY IMPORTANTE

Si Ud. lo prefiere puede adquirir este álbum excepcional en

COMODOS PAGOS MENSUALES

consulte las condiciones especiales en el cupón adjunto

Tenga presente que por tratarse de una edición limitada, el carácter de la misma y sus singulares condiciones de venta, usted debe formalizar su pedido cuanto antes, a fin de asegurarse la obra!

envíe el cupón

HOY MISMO

USTED DEBE POSEER ESTA JOYA ARTISTICA...

Le proporcionará el mayor placer!

Será un valioso encuentro de su espíritu con la música y las canciones que componen nuestro acervo telúrico! Enriquecerá sus conocimientos sobre tango y folklore a través de este exacto panorama que significa la presente colección! Tendrá siempre a mano el estupendo libro que incluye la misma... tan bien escrito...! tan autorizado...! tan nuestro... como sus autores...! Podrá gozar y compartir con sus amigos dilectos, en las gratas horas de la tertulia o la reunión...
ESTE ALBUM...
TAMBIEN PARA DILECTOS!



EL FRANQUEO
SERA PAGADO
POR EL DESTINATARIO

PERMISO Nº 29
RESPUESTAS POSTALES PAGADAS

Al Departamento Productos Especiales de

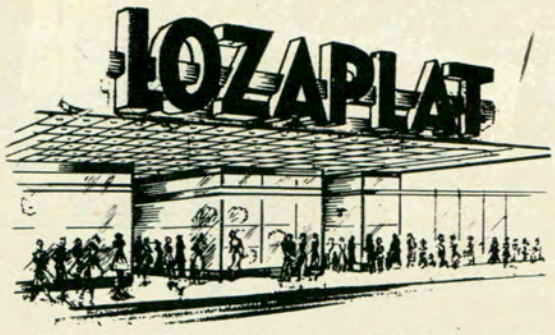
DISCOS CBS S.A.I.C.F.

Apartado Especial Nº 196

BUENOS AIRES

PRODUCTOS ESPECIALES CBS
Un Servicio de Discos CBS

ESTUDIO SANCHEZ



UN NUMERO DE ESQUINA A MITAD DE CUADRA

EL MAYOR BAZAR AL POR MAYOR

UNICA DIRECCION
CORRIENTES 2699
Tel. 89-9321 - 88-2882

Mientras todos aumentan LOZAPLAT realiza rebajas efectivas en todos los artículos ofreciéndolos a precios más bajos de costos de fabricación

Compre por juegos a precios de mayoristas a CREDITO sin anticipo; sin recargo, únicamente a Socios de Capital Federal y Gran Buenos Aires.

PARA ENVIOS AL INTERIOR REMITIR 5%
PARA EMBALAJE CONTRA GIRO POSTAL



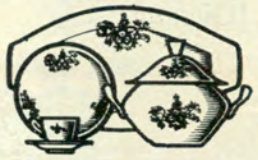
PORCELANA
GRAN BULOGNE
Jgo. P/mesa completo
12 Personas
$ 15.800.-

PORCELANA **TSUJI**
Jgo. P/mesa completo
12 Personas
$ 20.500.-

PORCELANA **VERBANO**
Jgo. P/mesa completo
12 Personas
MODELO LAVINIA
$ 24.800.-



JUEGO COPAS SONORO
Mlo. **BOHEMIA**
$ 8.900.- 74 Pzas.

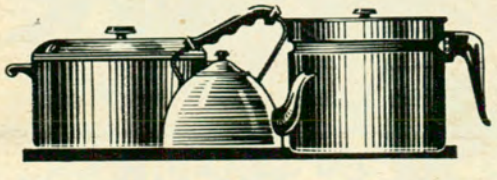


PORCELANA **MAGDALENA**
Jgo. completo 12 Personas
$ 11.500



JUEGO COPAS SONORO
Mlo. **BACCARAT**
$ 12.500.- 74 Pzas.





BATERIA DE COCINA

acero importado
12 PIEZAS
$6.900.-

PRODUCTO DE
CHRISTOFLE



JUEGO 101 PIEZAS CHRISTOFINOX
incluido pescado **$16.000.-**

PRODUCTO DE
LAPPAS PLATA S. A.



BLANCO LANTEL
JUEGO 101 PIEZAS
incluido pescado **$15.200.-**

GAMUZA
inoxidable



$ 23.500-

GUADIX



JUEGO 101 PIEZAS
inoxidable
incluido pescado **$10.500-**

GAMUZA



MOD. ESCALA
JUEGO 101 PIEZAS
inoxidable
incluido pescado **$ 15.900-**

VISON



JUEGO 101 PIEZAS
inoxidable **$7.800.-**

PLAN DE EXCURSIONES
"CONOZCA ARGENTINA"
1966

Junio

24 Noroeste Argentino
Córdoba - Tucumán - Salta - Jujuy
Catamarca y La Rioja.
Cataratas del Iguazú y
Asunción (Paraguay)

Julio

8 Mendoza - San Luis y San Juan
Cataratas del Iguazú y
Asunción (Paraguay)
Bariloche

Agosto

5 y 26 Noroeste Argentino
Córdoba - Tucumán - Salta - Jujuy
Catamarca y La Rioja.
Cataratas del Iguazú y
Asunción (Paraguay)
Cataratas del Iguazú (Caravana
de autos)

Sept.

2 y 23 Noroeste Argentino
Córdoba - Tucumán - Salta - Jujuy
Catamarca y La Rioja

Octubre

14 Noroeste Argentino
Córdoba - Tucumán - Salta - Jujuy
Catamarca y La Rioja

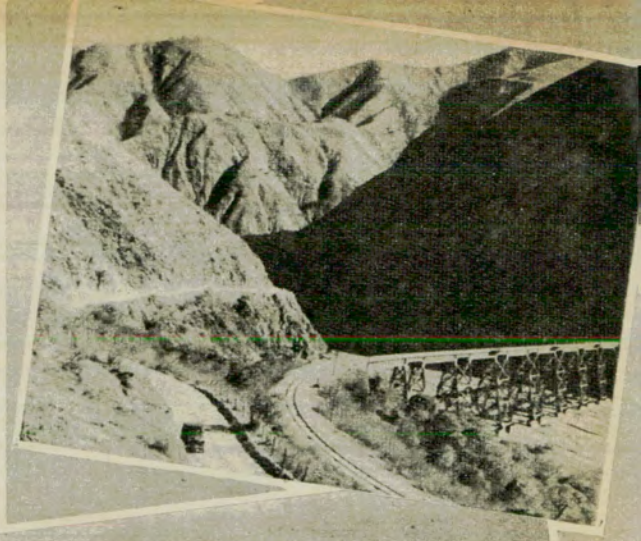
Noviembre

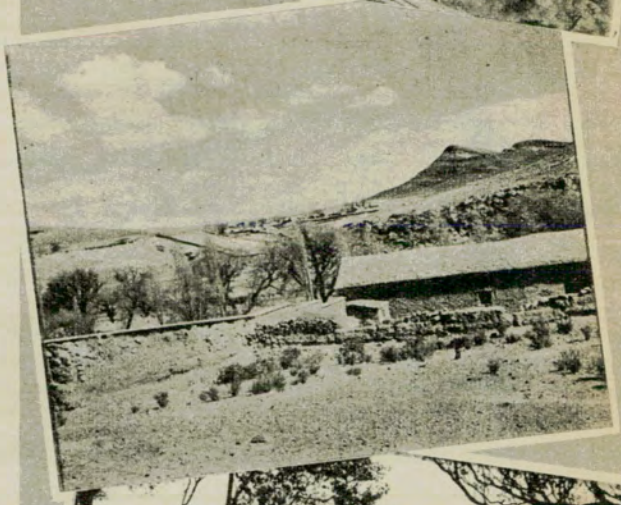
30 Bariloche (Caravana de autos)

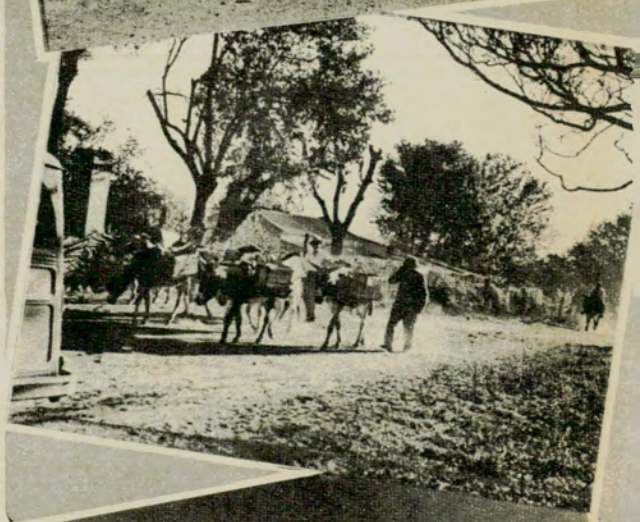
Diciembre

8 Mendoza - San Luis y San Juan

9 Bariloche (Caravana de autos)









AUTOMOVIL CLUB ARGENTINO

VIAJES Y TURISMO: A. C. A., Avda. DEL LIBERTADOR 1850 - T. E. 83-6061/2039

FILIALES

MAR DEL PLATA
Av. Colón y Santa Fe
T. E. 2-0031/2/3

LA PLATA
Calle 51 esq. 9
T. E. 3-0161/2

SAN CARLOS DE BARILOCHE
Av. Costanera y O. Goedeke
T. E. 3001



KILOOO
16.OO METROS

El cambio de bujías después de los 16.000 Km. mejora el funcionamiento del motor!...

Ud. puede no advertirlo, pero después de los 16.000 km. el motor no funciona tan bien si las bujías no han sido cambiadas.
Si Ud. cambia por Champion su coche se beneficia en estos importantes aspectos:

MAYOR ECONOMIA. Aprovechamiento total del combustible, lo que otorga máximo kilometraje por cada litro de nafta.

ARRANQUE INMEDIATO. Las bujías Champion nuevas encienden 39% más rápidamente que las que tienen más de 16.000 km. de uso.

ACELERACION MAS RAPIDA. Al pasar a otros vehículos, un juego nuevo de bujías Champion da a los conductores un margen extra de seguridad.

MAYOR POTENCIA. El motor va perdiendo potencia a medida que las bujías se gastan. Está comprobado que reemplazando las bujías cada 16.000 km. puede aumentarse la potencia de un auto en un 24%.

MEJOR PROTECCION DEL MOTOR. El cambio regular de bujías es parte del cuidado de su automóvil. Las bujías gastadas dejan combustible sin quemar que se acumula en el carter, diluyendo el lubricante, lo que acelera el desgaste del motor.

CUANDO CAMBIE LAS BUJIAS CADA 16.000 KM...
...POR QUE CONFORMARSE CON ALGO INFERIOR?

EXIJA SIEMPRE BUJIAS CHAMPION

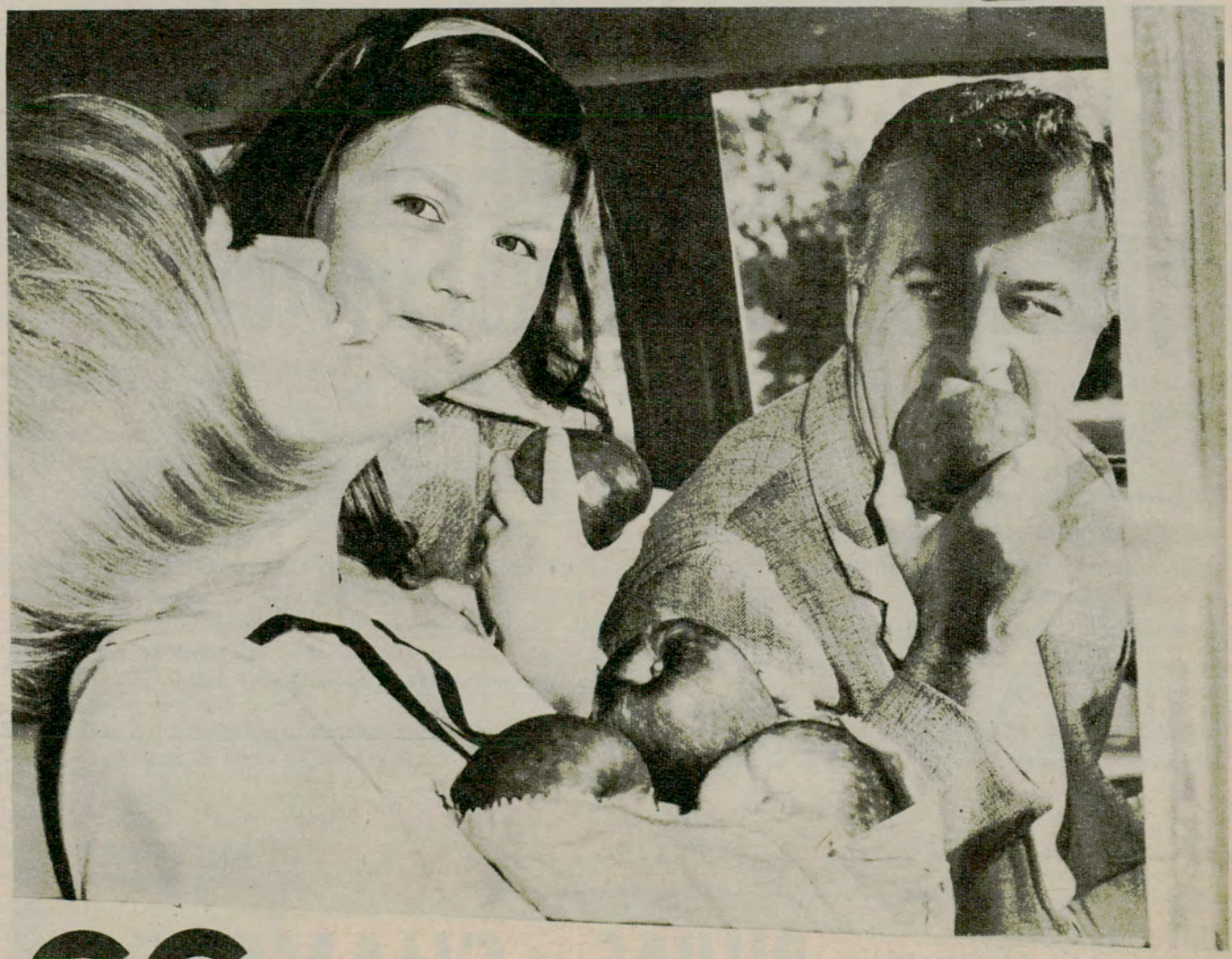
Escuche todos los LUNES "Bujías Champion y el Mundo de Autos y Volantes" por LR1 Radio El Mundo a las 22.30 hs.,
¡ V3-Córdoba 21.30; LT4-Rosario 21.35; LV7-Tucumán 21.55, LU6-Mar del Plata, LV8-Mendoza, LV5-San Juan, LU7-Bahía Blanca 22.05 hs.

A 954

Manzana
la fruta que viaja con Ud.



La manzana por sus componentes vitamínicos y energéticos, rica en fosfatos, colabora en el agudizamiento de los **reflejos del conductor.** Refresca y desinfecta la boca del fumador, manteniendo un grato estado de saciedad en personas obesas y de sumo apetito. Es una agradable compañía siempre a mano para su saludable consumo.



CORPOFRUT CORPORACION DE PRODUCTORES DE FRUTAS DE RIO NEGRO

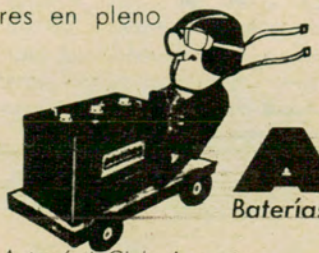
B 341
ETICA Publicitaria

GOWLAND PUBLICIDAD



Noooooooooo!

Ud. perdone, pero en esto soy categórico.
Exijo ATMA.
La única batería cargada en seco.
Como usted sabe, se le vierte el electrolito en el momento de colocarla en el coche.
Por eso es absolutamente fresca, con todos sus amperes en pleno.
Además tiene otras ventajas exclusivas.
Separadores Porvic, Tapones con laberinto interno, Monoblock super compacto.
Pero lo de cargada en seco, eso sí que es esencial para ser lo que son: ATMA, Baterías que duran.

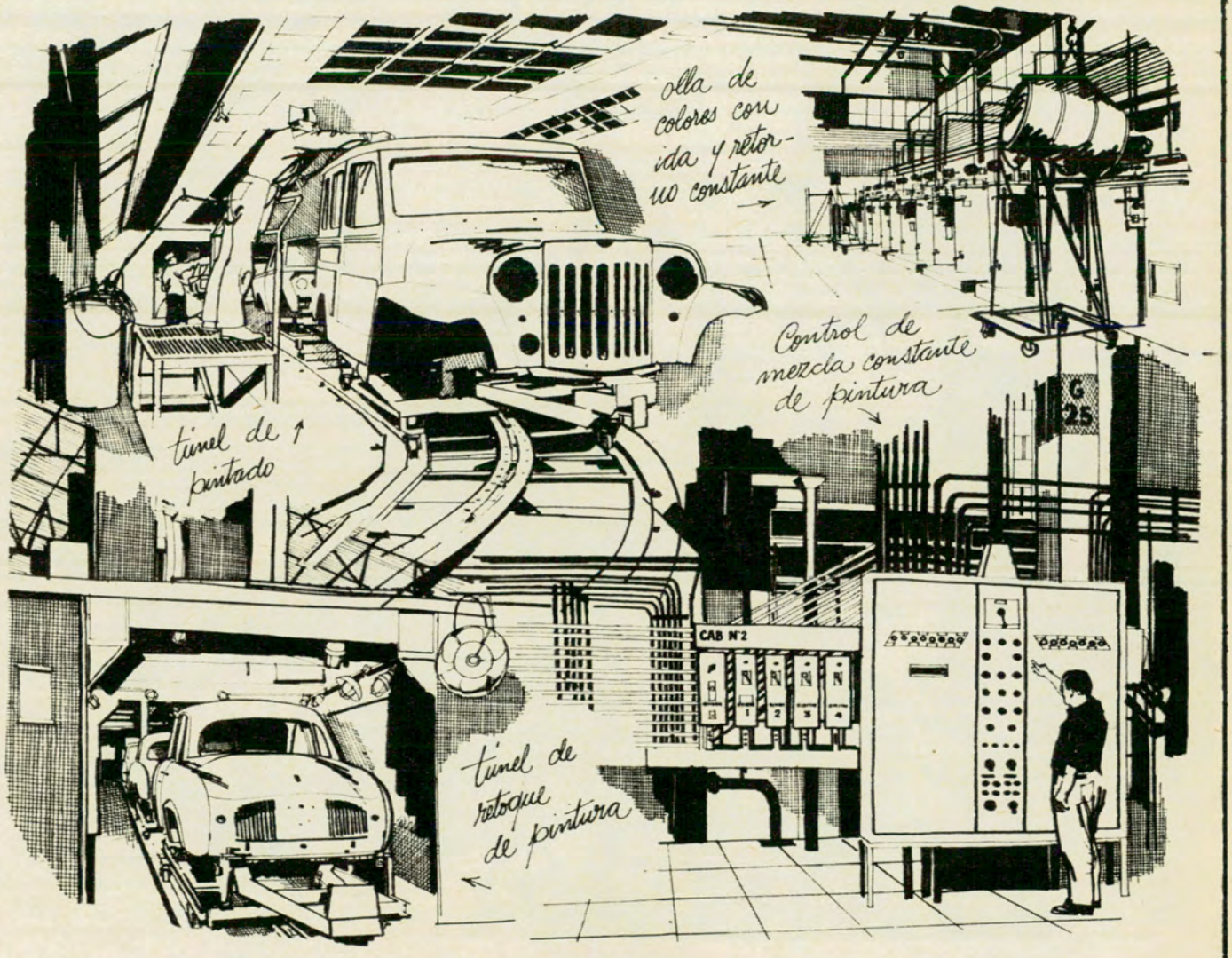


ATMA
Baterías que duran!

También puede adquirirla en todas las estaciones de servicio del Automóvil Club Argentino

A 893

...en **IKA** también se pinta con ALBA



PARA SATISFACER LAS EXIGENCIAS DE ALTA CALIDAD...

ALBA

PROVEE SOLAMENTE PRODUCTOS DE SUPERIOR CALIDAD...

Pinturas elaboradas y ajustadas a las más severas especificaciones exigidas por las **fábricas de automotores.**
ALBA las presenta en la calidad y los tonos requeridos para dar el "acabado perfecto" a toda unidad.
Pinturas ALBA **—calidad que todos confirman—** está presente en las más importantes marcas automotrices del país.

A su disposición está el DEPARTAMENTO TECNICO ALBA. Escriba o llame a Centenera 2750 - Capital - T. E. 921-5777.

PINTURAS PARA AUTOMOTORES

LACALBA **ACRILALBA** Nitralba

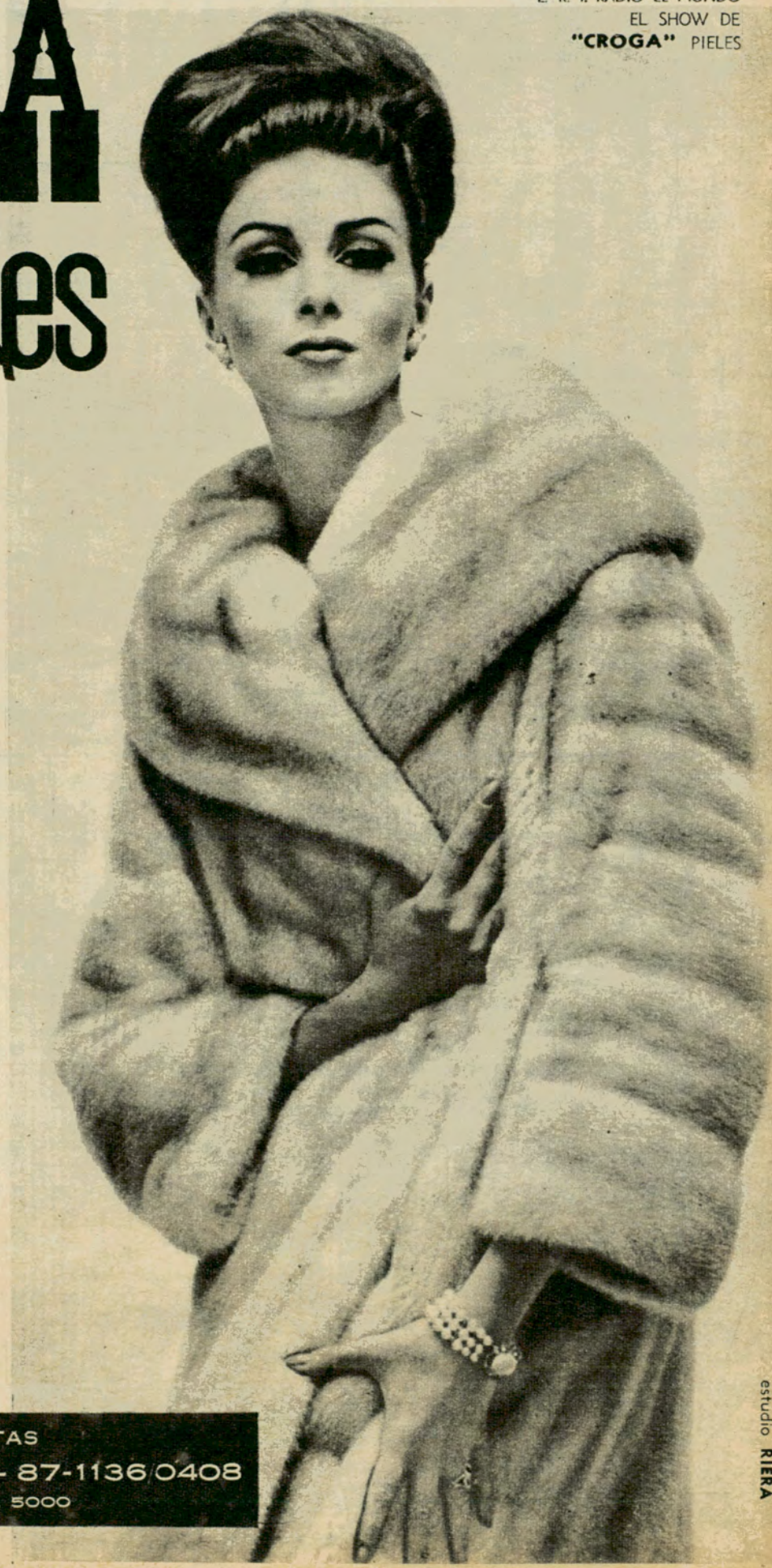
Y PRODUCTOS ACCESORIOS

CALIDAD QUE TODOS CONFIRMAN

B 062

CROGA pieles

ESCUCHE LOS DOMINGOS
11.35 a 12 por
L. R. 1. RADIO EL MUNDO
EL SHOW DE
"CROGA" PIELES



LA EMPRESA PELETERA ARGENTINA MAS MODERNA DE AMERICA

SENSACIONAL LINEA 1966

nutria
astrakán
visón
lobito de río
ocelote
etc.

calidad y precios sin competencia

CREDITO DIRECTO EN 48 HORAS

EXPOSICION Y VENTAS
AGUIRRE 279 - T. E. 54-9987 - 87-1136 0408
ALTURA DE CORRIENTES AL 5000

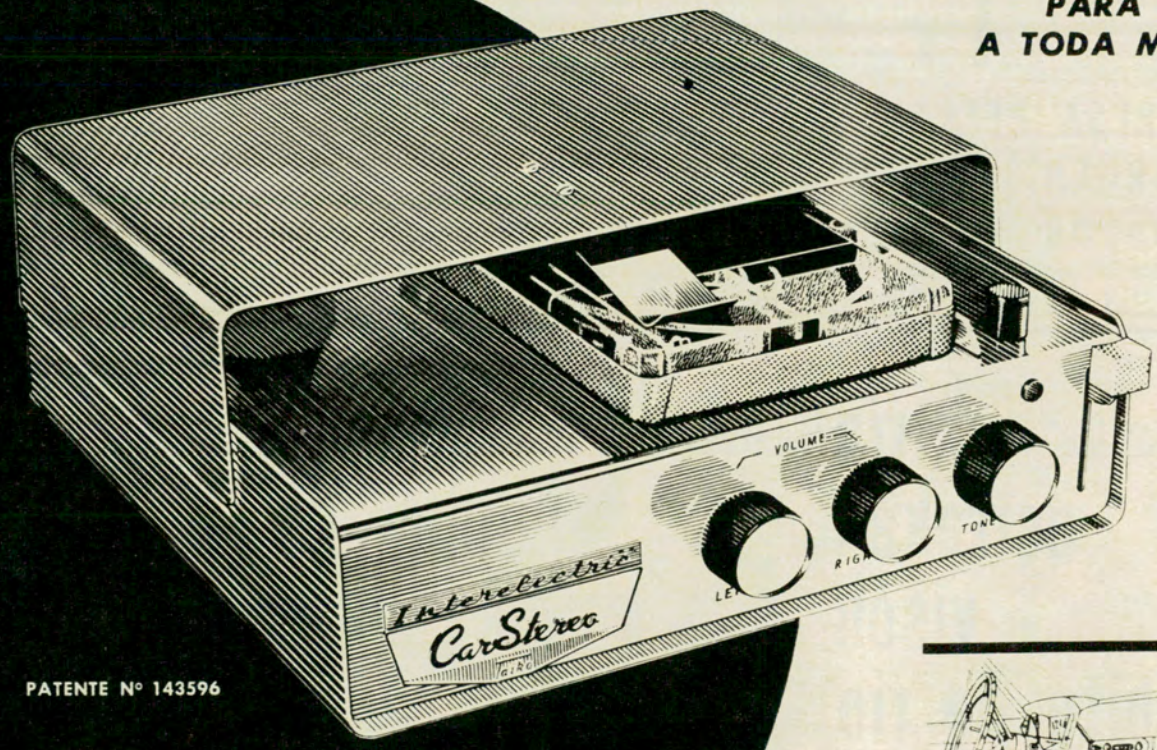
estudio **RIERA**

AUTENTICA ESTEREOFONIA EN SU AUTOMOVIL!

CAR-STEREO

Interelectric®

PARA VIAJAR A TODA MUSICA!



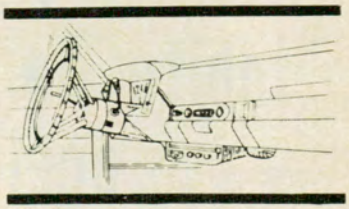
PATENTE Nº 143596

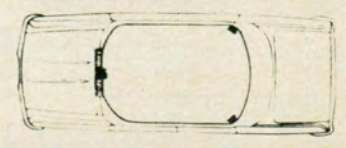
NOVEDAD ABSOLUTA EN ARGENTINA

Al Car-Stereo **INTERELECTRIC** hay que oirlo, de nada vale describir la pureza de su sonido o su alta fidelidad estereofónica.

El **INTERELECTRIC** ha sido fabricado bajo licencia exclusiva de **TAIKO ELECTRIC WORKS LTD.** - Audio Device Division **TOKIO JAPON.**

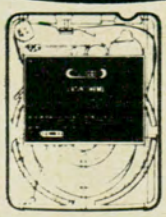
Sin dejar el volante Ud. "dirige" la música de su preferencia. No vibra, ni salta, aún transitando por los peores caminos.







COLOCACION RAPIDA Y SENCILLA



INIMITABLE

El Car-Stereo ***INTERELECTRIC*** *es completamente automático; "los magazines" de Cinta Magnetofónica (Pat. 145131), abarcan la más amplia gama de temas musicales, clásicos, populares, etc.; contienen 4 bandas de sonido, se colocan y retiran en un segundo sin tocar la cinta.*

INTERNATIONAL ELECTRIC S. en C. p. A.

PARANA 425 - PISO 6

TEL. 46-7579/7684

TIRADA
340.000
EJEMPLARES

PUBLICACION ADHERIDA AL
I.V.C.

DIRECTOR:
Dr. César C. Carman
Presidente del A. C. A.

COMISION ASESORA:
Dr. Roberto N. Lobos
Presidente
Sr. E. González Vidal
Dr. Emilio L. Villarroel
Sr. Lino Palacio
Sr. Alfredo Calisto

COMISION FINANCIERA:
Ing. Mario L. Negri
Vicepresidente 2º
de la C. D. del A. C. A.
Sr. Federico Lajud
Tesorero de la C. D.
del A. C. A.
Sr. Marcos Victorica
Presidente de la Comisión
Fiscalizadora de Cuentas
del A. C. A.

SECRETARIO GENERAL:
Dr. Manuel Goldstraj

SECRETARIO DE REDACCION:
Sr. Jaime G. Font

PROSECRETARIO:
Sr. Eduardo Palacios Videla

DEPARTAMENTO DE ARTE:
Jefe: Sr. Julio E. Riera

DEPARTAMENTO DE PUBLICIDAD Y RELACIONES PUBLICAS:
Jefe: Sr. Fortunato Valotta
Mario R. Lavera

AÑO VI
Nº 29
Junio - Julio 1966
BUENOS AIRES

Precio del Ejemplar
en la República
Argentina: $ 150.- m/n.

AUTO CLUB

REVISTA BIMESTRAL DE AUTOMOVILISMO, TURISMO E INFORMACIONES

EDITADA POR EL AUTOMOVIL CLUB ARGENTINO

sumario

Editorial 10
La Dirección
Nos escriben los lectores 12
La instrucción pública en los días de la Independencia 16
Horacio C. Rivarola
Campanas y altas torres 18
María de Villarino
Calles de Buenos Aires 22
Gustavo García Saraví
Richard Strauss en la Argentina 26
Johannes Franze
Segovia, historia y arte 28
Noemí Vergara de Bietti
Cuadreras a 350 kilómetros por hora 34
César A. Ramos
Bella, pero desconocida 38
Dora Ingber de Kornitzer
El zorro y el zorrino 42
Bernardo González Arrili
El puente más antiguo de la Argentina 46
Federico Oberti
Acassuso, la estatua que faltaba 50
Zulma Nuñez
San Pedro 54
Juan A. Cuello Freyre
Noticias de Europa 56
Marcel Reichel
Por los caminos del cielo 58
Octavio Rivas Rooney
Hotel en el Japón 60
Virginia Carreño
Espíritu de aventura y turismo 66
Santiago Ganduglia
Catamarca, caminos y leyendas 68
Carlos Villafuerte
Monte, centro turístico 72
Marta Albano y Violeta Valls
Auténtico renacimiento en Córdoba .. 76
Juan Francisco Giró
El doctor Arturo Capdevila opina ... 79
J. G. F.
El gran Chaco y su artesanía 80
Ana Biró de Stern
El misterio de la cruz en Corrientes.. 84
Piedras 86
Roger Caillois
De aquí, de allá y de más allá 88
Juan Averiguador
La gracia ordenada de Entre Ríos .. 90
Martín Aboaf
Accidentes en ruta 92
José Julio Castro
Música grabada 95
Disc-driver
Haga turismo con AUTOCLUB 97
Gustavo A. Guerrero
Formosa y nuestro porvenir 110
El presidente Roca y el Chubut 114
El río en las rutas del turismo 118
Eduardo Almada
Las baterías del Rosario 122
Julián A. Vilardi
Letra viva 125
Ulyses
La Antártida Argentina en 1966 126
Juan Carlos Moreno
Actividades del A.C.A. 136
Un pleito en el estudio de Mariano Moreno 136
Horacio C. Rivarola
Jujuy, camino de la historia 152
La emoción de Tucumán 154
Julio Aramburu
La Pampa, antigua pista de malones.. 156
Repare usted mismo su automóvil .. 160
Lugares históricos de La Rioja.... 162
Julián Cáceres Freyre
Monumentos de Mendoza 164
Juan Draghi Lucero
El Estado de la estrella solitaria 174
Misiones, trama verde y roja..... 178
Ulyses Petit de Murat
Salta y la Independencia 180
San Juan 182
María Angélica Bosco
La conquista del desierto 184
G. A. G.
Neuquén y Río Negro 188
José S. Campobassi
¿Quién es Colin Chapman? 191
Juan Carlos Valente
Semana Santa en Santiago 192
Agustín A. Chazarreta
San Luis: realidad y añoranza 194
Federico Regúnaga
Una isla guanera en Santa Cruz 196
J. C. M.
Tierra del Fuego, realidad y leyenda 198
Raúl Viana

Fotografías de J. C. Villegas, G. A. Guerrero, J. Giralt Font y Margaret Dammer.

Ilustraciones de Villafañe, Raggio y Olsina.

Redacción y Administración: Avda. del Libertador 1850, piso 7º. Teléfonos: 83-6061, interno 261; Secretaría y Redacción: 80-1837; Publicidad: 84-9556. Reg. de la Propiedad Intelectual 702.641. Distribuidores: Cap. Fed.: NICOLAS PELLOZA, Valle 273. Interior: SADYE, S. A., México 625, Buenos Aires.

La Dirección de Autoclub no mantiene correspondencia acerca de colaboraciones no solicitadas y declina toda responsabilidad sobre los originales enviados espontáneamente que no sean 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.



TENIENTE GENERAL D. JUAN CARLOS ONGANIA

Presidente de la Nacion Argentina

Estando ya en prensa la presente edición de esta Revista, asumió el cargo de Presidente de la Nación Argentina el Teniente General don Juan Carlos Onganía. Pocas horas después, se dirigió al país para decir, entre otras cosas: *"He de gobernar para todos los argentinos sin distinción alguna, y pido la cooperación de todos, sin exclusiones"*. La República confía en que la *"viva pasión por el bien público"* del alto mandatario fructifique en el *"proceso de conciliación y reconstrucción"*, que anunció y que el pueblo espera.



Dr. ENRIQUE MARTINEZ PAZ

Ministro del Interior

Acaba de asumir este alto cargo el Dr. Enrique Martínez Paz, ciudadano nutrido en las disciplinas jurídicas, cuyo cultivo, inspirado en la íntima vocación de su espíritu, le ha dado oportunidad de ilustrar la cátedra universitaria. El Dr. Enrique Martínez Paz es, además, un conspicuo dirigente del Automóvil Club Argentino.



La calidad WAGNER LOCKHEED garantía para sus frenos

Cuando usted usa el Flúido para Frenos WAGNER LOCKHEED, está seguro que en cualquier momento, a cualquier temperatura, sus frenos responderán. ¡No por nada es la marca preferida por los fabricantes de automotores!

Para viajar seguro, haga revisar sus frenos periódicamente y exija que le coloquen Flúido para Frenos WAGNER LOCKHEED.

Recuerde, su vida y la de los suyos dependen de sus frenos.

FLUIDO y REPUESTOS PARA FRENOS

Wagner Lockheed

MARCAS REGISTRADAS

FABRICADO POR FARLOC ARGENTINA S. A. EN SUS ESTABLECIMIENTOS DE JOSE LEON SUAREZ, PROV. DE BUENOS AIRES, BAJO LICENCIA EXCLUSIVA Y CONTROL TECNICO DE WAGNER ELECTRIC CORPORATION, U.S.A.

editorial

OPTIMIS

nuestra portada



En el sesquicentenario de la Independencia Nacional, AUTOCLUB desea expresar su homenaje a los próceres que la proclamaron, reproduciendo la Casa Histórica de Tucumán, templete máximo de las glorias de la Patria, y la primera copia de la Declaración, aprobada y firmada por los congresales. El homenaje de AUTOCLUB a la gesta del 9 de Julio de 1816 se traduce, además, en nuestra revista, con notas dedicadas, en afirmación federalista, a todas las distintas regiones que forman la República, poniendo en ellas el fuerte acento argentino, que ha sido siempre la meta de nuestros afanes.

LA República, todo el pueblo de la República, va a celebrar en estos días uno de los acontecimientos decisivos de su historia: el sesquicentenario de la declaración de su independencia, vale decir, del acta de su fundación, de la afirmación y definición formal de su existencia como nación, gestada durante los dramáticos —y épicos— seis años cuya cuenta se había iniciado en Mayo de 1810. Pocas veces, en lo que conocemos de la historia humana, un propósito fue tan claramente concebido, perseguido y realizado, como el que determinó el nacimiento oficial de la Argentina. No fue el fruto de una improvisación, de un accidente feliz, o de una confusa conjunción o coyuntura de circunstancias favorables, sino el resultado deliberado y querido por un grupo de hombres que presentía y creaba al mismo tiempo el porvenir. Fue un acto, fueron múltiples actos coordinados por una voluntad común, consciente y reflexiva, movida, eso sí, por una aspiración ideal: dar forma a un mundo nuevo. Esto no surge solamente de la interpretación "ex post facto" de los acontecimientos, sino de todo cuanto los padres fundadores dijeron e hicieron desde el punto de partida, si se capta su pensamiento genuino a través de la línea inequívoca de sus hechos y de sus palabras. Y lo que más nos importa decir ahora es que todo el proceso, visto hoy a la distancia y con la perspectiva conveniente, revela que esa creación fue una expresa manifestación de fe en el futuro, es decir, de optimismo fundamental. Ningún pueblo puede convertirse en nación de otro modo; ningún destino nacional puede realizarse si no es por la fuerza del espíritu que lo inspira y que lo mueve. El brazo armado que lo consagra —y éste es el caso de todas las revoluciones genesíacas ocurridas en tierra americana— sólo vale —y valió— en la medida en que ese espíritu amamantado en los sueños del porvenir dio potencia a su fibra heroica e inextinguible hervor de sacrificio a su sangre. Con esta alma nació la Argentina: con un alma nutrida en la fe y el optimismo, lo repetimos.

⌗

El Automóvil Club Argentino, institución que típicamente expresa y representa una línea orgánica de fuerza constructiva dentro del clima de la vocación nacional, ha sentido la necesidad de adherirse a la celebración del sesquicentenario y lo hace aquí dedicando muchas páginas de esta su revista oficial a cada uno de los rincones del país, a cada uno de sus rumbos cardinales; es decir, recogiendo

MO Y FE

(MEDITACIONES EN TORNO DE LA RECORDACION DE UN DIA FASTO)

aquí algo que de algún modo refleja una faceta, esencial o siquiera circunstancial, de cuanto, material o espiritualmente, forma parte del acervo de la República. Por esto hemos dedicado artículos o notas a todas las provincias, a Tierra del Fuego, la Gran Isla, a nuestras tierras de la Antártida, a la Capital de la República. Por supuesto, no nos ha sido posible disponer del espacio suficiente para exhibir la Nación en toda su grandeza viva, y sólo hemos querido, al referirnos aquí y allá a su cultura, a sus poetas y escritores, a sus sabios y artistas, a sus bellezas naturales, a sus monumentos, a su riqueza, a la obra progresista y progresiva de sus hombres y mujeres, poner en evidencia la continuidad histórica del espíritu que en Mayo hizo sus primeras armas en nombre de una patria que nacía, y en Julio abrió de par en par las puertas generosas de su casa para decir al mundo entero que, por gracia del alma de esta tierra, acababa de extenderse el acta de bautismo de "una nueva y gloriosa Nación".

⁂

Pero, precisamente porque hemos querido recordar todo eso en esta edición, esa intención debe ser completada con algunas reflexiones pertinentes que tienen legítima cabida en este editorial. Hablaremos, pues, siquiera sea muy brevemente, del país actual, juzgando su inquietud de esta hora y tratando de iluminar las perspectivas que se esconden en la próxima etapa, para lo cual nada podrá servirnos mejor que la experiencia del siglo y medio transcurrido. Experiencia de ansiedad, de angustia a ratos, de incertidumbres y sobresaltos, de grandes dolores a veces, pero siempre creadora, movida siempre por un íntimo impulso hacia adelante, que no se quebrantó jamás y que terminó por traernos a esta eminencia en que estamos, que, quizás porque es más elevada de lo que oscuramente habíamos previsto y esperado, nos tiene un tanto desorientados. Pero no hay que asustarse: esta vertical enhiesta está dentro de la ley de nuestra marcha. En la Argentina, por obra de su pueblo, de sus sabios, de sus artistas y pensadores, de sus técnicos y obreros, de sus agricultores y hombres de empresa, de sus dirigentes —hasta cuando, de tanto en tanto, parecen no acertar con el mejor modo de dirigir, siempre que no se empecinen soberbiamente en el error—, está naciendo y se está creando un mundo nuevo, y esto basta para explicar la sorpresa azorada con que de pronto se estremecen el alma y las manos de quienes están en la tarea y advierten las palpitaciones de la vida que está brotando de la arcilla. Quizás Dios mismo debió sentir algo parecido al contemplar su obra al día siguiente de la creación.

⁂

Hemos iniciado la marcha siendo muy pocos: un puñado de hombres sobre un gran desierto. Una docena de aldeas que aspiraban a ser ciudades, enganchaban las volutas del sueño de los fantásticos fundadores, que bordaron sus escudos con los colores del cielo mientras arrojaban sobre la tierra asombrada la simiente del porvenir arrancada a las nubes, donde su espíritu se nutrió con los reflejos de futuras primaveras. No tenían nada en las manos, sino su afán de convertir ese desierto en un territorio vivo, poblado de gentes de trabajo y paz, y de reunir esas gentes en un estrecho haz fraterno que pudiera llamarse y existir y ser una nación. Y lo consiguieron. Lo hicieron todo casi "ex nihilo" Pero no fue un azar, o una obra de magia: fue el fruto de su optimismo y de su fe en el destino y en el porvenir. Porque, además de constructores, fueron creadores.

⁂

Este pueblo de hoy, esta Argentina que celebra el sesquicentenario de su fundación, es un legatario con cargo: no puede renunciar a seguir hacia adelante; pero también y sobre todo, es un heredero legítimo que lleva en sus venas la misma sangre de los fundadores, y en su alma el mismo espíritu con que éstos llevaron a cabo la hazaña. De esta herencia no podrán desprenderse nunca este país y este pueblo, aunque padezcan un instante de temor o desorientación, aunque yerren mientras avanzan: siempre hallarán el camino, porque la voz que los guía es inextinguible. Es la voz de la libertad, de la dignidad humana, del decoro de su condición ciudadana, de su responsabilidad ante sí mismos, ante la comunidad que integran, ante el resto del mundo. Es la voz de su historia. Y es el alma de esta Nación, cuyo fulgor quedó indeleblemente grabado en el acta de su nacimiento.

Ni azares sorpresivos, ni quebrantos accidentales, ni desvíos de circunstancias, ni crisis, ni temor alguno podrán torcer su destino ni apagar su fecunda vocación por la grandeza, mientras anide en su alma, junto al cálido recuerdo de su historia, el optimismo y la fe en el porvenir.

LA DIRECCION



NOS ESCRIBEN LOS LECTORES

FUNDACION DE RESISTENCIA

Señor Director:

En el Nº 25 de AUTOCLUB, bajo el título de "FUNDACION DE RESISTENCIA", se publicó una carta del lector N. del Río, de Corrientes, en la cual éste afirma que nuestra capital tiene más de doscientos años de existencia.

No contesté de inmediato porque estaba por aparecer mi libro "LO QUE ME CONTARON MIS ABUELOS O PAGINAS HISTORICAS DEL CHACO", donde, con amplia información documentada, se demuestra la inexactitud de aquella afirmación. El autor de "Radiografía del Chaco" (AUTOCLUB Nº 23) es quien tiene razón: la ciudad de Resistencia fue poblada, en forma definitiva, a partir del 2 de febrero de 1878.

El hecho de que el partido del cual es cabecera la ciudad de Resistencia se llame San Fernando (nombre que tiene desde hace poco tiempo, puesto que se lo pusieron en 1953), no significa en modo alguno que nuestra capital tenga su origen en una reducción homónima que existió hace 216 años en las proximidades de donde actualmente se encuentra aquélla. Ya en el año 1830, el historiador correntino don Manuel Florencio Mantilla, que conocía muy bien el origen de Resistencia por haberla visto nacer, dejó claramente sentado de que ésta nada inmediato le debía (salvo el recuerdo) a San Fernando del Río Negro.

Esta última fue, en efecto, una reducción fundada por los jesuitas, en el año 1750, en un lugar cercano al que ocupa hoy Resistencia, como ya se dijo. Pero, apenas veintitrés años después, es decir, en 1773, desapareció totalmente, siendo trasladados los restos de la misma a la provincia de Corrientes, paraje Las Garzas, jurisdicción de Bella Vista más tarde, por el gobernador correntino don Juan García de Cossio.

A partir del año 1773, por mucho tiempo no hubo en el Chaco otro habitante que el aborigen, en lo que se refiere a la parte oriental. En cuanto a la occidental, hubo intentos para conquistarlo, pudiendo citarse como más importante el del año 1774, por parte de don Jerónimo Matorras (tío abuelo del General San Martín), frustrado por su desaparición, y los llevados adelante en los años 1780 y 1781 por parte de don Francisco Gabino Arias, con las fundaciones de las reducciones de San Bernardo de Vértiz y de Santiago de La Cangayé, ambas de cortísima duración.

Desaparecida la reducción de San Fernando del Río Negro, en la parte oriental del Chaco, que es por donde entró allí en forma definitiva la civilización, durante cincuenta y dos años no pudieron sentar pie firme los blancos, por cuanto eran precisamente los aborígenes de estos lares los que constantemente invadían las tierras correntinas, el norte de Santa Fe, el este de Santiago del Estero y, a veces, también el este de Salta. Las penetraciones que se hacían en el Chaco eran para castigar esas invasiones o para rescatar cautivos. Sin embargo, pese a que, salvo algunos naranjos plantados por los jesuitas que alcanzaron casi a los dos siglos, desapareció todo vestigio de la reducción de San Fernando, desde Corrientes se siguió llamando con ese nombre al paraje en que estuvo enclavada.

En el año 1875, la Comisión Exploradora que hizo la primera mensura de Resistencia le dio este nombre "por el hecho de haber resistido bastante tiempo un corto número de hombres, sin protección de ningún gobierno, las continuas amenazas de los aborígenes". Así versa el informe de la Comisión, y los hombres a que se refiere son los obrajeros que desde Corrientes entraban a explotar los montes chaqueños y se habían agrupado en este lugar para tener mejor defensa frente al nativo).

Pero la mensura del pueblo no fue aprobada por el Departamento de Ingenieros de la Nación, el pueblo no fue poblado de inmediato y la Jefatura Política, que se había creado al disponerse la mensura de pueblos-cantones en el Chaco, fue levantada. El paraje siguió siendo centro de explotación clandestina de maderas fiscales, y en Corrientes continuaron llamando San Fernando al mismo. Antes de 1750 llamaban Valle de Calchaquí a ese lugar.

En 1822 se firmó entre el gobierno de Corrientes y algunos caciques chaqueños una paz que tuvo muy corta duración, debido a que fue violada por los blancos. Como las invasiones indígenas a la provincia de Corrientes volvieron a repetirse con harta frecuencia, en el año 1825 se firmó otra paz entre el gobernador Pedro Ferré, de Corrientes, y un nuevo grupo de caciques chaqueños, por medio de la cual el mandatario correntino reconoció a estos últimos soberanía absoluta sobre las tierras del Chaco; y se estableció, además, la autorización de los caciques para que desde Corrientes pudieran entrar al Chaco a sacar maderas, hacer otros negocios o, simplemente, cruzar el territorio.

Merced a esta nueva paz, que tuvo larga duración por la seriedad y el respeto observados por el general Pedro Ferré, desde la provincia de Corrientes pudieron entrar, con el tiempo, a explotar las riquísimas maderas del Chaco, a cuyos efectos los obrajeros compraban los montes a los caciques, quienes se los vendían limitándoles el área de explotación (algo así como las concesiones que en la actualidad brinda la Dirección de Bosques en campos fiscales) y reservándose, tácitamente, el derecho de propiedad de la tierra. También se reservaban el derecho de propiedad de los montes no vendidos, sobre cuya transacción entraban a tratar una vez que el obrajero terminaba el que había comprado y se disponía a cambiar de lugar su obraje. Cuando un obrajero sobrepasaba el límite que le demarcara el cacique que le había vendido el monte, sin previo pago del importe correspondiente, solían producirse violentas disputas con el jefe indígena "propietario".

Esa explotación clandestina de los montes, y practicada de esa manera, fue lo único que hizo el blanco en esos parajes hasta el año 1864, en que los franciscanos, con la ayuda del gobierno de Corrientes, fundaron la reducción de San Buenaventura del Monte Alto, a unos pocos kilómetros al este de la que hoy es Resistencia. Esta reducción, por falta de apoyo oficial, duró solamente ocho años, al término de cuyo lapso fue abandonada.

El 15 de octubre de 1875, una comisión exploradora designada por el gobierno nacional para trazar cuatro colonias-cantones en el Chaco, eligió este lugar para mensurar la primera de ellas, dándole el nombre de Resistencia por las causas señaladas. Por las razones también ya indicadas en otro lugar (falta de población inmediata del pueblo, levantamiento de la Jefatura Política, desaparición de la mensura), el lugar siguió siendo llamado San Fernando, en recuerdo de la extinguida reducción.

En diciembre de 1877, unos cuantos inmigrantes italianos llegados a Buenos Aires, cuando se los quiso ubicar en colonias de Santa Fe y Entre Ríos, bajo concesionarios de importantes extensiones de tierra, expresaron que ellos habían venido a la Argentina para radicarse definitivamente en ella, pero no para vivir como inquilinos, arrendatarios o dependientes de otro que no fuera el Estado Argentino, en las condiciones establecidas por la ley de Inmigración y Colonización que se les había hecho conocer allá, en Italia, para hacerlos decidir a que vinieran. "Para seguir como arrendatarios, nos quedábamos en Italia", expresaron a las autoridades del régimen inmigratorio de la Argentina, los que hacían de jefes de grupos de los inmigrantes. Y repetían: "Queremos ser dueños del predio que vamos a poblar; y, mientras eso no ocurra, no queremos depender de otro que no sea el Estado".

Las autoridades argentinas, al encontrarse con gente tan decidida, pensaron que había llegado el momento oportuno de tentar la conquista y colonización definitiva del temido Chaco. Y en los primeros días de enero de 1878 embarcaron hacia Corrientes a dichos italianos, con destino al Chaco. Pero como aquí nada se había preparado para iniciar la colonización, pese a que la ley de Inmigración y Colonización databa de 1876, tuvieron que mantenerlos por espacio de casi un mes en la vecina orilla, con el fin de hacer algunas comodidades precarias, previamente, y esperar la mensura de la tierra, por haber desaparecido la que se practicara tres años antes, o cualquiera otra medida relacionada con este punto.

Mientras los italianos esperaban en Corrientes, tres de sus jefes de grupos fueron traídos al Chaco para que inspeccionaran el paraje que se había elegido para radicarlos. Todos dieron su conformidad por el mismo. Con ello a la vista, la Oficina de Tierras y Colonias de la Nación tomó una resolución heroica, que iba a tener una trascendencia extraordinaria: pese a que ya había desaparecido sobre el terreno la mensura del pueblo y colonia, que hiciera en el año 1875 la Comisión Exploradora designada al efecto, y pese a que dicha mensura no obtuvo el visto bueno del Departamento de Ingenieros de la Nación, la aprobó con fecha 27 de enero de 1878. También aprobó el nombre de Resistencia, tanto para el pueblo como para la colonia, y, simultáneamente, consigue que el Ministerio del Interior destaque a un agrimensor para que "restribuya y amplíe" la mensura del pueblo y de la colonia que se iban a fundar, y ordena el envío al Chaco de los inmigrantes italianos que desde principios de enero estaban esperando en la ciudad de Corrientes.

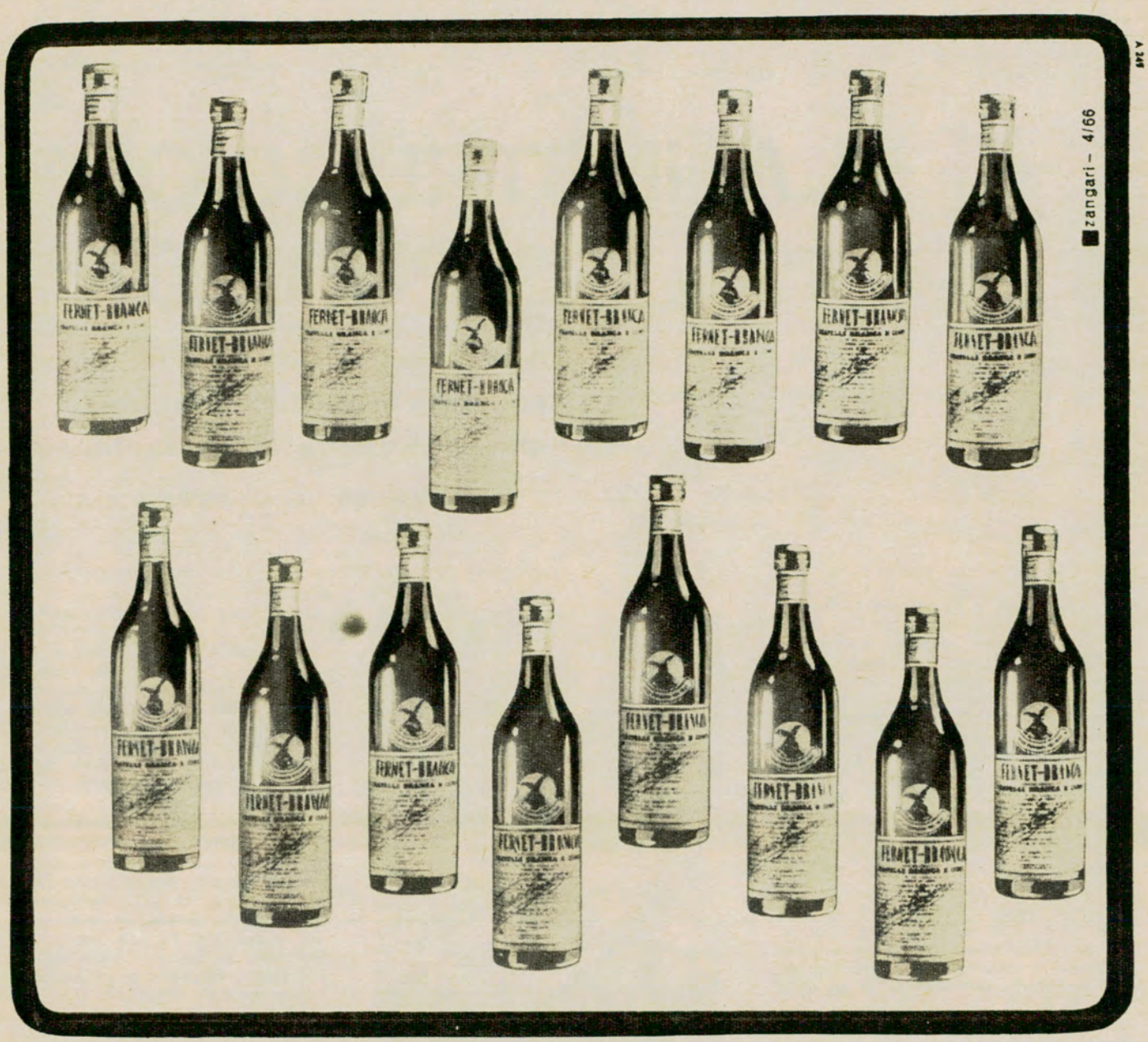
En la mañana del 2 de febrero de 1878, esos inmigrantes llegaron al paraje conocido por puerto de San Fernando, sobre el río Negro, poblaron el vecino lugar que seis días antes, fue bautizado oficialmente con el nombre de Resistencia, y dejaron definitivamente incorporado a la civilización al temido y legendario Chaco.

Ese es el verdadero origen de la ciudad de Resistencia. En esos momentos todavía había reunidos (hacia el noroeste de la actual ciudad) algunos establecimientos de concentración de elementos de explotación obrajera. Ese conjunto no se había reunido con el propósito de fundar pueblo alguno ni de radicarse definitivamente en el lugar, puesto que sus hogares los mantenían a buen recaudo en Corrientes o en otros lugares de la vecina orilla, sino con el fin de tener un lugar donde guardar los elementos de trabajo y estar, al mismo tiempo, en condiciones de prestarse mutua ayuda para la defensa de sus explotaciones obrajeras. Luego, una vez fundada la ciudad, algunos de ellos fueron absorbidos por la misma. Otros no.

Desde entonces, no obstante que por un tiempo algunos periódicos de Corrientes siguieron llamando al paraje indistintamente con los nombres de Resistencia y San Fernando, el primero, que fue el nombre oficial dado a la nueva población, predominó para siempre, quedando reducida la denominación de San Fernando al puerto sobre el río Negro, primero, y al puente que se levantó en el mismo lugar, más tarde.

En el año 1953, provincializado el Chaco, con el fin de rendirle un homenaje a la reducción extinguida, y, tal vez, por ese prurito muy nuestro de cambiar y cambiar nombres de pueblos, calles y ciudades, etc., como si no fuera posible rendirle homenaje a todo aquel que se estime que lo merece sin necesidad de menoscabar a nadie, alguien propuso ponerle el nombre de San Fernando al partido que, en la nueva subdivisión que se hizo de la provincia, reemplazó, con algunas modificaciones en sus dimensiones y en su trazado, al antiguo departamento de Resistencia. Y se le puso el nombre de San Fernando.

SEFERINO AMELIO GERALDI
Avda. Hernandarias 467
Socio Nº 162.057
Resistencia (Chaco)



zangari – 4/66

A 249

la bebida tradicional única en su tipo

Tómelo solo, con café, americano, vermouth
o bebidas gaseosas. Es digestivo, aperitivo y refrescante.

FERNET-BRANCA

único en el mundo / DESDE 1845

y ahora... también **FERNET-BRANCA** A LA **MENTA**

LA INSTRUCCION PUBLICA EN

Nuestros próceres tuvieron conciencia de la fortaleza que da aquélla a las naciones

Por HORACIO C. RIVAROLA

Para Autoclub

AL llegar a la magna fecha del sesquicentenario de la Independencia, la Argentina ocupa el primer puesto en Sudamérica en la erradicación del analfabetismo. Tal el resultado de larga campaña desde 1853. Pero a pesar de ello, las estadísticas dan muy variados porcentuales según las regiones. las provincias, las ciudades o las campañas. Y la lucha continúa y continuará en unidad de acción de hombres y de partidos políticos, que en este punto no hay divergencia.

Y si tanto ha debido hacerse para aquello que es apenas el comienzo de la instrucción, nos preguntamos: ¿Cuál era el estado de la educación e instrucción argentina en el momento solemne del 9 de julio de 1816?

La respuesta es que frente al enemigo que significaban las distancias, la falta de maestros y elementos de enseñanza, se levantó vigorosa la acción de nuestros grandes hombres, conductores de las masas en la guerra y en la paz; ellos comprendieron el valor extraordinario que tienen la educación y la instrucción.

Estaba en la conciencia de nuestros grandes hombres —repito— el valor extraordinario que tienen la educación y la instrucción. Ya el Cabildo de Buenos Aires, el 2 de noviembre de 1810, seis meses después de la Revolución emancipadora, decía: *"Nada hay más digno de la atención de los magistrados, que proveer por todos los medios que dependan de su arbitrio, a la mejora de la educación pública"*; después, Rivadavia dijo: *"La escuela es el secreto de la prosperidad de los pueblos"*; y Belgrano, en el escudo para la escuela de Jujuy: *"Venid, que de gracia se os da el licor divino y el néctar agradable de la sabiduría"*; y Pueyrredón: *"Creí digno de mis ardientes desvelos el*



proporcionar una educación sólida, uniforme y universalmente extendida a nuestros jóvenes para que a su vez puedan servir de esplendor a su naciente Patria con la sabiduría de sus consejos, con la pureza y suavidad de sus costumbres; siendo indudable que no se puede arribar a estos fines sino por medio de una educación pública; con el pundonor, el ejemplo y el esmero de alumnos y profesores"; y en otro documento relativo a la fundación de la Universidad, expresa que *"ha clamado la Capital por un establecimiento que no se le puede dilatar por más tiempo sin agravio y escandalosa injusticia"*. En fin, revela su preocupación el más grande —José de San Martín—, al poner como cuña entre los triunfos de Chacabuco y Maipú, su empeño, que habrá sido orden, para que se elevara en Mendoza, como sus montañas, el Colegio de la Santísima Trinidad, con hondo sentimiento patriótico.

Es que estaba en todas partes afirmado el valor de la educación; en los salones y en los campos, en las academias y en las escuelitas. La Nación que se asentaba en el triunfo de sus armas, que corría después a libertar pueblos hermanos; tuvo conciencia de la fortaleza que da a las naciones la educación y la instrucción de sus habitantes.

La Argentina de entonces, en este aspecto, heredó y creó universidades, colegios, escuelas elementales.

Córdoba traía su Universidad desde 1611 con fundación que alcanza en, algún detalle, al límite de la leyenda; y Buenos Aires desde la colonia forzaba por tenerla también; *"clamaba por tenerla"*, dice Pueyrredón en 1819, y dos años después fue realidad. Pero ya antes y aun adentrado bastante en la época colonial, el Protomedicato, la Academia de Matemáticas y la Jurisprudencia, la enseñanza de la náutica del dibujo, habían elevado el nivel de la cultura con el trabajo paciente en estudios, muchos de ellos superiores, mientras Montero, Jaunzaras, García Posse, Pantaleón Rivarola, Passo, Chorroarín, Aráoz, Sebastiani, Mariano Medrano, Ruiz, Fernández Agüero, Planes, Alejo Villegas, unos en la colonia, otros en la era de la Revolución, llevaban a los alumnos a reflexionar en los hondos problemas de la filosofía, que elevan el espíritu haciendo a los hombres más comprensivos y buenos

Con referencia a la llamada hoy enseñanza media, Córdoba traía con larga tradición su famoso Colegio de Monserrat, cuyos estudios reorganizó el deán Funes en 1814. Buenos Aires, aunque con temporaria clausura, se enorgullecía con el de San Carlos, cuyas puertas fueron como un arco inmutable bajo el cual desfilaron las inquietudes y

LOS DIAS DE LA INDEPENDENCIA

esperanzas de nuestra historia y dieron salida a insignes varones o estuvieron abiertas para todos aquellos que se propusieran mejor servir a la patria; colegio que es como un árbol secular, cuyas raíces ahondan en lo profundo de la tierra en tanto que su copa se baña en la luz de cada nuevo amanecer.

Y abajo de estos dos grandes establecimientos, escuelas y escuelitas; los religiosos en conventos o iglesias, los gobiernos centrales de provincia o municipalidades, disputaban el honor de dar instrucción a los niños y jóvenes de la naciente Argentina. Hay que mirar las cifras con relación a los tiempos: así se atemperará un poco la crítica que alude a la escasez de escuelas en Buenos Aires, ciudad y campaña; y se dirá que, medidas las dificultades de la época, lejos de estancamiento, fue señal de serio progreso el que acusan las estadísticas reconstruidas, y que nos dicen que las 34 escuelas con 39 maestros y 1.200 alumnos en 1810 eran 46 escuelas con 52 maestros y 2.000 alumnos en 1820. En el interior, en 1814, Catamarca y Tucumán se enorgullecían de la enseñanza en los respectivos conventos de San Francisco; en 1815, Córdoba tenía para su régimen una comisión escolar, y en 1816, San Juan agregó la Escuela de la Patria; y desde antes eran famosas las enseñanzas de Quintana en Corrientes; en 1820, Mendoza tenía 5 escuelas oficiales y 13 particulares; y para qué seguir: en Santa Fe, en Salta, en todas las provincias, se sentía el frescor espiritual que da la educación, el disciplinar la inteligencia elevando los corazones.

Pero es necesario recordar que en tiempo en que no había escuelas —y aún hoy ocurre en lugares apartados—, a falta de maestros los padres se ocupaban de trasmitir a sus hijos el caudal que por propia instrucción o experiencia tenían adquirido, poco o mucho. Y es el momento de establecer que en ello hubo ejemplo de la diferencia exitente entre educación e instrucción,



con predominio de una u otra. Sarmiento, al hablar de su madre, nos dice: *"Sabía leer y escribir en su juventud, habiendo perdido por el desuso esta última facultad cuando era anciana. Su inteligencia es poco cultivada o más bien destituida de todo ornato..." "Aparte de esto, su alma, su conciencia estaban educadas con una elevación que la más alta ciencia no podría por sí sola producir jamás"*. ¡Y esa mujer nos dio a Sarmiento!

A veces, y muchas, esa cultura se trasmite, por herencia, diré, aun sin que se tenga clara explicación. Recuerdo que una vez oí a mi profesor de Arqueología Americana, en la Facultad de Filosofía y Letras, don Samuel Lafone Quevedo, referir cómo en regiones de Humahuaca no escasas gentes de poca instrucción, mostraban en sus modales y maneras de conducirse, señales de desarrollada cultura. Y nos decía: *"Esos son los nietos o más allá de los aborígenes o criollos que recibieron instrucción en un convento franciscano del lugar, que venía desde la época española"*.

Y bien: en 1816, debió correr de una a otra parte la noticia, acelerando el latido de los corazones de grandes y menores. El 8 de agosto, San Martín, gobernador intendente de Mendoza, tomó juramento a todos los jefes y oficiales de defender la independencia y libertad de estas provincias, hasta con la vida, haberes y fama, como lo había dispuesto el soberano Congreso. El acta dice que entre la lectura de la Declaración de la Independencia y el juramento —transcribo textualmente—, *"fue concedido un intervalo justo a los transportes de placer y ternura más sublimes, que inundaron a todo el concurso"*; firman San Martín y José Ignacio Zenteno, como secretario. Nos dicen estas palabras de la emoción con que se sintieron nuestros hombres, dueños de una nueva patria. Ya el Bando de la Comisión Gubernativa de Buenos Aires, del 19 de julio, haciendo público el acontecimiento, menciona que ello ocurría *"entre la efusión del más completo gozo por un evento suspirado por todo pecho americano"*. Lo suscriben don Miguel de Irigoyen, don Francisco Antonio de Escalada y don Juan Manuel Obligado, éste como secretario. El acta de la Independencia, a su vez, luego de expresar que preguntados los representantes si querían que las Provincias de la Unión fuesen una nación libre e independiente, agrega: *"Aclamaron primero llenos del santo ardor de la justicia, y uno a uno reiteraron sucesivamente su unánime y espontáneo decidido voto por la independencia del país"*.

Y así como en el amanecer comienza el anuncio con tenue luz, seguida del esplendor del sol, que todo lo inunda, así el anhelo de libertad que se exteriorizó el 25 de mayo de 1810 alcanzó su máxima expresión el 9 de julio de 1816.

El pueblo entendió a sus conductores: su instrucción escasa, sin duda, fue suficiente para ello y el sentimiento patrio hizo lo demás. •

CAMPANAS

Fueron ellas las primeras que emergieron hacia lo alto en Buenos Aires.

Por MARIA DE VILLARINO *Para Autoclub*

LO primero que emergió hacia lo alto en Buenos Aires fueron los campanarios de sus iglesias, cercanas unas de otras en las barrancas de aquella costa sin árboles. San Francisco, San Ignacio, Santo Domingo... Aquí y allá se levantaban, a pocos palmos de la tierra, las casitas humildes apenas visibles desde el río.

La aldea nació religiosa, rezadora, y acentuando estas características fue creciendo lentamente durante los primeros siglos sin modificar su pobre sa-

Templo y convento de los padres recoletos, erigidos por Real Cédula de Felipe V, rey de España, del 28 de junio de 1716. Es monumento histórico nacional.



La iglesia de Santo Domingo, que exhibe el lugar de sus gloriosas cicatrices, en la intersección de la avenida Belgrano y Defensa.

ya de amasado barro, mientras las iglesias envejecían cubriendo las crestas de sus muros sombríos con pajas y yuyos. "*La ciudad vista desde la rada*, escribe Samuel Haig en 1817, *presenta un aspecto triste y monástico por las numerosas torres y cúpulas. Y esta impresión se robustecía en la época en que escribo, por el número de clérigos y frailes que llenaban sus calles*".

De la mañana a la noche, las graves campanas mayores y las agudas de las ermitas inundaban el aire llamando a devociones y creando en las polvorientas calles un tránsito presuroso y renovado de feligreses cuyas diferencias sociales, hábitos y costumbres, se hacían notables según las horas de asistencia a los templos: primeras del alba, para la gente de pobre oficio y humilde vestir; mediodías de mantos y mantillas suntuosos, misales labrados de oro



Y ALTAS TORRES

y plata, rosarios y crucifijos de piedras. Las damas lucían su clase seguidas por negritas criadas que llevaban y tendían las lujosas alfombrillas de colores y flecos en el sitio de la iglesia tácitamente destinado a cada familia, para que sus amas se hincaran en el suelo pues no había escaños. En la época de Rosas, como ostentación de buen tono, el acompañante era un negrillo uniformado de paño oscuro, gorra, chalequillo colorado y la divisa obligada.

Al toque del *Angelus* cesaba por un momento el ritmo de las calles. El transeúnte se descubría y detenía para orar brevemente. En los hogares, la familia, amigos, esclavos y sirvientes, se reunían a rezar el rosario. Pocos que no pidiesen la bendición a sus mayores, que no se persignasen antes de salir de sus casas por primera vez en el día o que no musitaran el Padrenuestro antes de sentarse y levantarse de la mesa, por la gracia concedida al diario sustento.

Frecuentes procesiones partían de los templos llevando entre cirios y faroles la Custodia, precedida por un sonar de esquilones y a cuyo paso todos debían arrodillarse.

Desde la época colonial se celebraba el Corpus Christi y, el 11 de noviembre, la festividad del Santo Patrono, San Martín de Tours, con la misma pompa tradicional y con la participación de la clerecía, el ejército, familias distinguidas y gente del pueblo, que recorrían las calles hasta la plaza central. Santa Clara, San Benito, Nuestra Señora del Rosario, Santa Lucía en Barracas, tenían también sus procesantes adictos, con igual esplendor reverencial.

Durante la Semana Santa el tránsito se interrumpía delante de las iglesias; ningún ruido debía perturbar el silencio velador de la noche del Sacrificio. El Viernes, por tres veces el tañir de las campanas anunciaba la hora de la Crucifixión y Muerte del Señor y cuando cesaban, irrumpía un rasgador concierto de matracas. Cuatro procesiones de gente representativa salían de la Catedral conduciendo los guiones entre hachones encendidos hasta el altar levantado bajo las arcadas del Cabildo desde donde en la noche se escuchaban las voces de los oradores sagrados y, al amanecer, la lectura de las siete palabras que, uniendo al éxtasis la conciencia penitente, arrancaba lágrimas y suscitaba emociones contagiosas y profundas.

El sábado de Gloria era anunciado por el cañoneo del fuerte, cohetes y disparos de armas. Un muñeco de trapo representando a Judas y balancéandose movido por cordeles, comenzaba a arder desde los pies al contacto de una tea. Cuando las llamas trepaban por su cuerpo, estallaba, entre pólvora y petardos, la hucha de su pecho arrojando al aire una lluvia de monedas. El tumulto que se producía para adueñarse de los multiplicados denarios de su culpa hacía contradictorio y detestable aquel símbolo. Esta costumbre, aunque atacada, subsistió hasta después de 1856. De ella se valía Rosas, que sustituía a Judas por la efigie y el nombre



Campanario de la iglesia de Santo Domingo que sufrió el impacto de las balas de cañón durante las invasiones inglesas. Están marcadas debajo del campanario.

de sus enemigos, pero admitía que su imagen se venerara en las iglesias. *"En los templos* —anota Carlos Ibarguren— *el clero salía a recibir el retrato del tirano. El obispo de Buenos Aires, doctor Medrano, usaba en todas sus ceremonias sagradas en que oficiaba, una lujosa divisa federal que glorificaba a Rosas y clamaba la muerte de los salvajes unitarios, con inscripciones bordadas por las monjas... La imagen de Rosas era sacada de la iglesia al son de repiques de campanas, escoltada por los sacerdotes revestidos con sobrepellices, y puesta en un carro alegórico de nueve varas de elevación, cinco de ancho y tres de largo, tapizado de seda punzó y profusamente adornado, donde se exhibían también trofeos conquistados por el Héroe del Desierto. La procesión desfilaba por las calles, los vecinos le rendían honores hincando las rodillas, en las esquinas se entonaban los himnos a los restauradores..."*

Viajeros en nuestra propia ciudad

Experiencia enriquecedora y llena de sugestiones es la de recorrer los templos más antiguos de Buenos Aires, revivir sus memorias desvanecidas en el tiempo, imaginar los dintornos de sus comienzos, las costumbres, la vida de la gente de entonces.

La Catedral, reina de la Plaza Mayor; San Francisco, patriarca de los templos primitivos de la Colonia y su pequeña hermana dilecta, la Capilla de San Roque; Santo Domingo, de las cicatrices heroicas; San Ignacio, de los jesuitas que sufrieron repudio y expulsión; La Piedad, San Nicolás, Las Catalinas... La Merced, de genealogía aristocrática; Nuestra Señora del Pilar, de los recoletos; La Concepción, San Telmo, Monserrat, del corazón del sur... Todas nacen a la historia durante los siglos XVII y XVIII y están ligadas a las raíces de nuestros antepasados.

Si con espíritu de viajeros de nuestra propia ciudad nos detenemos a contemplar la Catedral desde la vereda del Cabildo, quizá se sienta que por primera vez nos causa curiosidad su familiar arquitectura, el atrio bajo la sucesión de sólidas columnas, los bajorrelieves de su frontón, su escalinata de mármol, que tantas veces hemos cruzado. La voz de un viajero de 1780, don Juan Francisco de Aguirre, nos recuerda: *"Aquel año se estaba trabajando en el sitio de la antigua Catedral que era de fábrica humilde y se arruinó a mediados de siglo..."*

En efecto, sabemos que la primitiva construcción para Iglesia Mayor era de paredes de barro y techo de paja. Entre 1618 a 1752, habíasele adicionado coro y sacristía, cambiado y reforzado el techo por tejas y vigas. Pero en 1753 se empezó a reconstruir totalmente a causa de un derrumbe que destruyó gran parte de ella. Desde este año, dando un salto sobre el 25 de mayo de 1791, en que se habilitó oficialmente la nueva Catedral sin estar aún concluida, su fábrica duró hasta 1852. De aquí la frase para aludir a un lento proceso: *"Es como la Catedral..."*

San Francisco, Patriarca...

Recordamos que durante la construcción de la Catedral sirvió a sus oficios la iglesia de los jesuitas, San Ignacio. Hacia ella nos encaminamos. Al recorrer sus tres naves y detenernos ante el altar mayor recordamos que a la subida de las gradas y debajo del arco colateral estaba emplazado, bajo lujoso dosel, el sitial del Virrey. La austera bóveda de los claustros daba entonces al descampado, ocupando cerca de una cuadra. Las calles eran polvorientas, sucias e intransitables en días de lluvia. La de la Merced *"era tan mala que sólo con cuidado y a la desfilada podían pasar las personas por una parte de ella"*. Cangallo caía a pique por la barranca; un paredón obstaculizaba la calle hasta la acera opuesta y más allá un molino de viento completaba el panorama de dintornos campesinos.

Pero hemos dejado la Plaza Mayor, hoy Plaza de Mayo, y atravesando imaginariamente la vieja recova para tomar por Defensa, la calle de San Francisco, divisamos, a poco andar, sus dos torres gemelas rematadas por pequeñas torrecillas. Un reloj de sol, de los primeros que tuvo Buenos Aires, marcó la hora de su nacimiento en 1726. Pero su origen se remonta a 1589, siendo, según los historiadores Trelles y Quesada, el primer convento que tuvo la ciudad y que se llamó de las *"Once Mil Vírgenes"*. Según las actas capitulares del Cabildo recibió este nombre *"el día de las Once Mil Vírgenes"*, por cuya intercesión se libró a esta ciudad y sus contornos de la innumerable cantidad de langostas que en ella había para salvar, con rogativas y procesiones solemnes las iras que destruirían siembras, panes y bastimentos.

En el primer plano trazado por Garay en 1583, que podemos consultar en la obra de A. Taullard (Los planos más antiguos de Buenos Aires), vemos figurar este nombre y el de Santa Ursula en la división de un dominio asignado a ambos, que linda con la manzana destinada a San Francisco.

Andando por las angostas y viejas calles de los alrededores de esta iglesia, elevada a categoría de Basílica en 1916, no es extraño sentir la transmutación del presente en pasado, cuando al caer de la tarde las sombras suben trepando sus compactos muros laterales para alcanzar como malhechores los halos de oro que los últimos rayos de sol van dejando en la cresta de su campanarios.

Suenan gravemente los bronces de la torre. A los lados de las naves, dentro de las hornacinas barrocas, las tallas de los santos se perfilan iluminadas débilmente. Y en contraluz, a la derecha del altar mayor, Cristo crucificado junto a la Virgen hincada a sus pies, parece descender hasta nosotros su divina presencia.

Infructuoso nuestro indagar sobre las reliquias que sabemos poseyó el convento: el catre donde, según la tradición, durmió San Francisco Solano, el facistol de jacarandá, los cuadros, imágenes y esculturas de tiempos antiguos.

Numerosas vitrinas nos dan testimonio de que barretes de hierro y sacrílegas manos incendiarias realizaron, en época no lejana, su obra de impía destrucción: alas de ángeles amputadas y santos decapitados, restos del Altar Mayor, cetros, torsos, sayas despedazadas entre negros hilos de oro y plata de los ornamentos sagrados. San Antonio para el pan de los pobres sosteniendo en su único brazo al Niño calcinado. Y entre tanta devastación una mano de serena piedad elevando el índice como un llamado a reflexión sobre la inútil presencia del mal, pues si la fuerza del cristianismo pervive desde el principio por el holocausto del Gran Sacrificado, también San Francisco no obstante el intento aniquilador, sigue asentado en los cimientos de la fe que su ámbito alienta y sostiene.

Santo Domingo de las cicatrices

Seguimos nuestro viaje por el sur andando sus vecindades, y nos lleva a Santo Domingo, fundado en 1603. Construido y vuelto a reconstruir tres veces a causa de sendos derrumbes que conmovieron su cuerpo en distintas épocas, levanta allí su frente tatuada de viejas y heroicas heridas que nos hablan de la participación que tuvo en los días de la Reconquista.

Si nos impresiona la severa vetustez de su arquitectura exterior, de sus dobles campanarios, de sus paredes, nos desconcierta su interior reformado y vestido con altares, manteles y ornamentos de estilo moderno, que desvanecen las nobles arrugas de su rostro y de sus años.

Seguidos por las ondas sonoras del órgano que, trascendiendo el ámbito de las naves, se elevan a la profundidad aguda de la cúpula, salimos al atrio en cuyo amplio patio de lajas rojizas, los sones se transforman en música de instrumentos invisibles de cuerda y viento que en los viejos tiempos acompañaban a las procesiones de la Virgen; y las mujeres

de hoy, en aquellas de la misa de una, luciendo con gracia y recato su famosa elegancia de todos los tiempos: rebozos, chales y mantillas, negros vestidos, capuchas, chaquetas y basquiña o peinetones y miriñaques de distintas modas, cuando el barrio de Santo Domingo pertenecía a la aristocracia porteña.

¿No creemos cruzarnos con los mendicantes dominicos de hábito blanco o ver al negro campanero Clemente que para distraer sus pocos momentos libres de tañedor atraía por señales a los perros para espantarlos con una larga vara cuando se acercaban? ¿O, al torcer por el pasaje lateral del convento, imaginar tras los descascarados, altos y sombríos muros, a los monjes entregados a las labores del huerto cuyas plantas medicinales sabían aplicar con habilidades curativas?

Sobre una alfombra lila...

Henos ahora por los altos de las barrancas del norte que suben desde la avenida del Libertador hacia la Basílica de Nuestra Señora del Pilar, caminando sobre la alfombra lila tejida en el suelo por las flores lilas de los jacarandaes.

De los muros del Hospicio se suelta un revuelo de palomas cuando nos detenemos frente al cerrado portalón de hierro con herrajes en relieve, irrumpiendo por el veredón que conduce, bajo un techo de olmos, a la entrada de la iglesia y un poco más allá, a la Recoleta. Las verdes barrancas suben y bajan a su albedrío rasgando bajo la sombra el césped brillante de su vestidura. Y allá, no lejos, el río que asoma por los espacios que le han dejado libres, para ver la costa de la ciudad como en los viejos tiempos de arribos y conquistas.

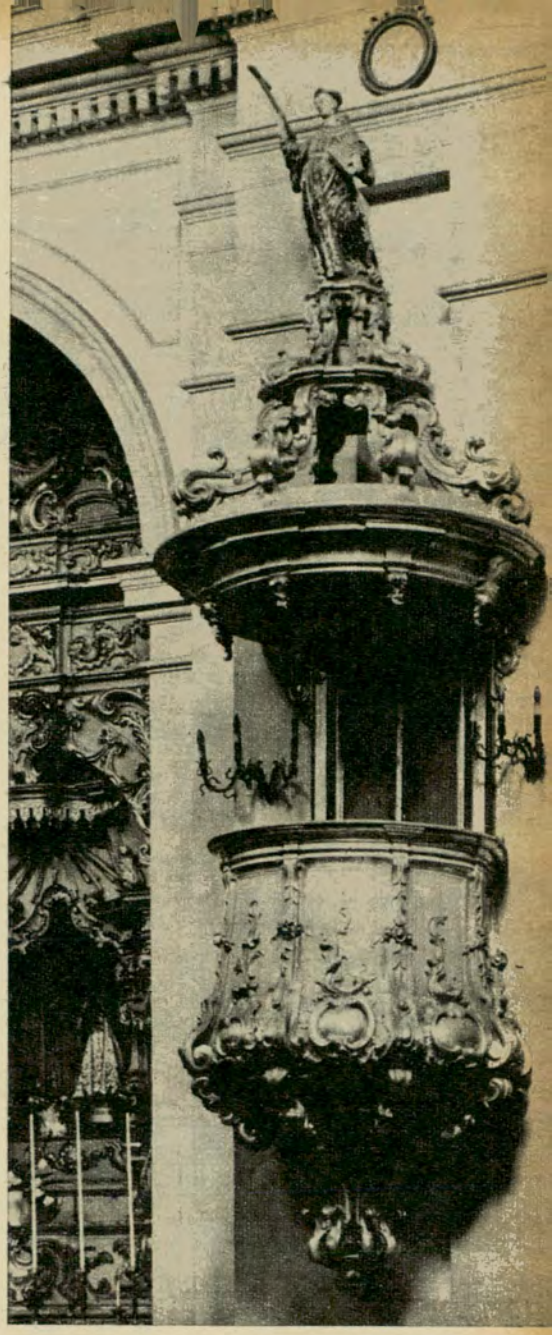
Lo que hoy es el más bello sitio de Buenos Aires y de las plazas más hermosas del mundo, fueron parajes calvos y desolados andurriales cenagosos y suburbio inabordable cuando el río tierrasiena solía pernoctar allí largo tiempo. El cuerpo de la hoy Basílica que decora, como un espejo de cornucopia, el límite final de la avenida Quintana, se miró infinidad de años en una callejuela que "debió cerrarse por infructuosa" y que, sola y a poco andar, se sumergía en un profundo zanjón cuyo lecho de cieno y pobreza quedó sepulto bajo la señorial avenida Callao, desde donde hoy vemos el cuadrangular cimorro del Pilar que remata la altura con fina aguja de cruz, emergiendo al costado del cuerpo del edificio colonial a dos aguas y la espadaña que dibuja sus dos campanas con un fondo de cielo del otro lado.

En el interior de la iglesia, el altar mayor cincelado en plata maciza, sus preciosas reliquias, sus ornamentos e imágenes, nos hablan de un tiempo consubstanciado con las cosas y los hombres que le dieron palpitación y existencia. ¿Qué desvelos no conoció desde su celda aquel ilustre franciscano Francisco de Paula Castañeda, nacido en Buenos Aires en 1776? Aquel que desde muy joven ciñó el hábito y luchó contra la ignorancia, protegió a los desposeídos, enseñó a los niños fundando escuelas de gramática y dibujo y sirvió a la libertad del hombre luchando con la verdad por medio de los periódicos que sostenía. Y que, cuando acusado de *"sedicioso y revolucionario"*, dejó el convento de los Recoletos, recomenzó en Santa Fe con otra iglesia, otras escuelas de gramática, dibujo, geografía, pintura, música y artes mecánicas. Por eso su nombre está vivo allí.

Nuevamente en el patio que se abre a la tarde, el presente devuelve nuestros pasos a la alfombra lila de los jacarandaes y a los rumores de pájaros y niños que juegan en las barrancas mientras los autos, allá abajo, se lanzan en veloz carrera por la avenida.

Cercanos o más distantes, los seculares gomeros expanden en el aire la cúpula de sus compactas paredes de fronda, asentadas sobre plintos de raíces entrelazadas y emergidas a la superficie con el color de la tierra a la que se han fundido.

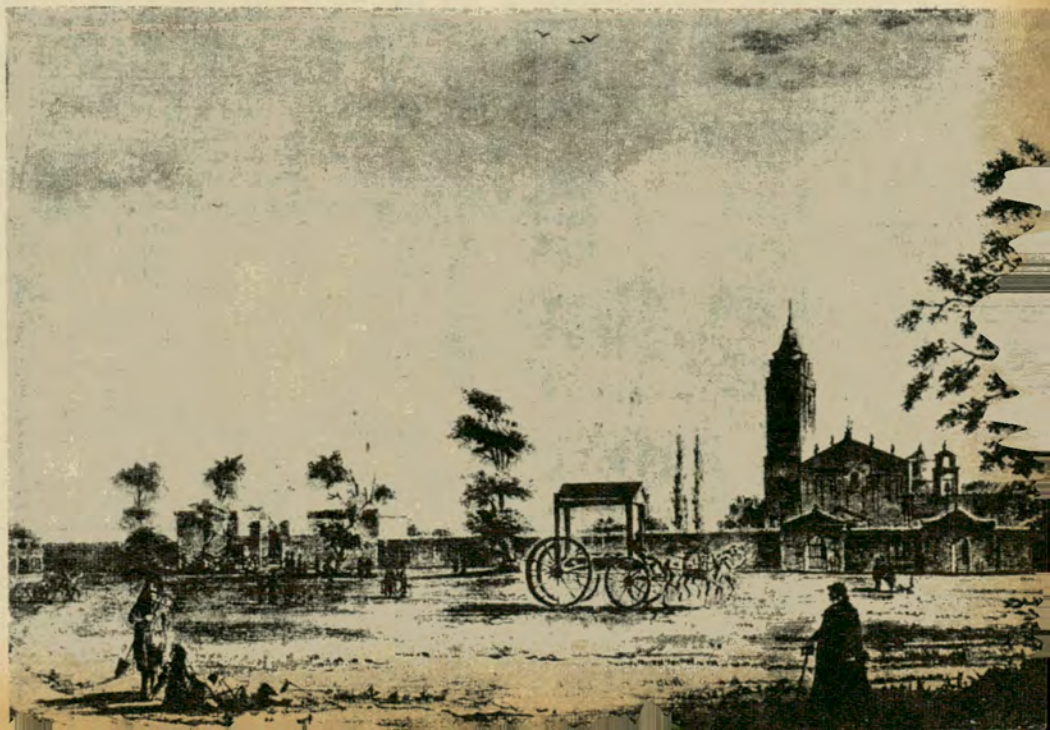
Cuatro palmeras vigilan la callejuela de la Recoleta que de pronto se ha quedado solitaria. Una sorpresiva ráfaga de viento ha despeinado las crenchas lacias y verdes de una de ellas alejada de sus hermanas. ¿Quién ha pasado? ¿La vida, la muerte, el tiempo?



Púlpito de la iglesia de Nuestra Señora del Pilar, en la Recoleta, que corresponde al templo y convento de los padres recoletos.



Frente de la basílica de San Francisco, en Defensa y Alsina. Es el templo patriarcal de la época de la Colonia y a su lado se encuentra su pequeña hermana dilecta, la capilla de San Roque.



Aspecto que presentaba el cementerio de la Recoleta y el templo de Nuestra Señora del Pilar, que reproduce este grabado del año 1841.



1

LAS CALLES DE BUENOS AIRES

ARTURO TOSCANINI

CUANDO se pasa por Arturo Toscanini —apéndice y vereda par de Viamonte, memoria de antiguos y eficaces ferrocarriles, penúltimo coletazo de la lírica, gordura de la calzada— el peatón puede adoptar distintas formas físicas y espirituales. Una de ellas, por ejemplo, podría ser la del caballero ya un poco viejo y con bastón —más parecido hoy al industrial que al estanciero— que añora los años irreversibles del Colón (Marcelo de Alvear, los dorados, las perlas y una etiqueta que casi no era etiqueta) y que no está dispuesto a entender, de ninguna manera, la ironía con que Pedro Miguel Obligado hace mención de su admirada soprano:

"Margarita y Manón, Violeta y [Norma,
dentro de ella consiguen revivir
una pasión igual que se transforma,
y un afán de cantar hasta morir.
Y cuando la agonía se preludia,
y se hace cada cuerda un corazón,
entre un desmayo y una tos, estudia
el modo de morir en la canción..."

Otro arquetipo imaginario sería el de la señora de otro tiempo y otra vestimenta, que hace cola para no perderse la función del domingo frente a una boletería donde jamás nadie ha conseguido una platea más o menos bien ubicada, y que tampoco percibe en Obligado —el indiscutible propietario de la delicadeza y la melancolía— el tono humorístico de las estrofas que le dedica al tenor:

"Mientras cumple su aérea labor de [equilibrista
entre saltos de arpegios y la escala [del si,
oportunos aplausos de la sala con-[quista,



Por

GUSTAVO GARCIA SARAVI

Para Autoclub

Fotos de Jaime G. Font

1 No todos los transeúntes que pasan por la esquina del teatro Colón, en su lado este y la calle Cerrito, reparan en la placa de bronce en que se concreta el homenaje a Arturo Toscanini, dándole su nombre a una breve vereda porteña.

2 En esta fotografía, tomada en una mañana dominguera, vemos en toda su extensión la "calle" Arturo Toscanini, que va de Cerrito a Libertad, en trayecto paralelo a la de Viamonte. El nombre del gran maestro perdura así en el recuerdo de los viandantes porteños.

apoyando sus notas como un punto
[en la i...
El tenor, todavía, cree en el abrazo
[tierno,
en las palabras dulces y en el amor
[intacto,
y lucha contra todos por un amor
[eterno
que está para morirse ya desde el
[primer acto..."

Un tercer transeúnte —italiano, nuevo rico, uno de esos que exclaman *"¡Bravo!"* desde la butaca de terciopelo con el mismo entusiasmo con que los españoles gritan *"¡Olé!"* en la plaza de toros —ha de compartir, seguramente, el apresurado y erróneo juicio de Banderfeld: *"Mozart y Beethoven son unos viejos pedantes, que gustan de la tonta época pasada; hasta Rossini no hemos sabido qué es melodía. Fidelio es una basura; no se comprende cómo hay quien vaya a aburrirse oyéndolo"*.

Es útil la fantasía para crear un cuarto personaje: el muchacho joven que adquiere una entrada sin asiento para la gradería, que lleva su propia partitura, que no va al fútbol, que probablemente ha cometido el desatino de ser buen estudiante y que tal vez conozca la profunda y dolorosa frase del mago de Bonn: *"Escribo porque es preciso que se esparza lo que tengo en el corazón"*.

La imaginación nos da derecho, por último, a sorprender la controversia de los dos paseantes —el que ha vivido en Europa y el chauvinista— que sostienen los eternos y siempre en pugna puntos de vista argentinos: el que aplaude el muy musical y generoso nombre de la calle, y el que protesta porque no se puso, en el centro de la ciudad, exactamente en la piel del Teatro Colón, como si fuera un tatuaje, la

LAS CALLES DE BUENOS AIRES

placa entrañable y nuestra: Alberto Williams, Athos Palma, Julián Aguirre, Gilardo Gilardi, Carlos López Buchardo, José André, José María Castro. O sea, la permanente alternativa de los orgullos nacionales y las devociones europeizantes.

De cualquier modo, Arturo Toscanini es una vereda de Buenos Aires. O más aún: *es* Buenos Aires, de la misma manera que en la esquina que forma con Cerrito late y afirma la ciudad, en un bronce menor y menos perceptible, esta poco conocida memoria: "*... consolidar la unión nacional, afianzar la justicia, promover el bienestar general... Aquí se levantó la primera estación ferroviaria del país, partiendo de ella el tren inaugural del sistema, el 30 de agosto de 1857. A todos los que con su inteligencia y esfuerzo contribuyeron al establecimiento, construcción y operación de este gran servicio público en su primer centenario, 1957*".

Una vez más, una calle porteña nos deja hermosura, discusiones, poemas y gratitudes.

TRES SARGENTOS

Hay calles sin ida y vuelta, sin fuerza de intersección, sin destino de caminata, paseo o diligencia. Están ahí nomás, tiradas en la calle. A veces ni reparamos en ellas, ni sabemos que existen, ni las vinculamos con una dirección, un sobre y una carta (de amor, se entiende), o sea, uno de los más secretos orgullos de las calzadas y las aceras: tener un nombre con números, figurar en los mapas ciudadanos, tutearse con los taxistas, reconocer desde lejos los pasos del cartero.

Una arteria así podría ser Tres

La calle Tres Sargentos, sin fuerza de intersección, sin destino de caminata, paseo o diligencia, ofrece este aspecto en su dirección hacia "el bajo", quebrada en su línea por exigencias de la edificación.



Sargentos, dos cuadras que casi no van a ninguna parte. En efecto: su esquina de San Martín se corta en una vidriera, y la otra, la de Leandro Alem, muere en una avalancha de automóviles o, ya más hacia el Este, en una playa de estacionamiento con un trasfondo de grúas, adivinados atracaderos de barcos, mástiles y banderas y al fin, el río, el ancho... lento y canino río, lamedor de Buenos Aires.

He caminado por ella de día y de noche. Antes de las sombras, no tiene nada; los depósitos de una gran tienda, casas de departamentos, ropa tendida, pequeños negocios tomados en las descripciones de Dickens, talleres de reparaciones, y un castillito lateral y con ruido disfrazado de usina o subusina eléctrica. ¡Ah, me olvidaba! Y en la ochava de Reconquista, en un primer piso, un misterioso, inesperado, grandilocuente y sospechoso busto de Cristóbal Colón —C. Colombo, para ser exacto— y este agregado: *"Cocoleto, 1884"*.

En la hora de los gatos y marineros, en cambio, del sueño sin sueño y la aventura sin aventura, de las botellas y el tedio, del tango tristísimo y la mujer prestada, se transforma por completo. De pronto, se convierte un poquito en París, en encrucijada y amorío. Se puebla su restaurant, se iluminan veladamente las lámparas de sus cabarets, y bajan y suben, entre apresuramientos y silencios, los ascensores de sus dos hoteles. En un instante, cuando se duermen los tres sargentos invisibles, Tres Sargentos se hace miedo, caricia, whisky, mala palabra, terciopelo, todo eso que siguen poseyendo en Buenos Aires las calles próximas al río. O a sus otras orillas.

4 Los depósitos y el frente posterior de una gran tienda, casas de departamentos, pequeños negocios, una provisión y hasta un hotel, pueden verse en la brevedad de la calle Tres Sargentos mirando hacia el oeste.





Vista general del Teatro Colón, donde Richard Strauss, que llegó por primera vez a Buenos Aires en octubre de 1920, dirigió ese año doce conciertos sinfónicos.

RICHARD STRAUSS EN LA ARGENTINA

Su imborrable recuerdo se proyecta en la historia viva del Teatro Colón

POR JOHANNES FRANZE

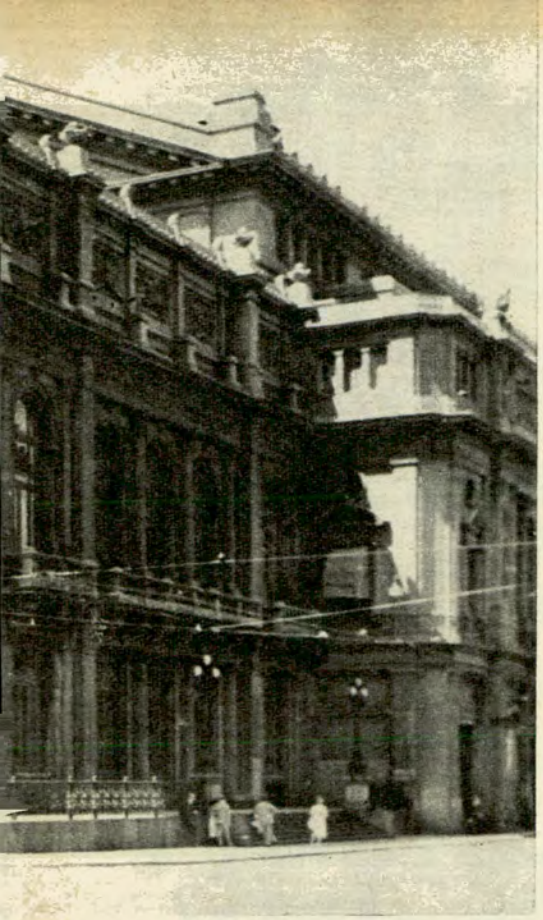
Condensado de la revista "Humboldt", de Hamburgo, Alemania

EN el centenario de Richard Strauss, es oportuno referirse a los compositores europeos que visitaron la Argentina: Saint Saëns, Puccini, Mascagni, Pizzetti, Respighi, Honegger, Messianen... La serie culmina con tres figuras de jerarquía extraordinaria: Igor Stravinsky, Richard Strauss y Paul Hindemith. Stravinsky y Strauss vinieron dos veces a Buenos Aires. Ambos dejaron una perdurable herencia espiritual circunscripta, no sólo por sus éxitos personales, sino asimismo por la amplia y profunda repercusión de sus personalidades, en los compositores argentinos.

Strauss, sin embargo, ha legado algo más, fuera del campo de la creación, su memoria vive con envidiable frescura en un sentido doble: por la directa influencia que ejerciera sobre el lenguaje de los compositores, no sólo de su propia generación, y por sus valiosos consejos, atinentes a una mayor intensidad de las actividades sonoras en el futuro y una mejor administración, tanto de la enseñanza musical como del arte lírico. Sus consejos fueron aceptados y realizados, y sus profecías sobre Buenos Aires, como futuro centro internacional de la música, se cumplieron en una escala mayor aún de lo que osó preestablecer durante el memorable año de 1923, en que él, junto a los Filarmónicos de Viena, envolviera a Buenos Aires en una verdadera tormenta sonora. Así se explica el asombro, expresado hace poco por el compositor catalán Narcis Bonet, delegado europeo de las *"Juventudes Musicales"* quien, en su gira sudamericana, pudo asistir en un domingo a dos conciertos sinfónicos y una velada de ópera del teatro Colón, notando, además, la presencia simultánea de dos grandes pianistas, Wilhelm Kempf, alemán, y Abbey Simons, norteamericano, seguidos de inmediato por la pianista italiana María Tipo y el vienés Joerg Demus, eminente intérprete de los románticos germanos —todo esto sin contar las múltiples manifestaciones de la orquesta romana de cámara *"I Musici"*, las dos audiciones semanales de la *"Asociación Wagneriana"*, otras dos gratuitas de la Orquesta Sinfónica de LRA Radio Nacional y las sesiones debidas a los músicos locales, en conciertos realizados, muy a menudo, en horarios superpuestos o las de "Amigos de la Música", que anuncian un amplio festival Bach, coronado por la *"Pasión según San Juan"* bajo la batuta de Karl Richter, de Munich.

Llegó en 1920

Richard Strauss llegó a Buenos Aires, por primera vez, en octubre de 1920, dirigiendo doce conciertos sinfónicos en el Teatro Colón y agrupando, en torno a sus poemas sinfónicos, ya conocidos por el público porteño, obras nuevas para la Argentina, verbigracia dos de los hermosos "Nocturnos" de Claude Debussy, para demostrar su admiración y su afinidad selectiva con el gran compositor francés. Ninón Valin, la cantante máxima entre las parisienses de esta época, interpretó, en la *"Wagneriana"* canciones de Strauss, si bien en francés, con el compositor al piano. Además fue oído por primera vez en la Argentina el Cuarteto para piano y arcos, opus 13, y también la Serenata juvenil para 13 ins-





Entrada principal del Teatro Colón, frente a la plaza Lavalle, en el cual Strauss impuso muchas de sus iniciativas.

trumentos de viento del mismo maestro, la última partitura bajo la dirección de Sigfrido Prager, director de la meritoria "*Sing akademie*" alemana.

El don creador de Strauss, tanto tiempo frenado, exigía nuevas satisfacciones aplazadas hasta el viaje de regreso. A bordo del transatlántico holandés "*Limburgia*" nacieron los Tres Himnos para una voz aguda y orquesta, según Friederich Hoelderlin, opus 71, preludios al futuro estilo monumental de "*La Helena Egipciaca*", aquella mágica evocación de la Hélade prepericleica, cuyos cimientos espirituales tanto conmovieron al gran compositor, cuando llegó por segunda vez a la capital argentina. Esto aconteció el 18 de junio de 1923. Acompañaron al maestro su hijo Franz Schalk, su colaborador en la dirección de la Opera de Viena. Strauss trajo consigo la partitura no terminada aún de su diminuta ópera casera "*Intermezzo*", escrita según un propio texto, de índole sumamente distinta, de los contornos monumentales de su tercer gran sueño con el prístino mundo helénico, precedido por "*Electra*" y "*Adriana en Naxos*".

Pero la prosecución de aquel sueño proyectado en "*La Helena Egipciaca*" debía desvanecerse ante la cruda realidad. Tratóse de preparar los estrenos latinoamericanos de "*Salomé*" y "*Electra*" en el idioma original ("*Salomé*" ya había sido oída en 1920, antes de la llegada del maestro, cantada en francés por la genial Geneviéve Vix). Strauss "*hipnotizó*" la orquesta argentina. Después de diez días de intensos ensayos salpicados, a pesar del férreo rigor de sus horarios y una disciplina inaudita para los latinos, con ingeniosos chistes y "*hermosas imágenes ilustrativas*", heredadas por Hans von Buelow, subió a escena "*Salomé*" con Charlotte Dahmen, la inolvidable María Olsewska, Dr. Emil Schipper y Walter Kirchhoff, siguiendo "*Electra*", con Elsa Bland en el papel protagónico y los artistas ya mencionados. Luego, Strauss viajó a Río de Janeiro, donde lo aguardó la orquesta de los Filarmónicos de Viena, con la que tuvo que realizar una serie de conciertos.

Terminó "Intermezzo"

El 7 de agosto volvió a Buenos Aires, presentándose de nuevo ya el 8. Hasta el 23 del mismo mes siguieron no menos de 13 conciertos sinfónicos, uno de cámara en la "*Wagneriana*" y otro bajo la batuta de Gino Marinuzzi, renombrado director italiano, quien hizo conocer las tan straussianas "*Fontane di Roma*", de Ottorino Respighi. El día 9 de agosto fue repuesta "*Salomé*"; el 20, "*Electra*" con los mismos cantantes, pero esta vez con la soberbia orquesta vienesa —¡y con los músicos argentinos como oyentes en la platea!— ¡Qué fecundas lecciones para los integrantes de la masa instrumental del Teatro Colón, no estable todavía sino contratada libremente por el empresario Walter Mocchi!

No obstante los preparativos para los estrenos latinoamericanos de obras desconocidas: la Primera Sinfonía de Gustav Mahler, la Séptima de Antón Bruckner de las Variaciones sobre un tema de Hiller, de Max Reger, la Música Fúnebre Masónica de Mozart, la suite "*Mucho Ruido para Nada*", de Korngold, la suite "*El Burgués Gentilhombre*", del propio Strauss y la arrebatadora interpretación de todos los poemas sinfónicos del maestro en versiones incomparables, no obstante las innumerables "*interviews*" con los críticos y las contraversiones con destacadas personalidades de la vida artística, Richard Strauss encontró aún tiempo, para terminar, en la casa del culto médico vienés Dr. Hugo Salomón, donde vivía, la instrumentación de su ópera cómica "*Intermezzo*".

Además Strauss aconsejó fundar un Conservatorio estatal —ya un año más tarde, en 1924, quedó realizado el proyecto, y López Buchardo fue el primer director de la nueva casa de estudios.

Strauss y los jóvenes

Strauss lanzó también la idea de "*municipalizar*" el Teatro Colón y otorgar a la orquesta, al coro y al ballet la estabilidad de empleados oficiales; en 1925 se cumplió todo esto. Parece que Strauss poseyera un don profético para el futuro inmediato de las actividades musicales de la Argentina. Pues no se trataba de un entusiasmo transitorio. Pronto surgieron personalidades adecuadas, para colocar los cimientos de una infalible organización de la vida musical: Cirilo Grassi-Díaz, bajo cuya dirección el Teatro Colón iba transformándose en un escenario lírico de fama mundial; Floro M. Ugarte, que condujo los destinos del mismo teatro durante los años 1937 y 1943 y trajo a Buenos Aires, al lado de numerosos otros artistas de reputación universal a Arturo Toscanini con su orquesta norteamericana.

Sin embargo, el efecto inmediato, ejercido por Strauss sobre los jóvenes compositores argentinos, fue, por de pronto, catastrófico. La repercusión de la orquesta compacta usada por Strauss, en "*Vida de Héroe*", originó imitaciones horrorosas. Pero a la larga se iba filtrando, del agrio mosto sobrecalentado, un delicioso vino original. El mismo Ugarte escribió luego en sus dos suites "*De mi Tierra*", partituras, donde el perfume de las silvestres flores argentinas se une a una sólida construcción contrapuntística, derivada de Strauss.

Gilardo Gilardi creó con su "*Scherzo del Gaucho con las Botas Nuevas*" una obra, inspirada por el "*Till*" straussiano. Pero no hay ni una sola nota copiada de la chispeante partitura germana. Todo en Gilardi fluye orgánicamente derivado del rico acervo folklórico gauchesco. El temario se nutre con la savia telúrica y del vigor rítmico pampeano. En consecuencia, la obra finaliza en un arrebatador "*Malambo*", tan diferente de la métrica de Strauss. La música argentina abandonó el frío intelectualismo, adaptado superficialmente de la escuela francesa, sin poder llegar a la delicadeza o al misticismo de un Debussy y sin identificarse con la diafanidad escultórica de un Ravel. Ahora, la generación de 1923 —1935 iba familiarizándose con la textura polifónica de la tradición germana, para imprimir a sus creaciones una infalible solidez estructural. El pronóstico de Strauss de que el Teatro Colón, con su sala impresionante, su excelente acústica y su capacidad para 3.800 espectadores sentados adquiriría fama internacional, se cumplió al pie de la letra.

Sentida añoranza

En 1928 y 1931 visité a Richard Strauss en su casa en Viena, sita cerca del Belvedere. Visiblemente emocionado, el maestro recordó "*el bello Teatro Colón*" y las magníficas veladas de ópera o los grandes conciertos sinfónicos de 1920 y 1923. Le pregunté, si le hubiera gustado volver a Buenos Aires. Su respuesta fue: "*No, en otra vida, sí. Hay gente más joven y muy capaz*". Se refería a Clemente Krauss, su íntimo amigo, que había actuado en la capital argentina cinco años después de él, como director sinfónico.

En 1947, dos años antes de fallecer,

(Pasa a la pág. 208)

SEGOVIA, POESIA E HISTORIA



Puerta de San Andrés, con sus torres almenadas semidestruidas, es una de las más llamativas entradas a la ciudad Museo.



...donde se cuenta que gnomos y diablos construyeron alcázares, acueductos, catedrales.

FOTOGRAFIAS DEL SERVICIO OFICIAL DEL MINISTERIO DE INFORMACION Y TURISMO - ESPAÑA

Por
NOEMI VERGARA DE BIETTI
Para Autoclub



Vista general de la espectacular catedral de Segovia, situada en la parte más alta de la ciudad. Se inició por orden de Carlos V, en estilo gótico, bajo la dirección de Gil de Hontañón.

UNA chispilla traviesa y nostálgica apunta en los ojos, ahora sin luz, de María Adelaida; revive infancia y mocedades segovianas o recuerdos de cuando, colegiala, fue discípula bienquerida de Antonio Machado.

¡Que te decidas!, que son apenas un centenar de kilómetros de Madrid..., ¡que vas y vienes en el día! ¿Y el viaje? Con sus fondos azulados o violáceos en estío, cubierta de nieve en invierno, la sierra de Guadarrama, que custodia gran parte del camino, luce espléndida. Y cuando llegues, ¡qué luz, la segoviana! ¡Si me parece estar bebiéndola todavía! La más fina y reverberante de España, según Azorín. Como María Adelaida sabe muchas cosas, la sigo escuchando:

—*¡Segovia! Por donde la mires, desde la cuesta de los Hoyos, la ruta del Parral o los altos de Fuencisla, la verás empinada sobre una roca prieta entre dos valles y dos ríos, el Eresma al Norte, el Clamores al sur, luciendo su intemporal belleza. Se "escurre el Eresma encendido, al oír rumor de hojas, tejiendo recuerdos que fueron comunidades de gloria..."*

—*Sí, las castellanas* —interrrumpo. Tengo muy presente la historia semilegendaria de Juan Bravo, el caudillo que mandó ajusticiar Carlos V por habérsele rebelado en defensa de libertades y fueros.

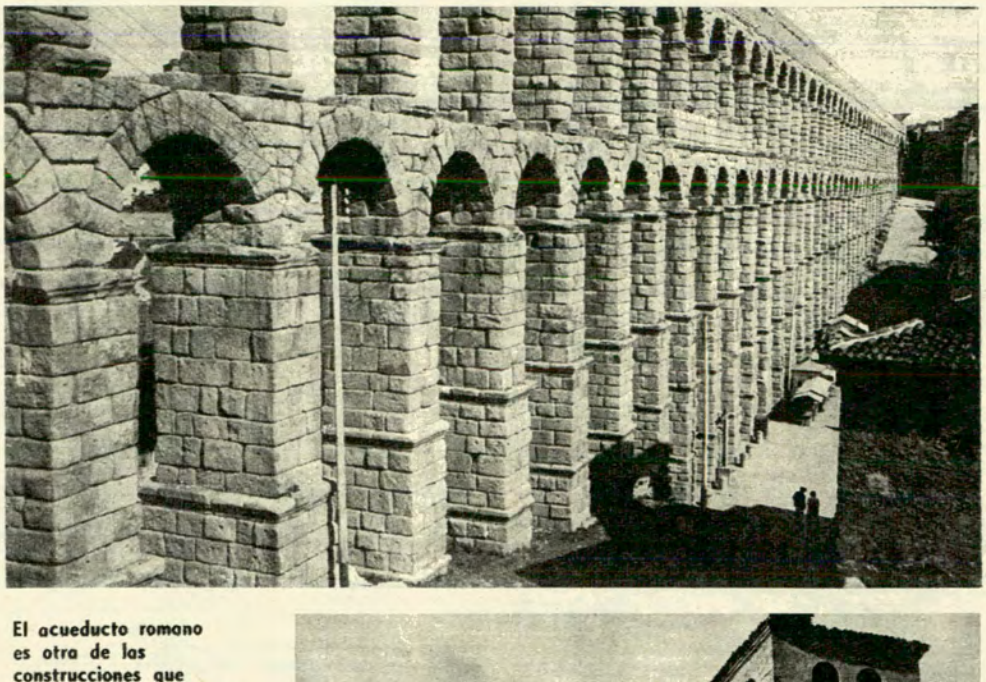
La sutil labor de María Adelaida con su cuota diaria de desazón segoviana no tardaría en fructificar.

A ti que te apasiona el arte: ¡qué iglesias románicas, qué catedral gótica! Y nada te digo del Alcázar mudéjar, verdadera casa real, casa del César conforme significa en árabe. Luego caminas calles arriba o calles abajo, ya sea el callejón de los Gascos, la callejuela de los Viejos o la calle Real y encuentras hermosísimos ejemplares de arquitectura civil, desde el siglo XII al XVIII: la casa de los Picos, de Arias Dávila, de Lozoya, de Hércules, pórticos ejemplares, graciosas ventanas con caladas curvaturas, arcadas románticas, patios renacentistas, frentes moriscos u ojivales.

Mientras el frío arreciaba en Madrid y la radio advertía que el puerto de Navacerrada (allí llaman puerto a la garganta o paso entre dos cumbres) permanecía intransitable, proseguían mis charlas con María Adelaida. Salvadas por no sé cual milagro, un conjunto de aguafuertes del siglo XIX, obra de Javier Parcerisa, le permitía, viéndolos sin verlos, acotar detalles sobre la Ciudad-Museo. Las imágenes al sumarse, conformaban un retrato típicamente castellano —santuario, fortaleza y mercado—, guardando, reservado y dulce, fuerte sabor castizo, y la distinción natural que le confiere haber sido cuna de reyes, escuela de su educación, sede de coronaciones como la de Isabel la Católica, de esponsales —célebres fueron los de Ana de Austria— o de corte de curiosos monarcas como Juan II y Enrique IV, *"le roi sauvage"*. Superposición de estilos, confluencia de dispares aportes, romanos, góticos, románicos, barrocos, la antiquísima ciudad recordada ya por Plinio entre las principales de los arevacos, conquista de Roma bajo Augusto, acusa en obras las varias épocas de su existencia.

Un paisaje ciñe al caserío de piedra con ciertos tintes dorados semejantes al de algunos rincones salmantinos, en tanto que el Acueducto, la ágil y maciza silueta de la Catedral, el recio cubo del Alcázar, torreones, almenas y gráciles agujas destacan sus perfiles sobre la seca tierra castellana, heroica y áspera, alto solar del romancero, cuna y misión de una raza.

Por fin cierta mañana, cuando en es-



El acueducto romano es otra de las construcciones que caracterizan a Segovia. Construido con piedra sin argamasa, prestó hasta hace pocos años los servicios para los cuales había sido construido.



La iglesia de la Vera Cruz de Segovia, el más importante templo europeo de la orden de los Templarios, que se mantiene en su absoluta pureza y sobriedad.



tación Atocha se colaba el cierzo por cuanta hendija o agujero encontrara, emprendí el camino hacia la *"Meca del arte"*. Minutos apenas, así que comenzamos a subir, la desolada y cautivante belleza de la nieve, al principio en copos pequeños, en gruesos guedejones luego, cubriendo la senda, la montaña, el valle. De súbito, me acordé de Nervo, a quien le sedujo el tono recóndito de Segovia: ¿viajaría en las mismas condiciones mías en medio de este espectáculo hermoso y triste, o lo haría cuando la primavera estallaba en prados y herreñales? *"mientras el tren ligero rodea el monte y el pinar / emboca por un desfiladero / ya pasa por el borde de la tajada roca / ya enarca, enhila o su convoy ajusta / al serpentear de su carril de acero. Por donde el tren avanza, sierra augusta / yo te sé, peña a peña, rama a rama"*. (Antonio Machado).

II. Por encima pasaba el agua...

Pujaba el sol por abrirse paso al abandonar la estación en un achacoso ómnibus provinciano que nos conduciría al centro; al pasar, una iglesita recostada en la ruta anuncia los primores del románico segoviano. Escasos minutos y de aquí el famosísimo acueducto enclavado en el antiguo centro de la ciudad, hoy núcleo urbano: la Plaza del Azoguejo, mentidero y cátedra de pícaros, como la cordobesa del Potro, la toledana del Zocodover, la del Compás en Sevilla y la del Perchel en Málaga, temas para Cervantes, Quevedo y Lope. Aledaños al monumento, algunas tascas pequeñas y varios rinconcillos para beber buen vino, me remozan un pasaje de la *"Jerusalén conquistada"* de Lope, donde el protagonista, aludiendo a la renombradísima construcción romana comenta: *Por encima pasaba el agua / y por debajo, el vino.*

Curiosos, mis ojos la observan: dicen que viene desde Trajano, y agobia con su longitud de 813 metros, sus 148 arcos desiguales según los varios niveles del suelo, y su altura excepcional que alcanza en el punto cimero, 29 metros. Elegante y fuerte, *"de romanos"* lo que significa trabajar para las centurias, asombran sus enormes sillares sin argamasa, ocultando la mole granítica gran solidez bajo una casi aparente ligereza. Cuentan que el mariscal Ney, advirtiendo en ciertos arcos la influencia ojival, imperante al reconstruírselo parcialmente en 1484, exclamó: *—¡Aquí empieza la mano del hombre!*, aludiendo tácitamente a la leyenda según la cual fue Lucifer, enamorado de una jovencita que penaba subiendo a diario hasta la fuente, quien lo construyó en una noche, para deslumbramiento de las edades.

III. Hacia el más famoso castillo español: el Alcázar

Un mediodía menos duro que los anteriores —tres bajo cero en Plaza Mayor me dirijo hacia el Alcázar, de se-



Llama la atención de la iglesia de San Martín su estupendo claustro externo y el privilegio de contarse como la más antigua.

Vista parcial del castillo de Sepúlveda, en Segovia, derruido en parte, con un reloj más moderno y una inscripción que dice Plaza de España.



vera elegancia y privilegiado emplazamiento, allá arriba, dominando el valle o el bosque junto al río, que se vuelve sobre sí en preciosos meandros. Mientras avanzo custodiada por blasonados frentes, palacios austeros, casuchas añejas que se defienden heroicamente para supervivir, plazuelas recoletas o multiplicados templos románicos, en medio de una sedante calma de otra edad, me digo: ¡Ciudad para místicos y poetas! En auxilio del aserto, acuden algunos nombres de inmortales que allí vivieron: Santa Teresa, cuya celda se conserva en el convento de San José; Juan de la Cruz, venerado en el de los Carmelitas, custodio de sus restos; Jorge Manrique: *"Dulce goce de vivir, / mala ciencia del pasar, / ciego huir a la mar"*; San Vicente Ferrer o Santo Domingo Guzmán.

La lluvia trasmite ahora extraño encanto de magia, a la ciudad quieta. ¡Y pensar, me digo, que en el XIV y el XV fue poderosa y rica! Que favorecida por la abundante ganadería local, floreció una pujante industria textil y que sus paños, los *"limistes"*, compitieron con los mejores de entonces. Avanzo en silencio siguiendo la marcha de mis pensamientos. He subido bastante cuando de pronto mi vista abarca, de asombro en asombro, la fina y fuerte contextura del Alcázar, castillo medieval inexpugnable, con su monumental torre de Juan II, de ventanales adintelados y garitones semicilíndricos, alzándose en medio de un delicioso juego de torres a piñón, cubiertas de pizarra. Seduce la delicadeza del conjunto, en el que el destino militar no amengua el trazado gracioso. Es que si en la ejecución trabajaron alarifes cristianos, con los Alfonso o Fernando, el Santo, algo de las moriscas manos brujas, de gnomos o duendes, bajo Abderramán III dejaron su tributo en frentes, estancias y patios de lujoso decorado. Las grandes salas de la Galera, el Solio, las Piñas, el Cordón, muestran el refinamiento de un gusto sabio en arte y suntuosidad. Y como cada lugar de Segovia tiene su leyenda, recuerda Ricardo Rojas, mientras lo recorro voy sacando de mis alforjas lo que cuentan que allá por los siglos XII o XIV contaban... Buena parte del anecdotario gira en torno de Alfonso, el Sabio, que más orgulloso de su sapiencia que de su poderío, airado por la muerte trágica de varios de sus caballeros, víctimas de la caída de un techo, protestó: "¡Si Dios me hubiera consultado, el Universo se hubiese hecho de otra suerte!" Ese episodio, o el sostener cierta vez la tesis, herética para su tiempo, de que el sol no giraba alrededor de la tierra, ¿fue el que le valió admoniciones de sus obispos y el vestir luego el sayal de penitente? ¿O quizás reconoció en el rayo que cayera a pocos metros de su lecho, el anuncio de un castigo celeste? Enrique de Trastamara, el bastardo, Isabel de Castilla, Juan II, Enrique IV, reviven al paso por las ri-

cas estancias. Me las imagino cuando de lueñes tierras llegaban hasta ella embajadores exóticamente ataviados o cuando Felipe III, poco hecho a las austeridades del Escorial, derrochaba su ingenio en fiestas brillantes... Después, prisión de Estado, se cegaron los bellos ajimeces, imprimiéndose al conjunto la austera línea herreriana. Hoy, *"parece la proa de la ciudad, que yace como una nave, a lo largo del Clamores"*, partiendo de allí un potente recinto amurallado, abierto, de tiempo en tiempo, por las vetustas puertas de San Andrés, San Cibrián o Santiago.

IV. Unas viejecitas de negro

Hacen parte de la tierra bruna con sus oscuros atuendos y las manos nudosas que sostienen pesados rosarios. Me miran, las miro con simpatía por cuanto trasuntan la fuerza y la nobleza de una raza, con la campesina sabiduría de Sancho y la bondadosa locura del Quijote. Las sigo: llegan a la dama de las catedrales hispánicas, según Castelar, en la parte más alta de Segovia, de modo que desde cualquier sitio salta a la vista. Se la ve como inmersa en un mar de trigos, semejante a la de Chartres; entre ellos navega, dice Ortega y Gasset, cual un enorme trasatlántico místico que anula, por su corpulencia, el resto del caserío. Posee a estas horas color de aceituna, lo que hace, por una ilusión óptica, que parezca avanzar hendiendo las mieses con su ábside. Entre sus arbotantes se ven recortes de azul como entre las jarcias y obenques de un navío. Destruida la antigua en horas de las revueltas de los comuneros, se inició la nueva, por orden de Carlos V, en estilo gótico, con el ábside heptagonal y la cúpula de 67 metros de altura, bajo la dirección de Gil de Hontañón, que por entonces trabajaba en la de Salamanca. *"Airosos ventanales, floridas agujas, cresterías, pináculos, gárgolas, arbotantes, botareles labrados en piedra viva, componen un conjunto armoniosísimo, donde luce, soberbia, hacia el ángulo izquierdo de la fachada principal, la gallarda torre"*. Espléndidas naves, esbeltas columnas en piedra rosa, aéreas arcadas, finos perfiles de las ojivas y primorosas bóvedas le confieren en su interno, señoría y encanto. Ya en ella, las sorpresas artísticas se suceden con mil formas: un grupo escultórico, *"Piedad"*, de Juan de Juni, entre las mejores labores de este imaginero; un Cristo yacente, del cincel de Gregorio Fernández o su escuela; mármoles y bronce, platas y marfiles en privilegiada cantidad; rejas cuya forja es encaje de hierro y una excepcional sillería gótica, de las más bellas de España, lo que ya es decir.

Varios días, ¡y qué gusto!, me toma el romántico segoviano. Durante la centuria que va del XI al XII, esta arquitectura sembró, dentro del recinto amurallado o fuera de él, un grupo de 57 iglesitas *"en el estilo castizo por excelencia"*, diverso de las otras muestras del románico por su pórtico exterior circundante y la única torre esbelta levantada junto al crucero. Pequeñas, moviendo a fe con el perfume de su pasado místico-histórico, reiteraba mis visitas en algunas muy de mi afición, como la de San Esteban, con la más airosa torre segoviana; la de San Martín, con su estupendo claustro externo y el privilegio de contarse como la más antigua, y la de la Veracruz, el más importante templo europeo de la orden de los Templarios, manteniéndose en su primitiva pureza y sobriedad, con sus características de planta y decoración de incisivo acento oriental.



Palacio real de La Granja en el camino a Segovia, rodeado de magníficos jardines.

V. La casa del poeta

"Blanca hospedería, / celda de viajeros / con la sombra mía..." A buscar cuanto quedara en clima o materia, de su paso por Segovia, acudo a la casa donde durante más de quince años Antonio Machado, día sobre día, creó belleza. En el número 5 de la calle de Desamparados, entre las de Daoiz y Covarrubias, descubro la vieja construcción a dos plantas en cuyo jardín, sobre la calle, la cabeza en piedra del poeta recibe el homenaje de la nieve y del nórdico cierzo. Traspongo, emocionada, la pequeña puerta de hierro y subo al primer piso. El ambiente es de una pobreza monacal, con un no sé qué de desgreñado. Varios cuartos para huéspedes, el comedor, su habitación, con el más escueto mobiliario que fuera dable suponer... ¿Para qué más, si al hombre que allí vivió, *"misterioso y profundo, silencioso y luminoso"*, le bastaba volverse hacia su prodigioso venero íntimo, conversar *"con el hombre que siempre va conmigo"* —(Quien habla solo, espera hablar con Dios un día.)— para ser envidiablemente rico? Le imagino frente a esta redonda mesa-brasero que atenuaría los rigores invernales, dando a su poesía de brote lento, de espacios silentes, prieta, sufrida, la palpitante miel nueva *"que labramos con dolores viejos"*. Poesía que cual un espejo, nos trae la fugacidad del tiempo, lo vano de la vida, la certeza de la muerte. Ya va y viene la pluma primorosa, ya descansa sobre esta mesa de faenas, mientras su dueño acude a las tertulias en el taller del ceramista Arranz, en una vetusta iglesita románica que les remonta río arriba en los ayeres, incitándoles a la meditación o la búsqueda entrañable. Le rodean Barral, el escultor, dos músicos, un periodista, varios enseñantes, mientras se discute de arte y fe, de filosofía y literatura. En el corazón de Castilla la Vieja, en el *"alto solar del Romancero"*, cobra vida de nuevo, un taller florentino durante los días gloriosos de Lorenzo. Afuera, la nieve arrecia; pero yo le imagino en días soleados, lento el paso, fuerte la estampa cachacienta, descontando sueños o cosechando imágenes campesinas para su poesía por las carreteras de Nieva, la Granja o Riofrío.

♣

La locomotora resuena, silba, humea. Ya se avizora Madrid. Uno a uno, hemos ido dejando atrás, la montaña y el valle, los chopos nevados de la ribera, el río que serpentea caprichoso y la armoniosa ciudad austera, donde acecha siempre lo mágico o lo legendario con historias de gnomos y diablos que alzaron acueductos, alcázares y catedrales. •



CORDOBA

UNA PROVINCIA CON ALGO DE MAGIA

CORDOBA es ahora un lugar distinto que posee la MAGIA de un increíble PROGRESO, con un CLIMA acogedor durante todo el año, con una DIVERSIFICACION DE PAISAJES a cuál más ENCANTADOR y con la firme VOLUNTAD de sus hijos de hacer por ella siempre algo más..., algo que hará que CORDOBA siempre sea vista como por primera vez, NUEVA, BELLA Y PROGRESISTA.



AHORA ES SU OPORTUNIDAD DE IR A CORDOBA

CONSULTE mayores datos en su AGENCIA de viajes o en:

Buenos Aires: Callao 332 - T. E. 46 - 7240
Rosario: Mitre 720 - T. E. 21915
Santa Fe: San Luis 2900 - T. E. 34023
Tucumán: Crisóstomo Alvarez 376 - T. E. 24524
Resistencia: Antártida Argentina 354 - T. E. 3894
R. O. del Uruguay: Soriano 1148 - Tel.: 92862

DIRECCION PROVINCIAL DE TURISMO Y TRANSPORTES DE CORDOBA



olivetti

De la A a la Z
la gama completa de letras del alfabeto
da cuerpo y palabra
a todo posible
pensamiento.

Igualmente la línea
de máquinas Olivetti
resuelve todos los problemas
fundamentales
del moderno trabajo
de oficina: para escribir,
calcular, administrar.

defensa contra los repuestos piratas

¡alerta! ¡las imitaciones andan sueltas!



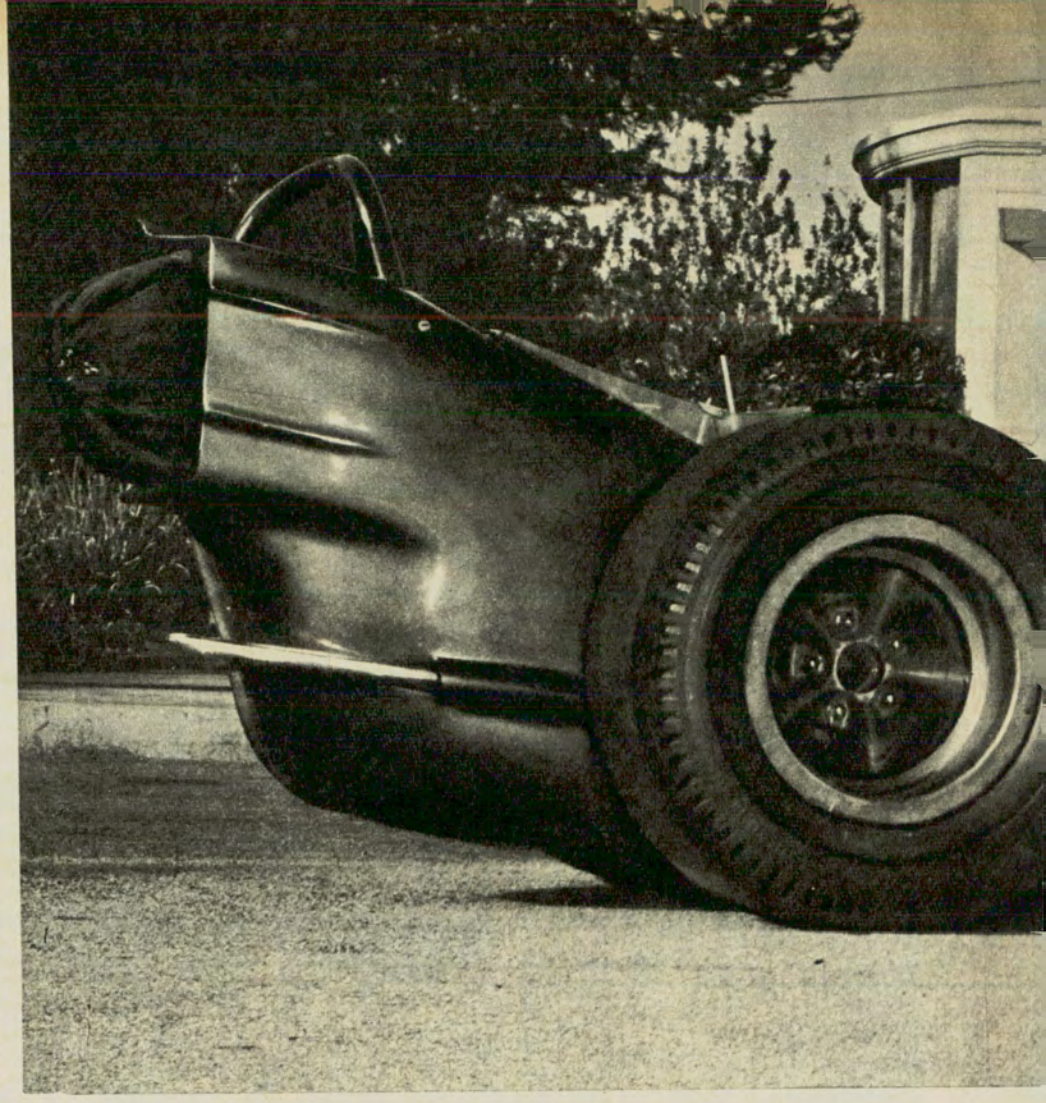
Y amenazan invadir su Ford. No lo permita. Si las piezas disfrazadas consiguen "infiltrarse" en su unidad, a poco andar empiezan los problemas: desgaste rápido, mal funcionamiento, nuevos gastos, dolores de cabeza. Para tener la seguridad de que los repuestos son legítimos, fíjese que lleven la marca FoMoCo en el envase*. Unicamente así su Ford seguirá ofreciéndole las satisfacciones de siempre.
Manténgase en estado de alerta contra las imitaciones, y exija siempre repuestos legítimos FoMoCo, respaldados por una garantía que cubre ampliamente su calidad. Recuerde además que el Servicio Ford es el más eficiente del país. ¡Utilícelo!



repuestos legítimos FoMoCo

garantía de larga vida para su FORD

* Los repuestos legítimos FoMoCo se venden únicamente en su conocido envase internacional. En todas las Concesionarias Ford hay stocks permanentes y completos de repuestos legítimos FoMoco.



CUADRERAS A 350

Los "pingos" han sido reemplazados por extraños coches llamados "dragsters"

Por

CESAR A. RAMOS

Para Autoclub

New York, Junio 1966

SI bien es cierto que el béisbol continúa siendo aquí el deporte nacional por excelencia, el público norteamericano está comenzando a *"saborear"* algo que, según los entendidos, arrebatará al bate y a la pelota el cetro de la popularidad.

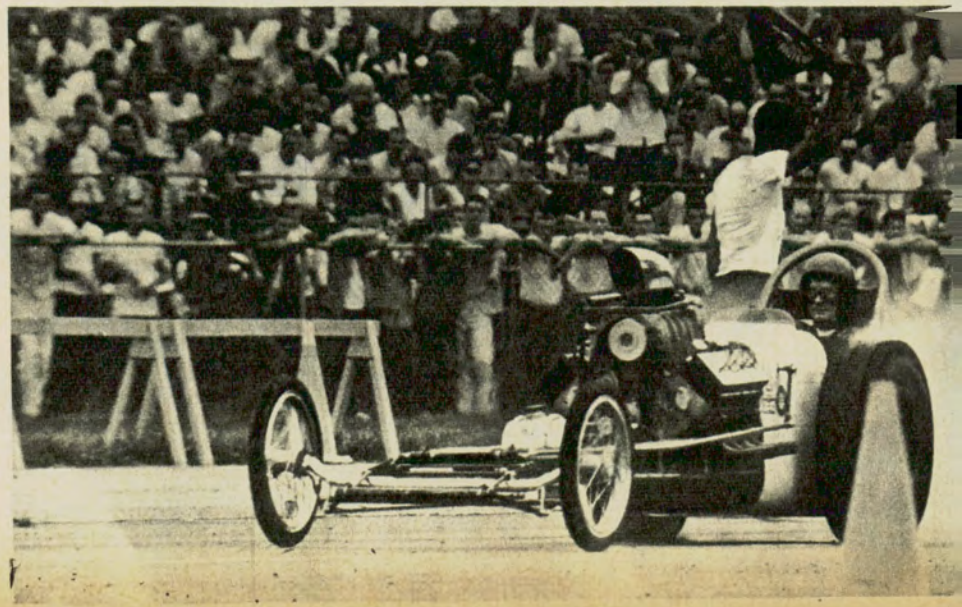
Se trata de carreras *"cuadreras"* de las que participan, no los briosos *"pingos"* que en una época transportaron la flor y nata de nuestra estirpe criolla sino de bólidos multicolores que, envueltos en una nube de humo, arrancan de los espectadores más gritos que los *"beatles"*, mientras desarrollan velocidades del orden de los 350 kilómetros por hora.

Tal es el entusiasmo que las carreras de *dragsters* (así se llaman estos coches) ha despertado en el público norteamericano, principalmente en California, que en las tribunas de los autódromos suelen apiñarse treinta o cuarenta mil personas para presenciarlas. Y para dar una idea cabal sobre el entusiasmo creciente del público, baste decir que el año pasado, no obstante ser un deporte relativamente nuevo, más de cuatro millones de personas vieron esa clase de competencias.

Los competidores corren a la par y los momentos que preceden a la largada, los más ruidosos que el lector pueda imaginarse, son seguidos en toda su intensidad por los espectadores. Y cuando los coches parten a una velocidad vertiginosa, elevan las ruedas delanteras para posarlas nuevamente en el suelo después de haber recorrido más de 50 metros y recurriendo en muchos casos a estabilizadores especiales. Al llegar al final de la pista, cuya longitud es de un cuarto de milla (400 metros) detienen su marcha valiéndose de los frenos aplicados a fondo y de un enorme paracaídas que se desprende de la cola del *dragster*.

La carrera ha sido de muy corta duración, apenas de 7 segundos. Después vendrá la que disputarán otro par de competidores y se seguirá así durante varias horas, procediéndose por eliminación. Las llegadas por lo general parecen ser *"puestas"* y nadie dice esta boca es mía hasta que los dispositivos fotoeléctricos, los cronómetros y los jueces de la prueba emiten su fallo.

Si alguien dijera algo, por pulido que fuera el inglés de un inexperto, no se entendería una sola palabra. Tanto los corredores como quienes gustan de ese deporte tienen un idioma propio, mejor



El "dragster" termina la carrera entre el entusiasmo delirante de los espectadores.

El "dragster" de Tommy Ivo en el cual se puede observar el paracaídas plegado por detrás de la cabina.

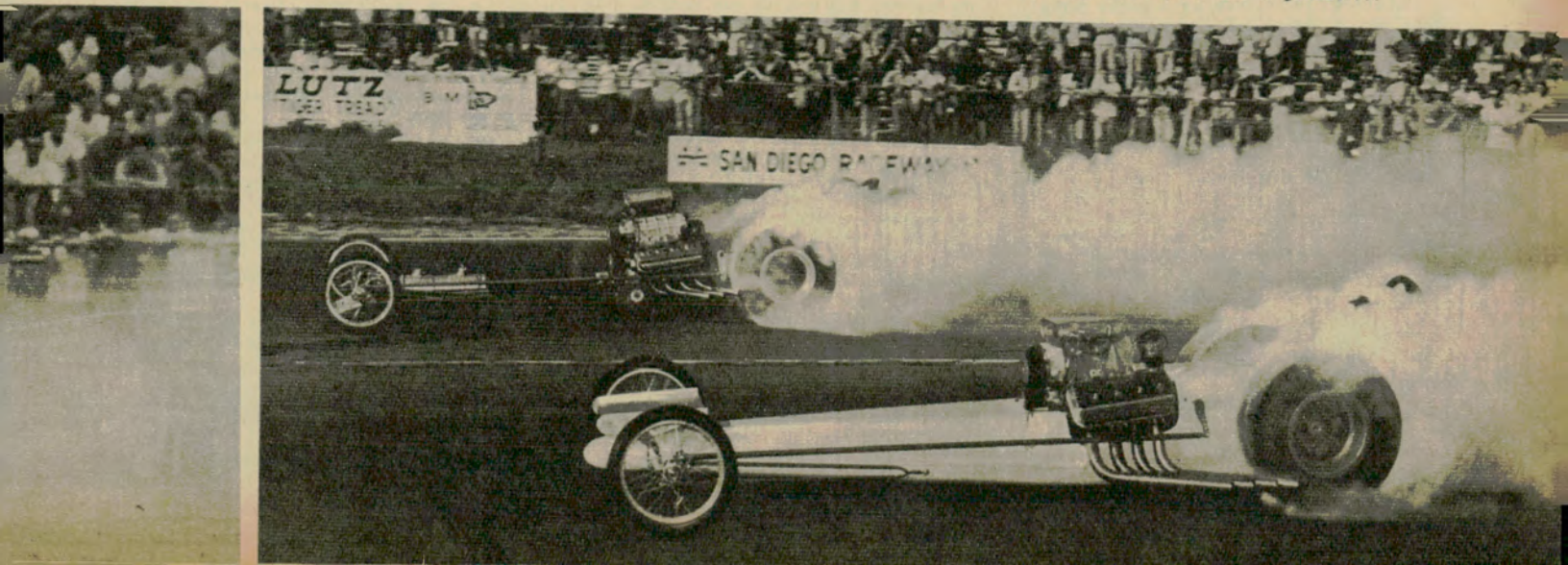
K LOMETROS POR HORA

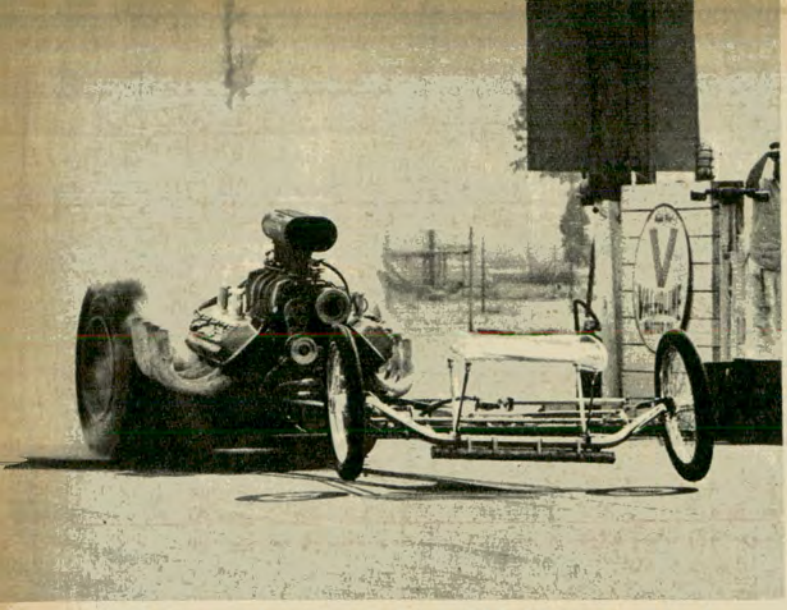
dicho, un lunfardo que sólo ellos entienden. Se trata de expresiones tan nuevas como ese deporte y que por lo general no trascienden fuera de ese ambiente.

Una "*gomera*" es un *dragster* y la palabra proviene de la sensación que experimenta el piloto y que produce el coche cuando inicia la carrera; la de ser impulsado por el aire.

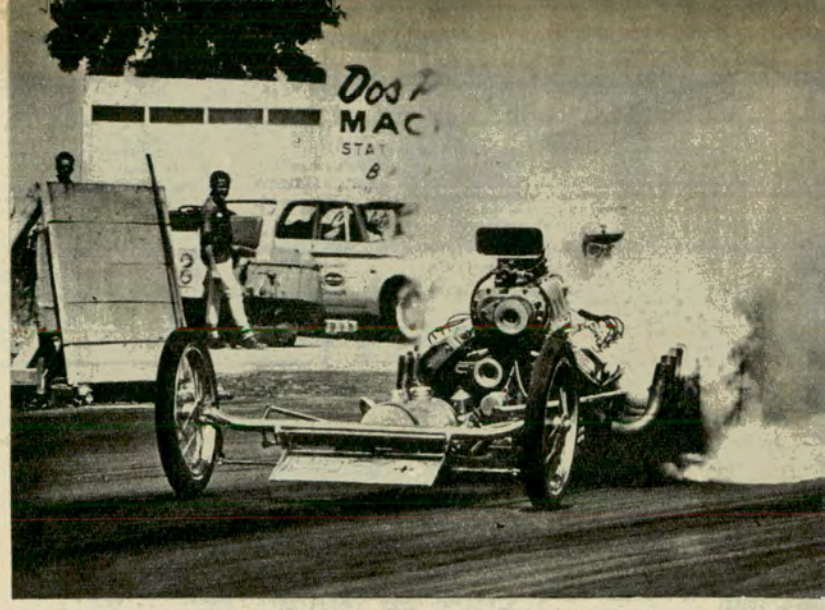
Una "*mala noticia*" es un buen piloto y un coche muy bueno. Esta expresión se origina en la intervención de un participante que bien puede ganar la carrera. Las "*botas*" son los neumáticos,

Largada de una prueba. En esta carrera no hay dudas sobre quién será el ganador...





El piloto se descuidó: apoyó las ruedas delanteras en ángulo y el fotógrafo se salvó por casualidad.



Al iniciar la carrera, el piloto del "dragster" es envuelto en una nube de humo.

"afeitar" significa quitar al *dragster* cuanto elemento no necesite, para que sea más liviano, y *"oro"* son los premios, trofeos y dinero.

En la actualidad hay en Estados Unidos más de medio millar de pistas para *dragsters* y su construcción continúa en aumento. Si se considera que cada una de ellas al cambio actual cuesta aproximadamente 32 millones de pesos argentinos, podrá tenerse una idea de sus características esenciales. Son de asfalto o de cemento y su ancho es tal que permite por lo menos que dos coches corran a la par mientras desarrollan velocidades superiores a 300 km por hora. La mayoría de ellas miden un cuarto de milla y al final hay una distancia igual destinada al frenado de los *dragsters*.

Cómo son las carreras

Se trata de pruebas de aceleración y los coches tienen ruedas traseras de gran tamaño, mientras que las delanteras son chicas, como las de una motocicleta. Cuando los *dragsters* comenzaron a competir en Estados Unidos, la mayor parte de los pilotos tenía por costumbre hacer subir el puente trasero, apoyándolo sobre el punto de largada mediante dos pernos de acero, para que así las ruedas traseras alcanzaran la velocidad máxima de rotación. Y cuando se recibía la señal de partida, se hacían caer las ruedas sobre el asfalto y el *dragster* partía como una centella envuelta su parte de atrás en una nube de humo. Pero las autoridades deportivas que fiscalizan esas pruebas consideraron ese tipo de largada muy peligrosa y en la actualidad se la hace sobre las cuatro ruedas.

Al iniciar la carrera, cada coche corta un haz de luz y esto pone en funcionamiento a los dispositivos medidores del tiempo. Y cuando llegan al extremo opuesto de la pista, el corte de otro haz fotoeléctrico detiene los cronómetros y hace funcionar las cámaras fotográficas.

Cómo es un dragster

Se trata de coches especiales fabricados para carreras de aceleración. En otras palabras, si usted quiere comprar un *dragster*, no debe ir a una agencia común sino que debe encargarlo de exprofeso a una de las no muy numerosas empresas que los hacen. Y cuando lo haga, debe enviar sus medidas físicas y peso, puesto que lo harán *"a medida"* y aprovechando al máximo la más eficaz distribución de la carga.

Veamos ahora cómo es mecánicamente un *dragster:*

El bastidor mide por lo general en su parte posterior 23 pulgadas de ancho y termina adelante en 15. Se lo hace con tubos de cromo-molibdeno de 1 ¼ de diámetro y con un espesor de pared de 0,095 pulgadas soldados, y su peso total no es superior a 45 kg.

El eje delantero es también un tubo de cromo-molibdeno de 1 ¾ pulgadas, las ruedas son de rayos y se usan neumáticos para motocicleta de carrera de 2,50 x 18.

La suspensión delantera tiene una barra de torsión que pasa por el travesaño y el puente trasero carece de ese sistema.

El peso total del coche es de aproximadamente 1.400 libras y de él, un 76 % está sobre el puente trasero. Uno de los motores que más se prefiere para los *dragsters* es el Dodge de camión modelo 1957-58, de 392 pulgadas cúbicas de desplazamiento.

Pero esos motores no se usan como se compran en fábrica sino que se los prepara en los talleres especializados. Entre las modificaciones que se les hace figura el aumento del diámetro de los cilindros de las 4 pulgadas de fábrica a 4,030 y el desplazamiento llega así a 398 pulgadas cúbicas.

El combustible que usan los *dragsters* no es precisamente el que usted y yo usamos en nuestro automóvil. Y si lo hiciéramos, no podríamos marchar un solo metro.

En los *dragsters* se usa una mezcla especial, que con algunas variantes se ajusta a esta fórmula: 90 % de nitrometano, 5 % de benzol y 5 % de metanol. Y en cada carrera se consumen aproximadamente 8 litros de esa mezcla, muy cara por cierto.

Cómo se pilotea un dragster

Para ser un buen piloto de *dragsters* se requiere, además de una adecuada capacitación, tener predisposición natural y reflejos muy rápidos.

Ese tipo de coche se hace para un determinado piloto, *"a medida"* digamos. Cuando un vehículo va a desarrollar velocidades superiores a 300 kph. sería riesgoso que su conducción fuera difícil debido a que el piloto se halla incómodo en la cabina o que tiene dificultad para el manejo de los controles por su disposición.

Las prácticas del futuro piloto comienzan a velocidades de 150 kilómetros para que se familiarice con la máquina. Pero si el conductor tropezara con dificultades o simplemente teme ir aumentando progresivamente la velocidad, los expertos aconsejan que es mejor que abandone ese deporte, pues correrá riesgos inútiles y será además un peligro para los demás participantes.

Cuando el *dragster* llega a la línea de partida, el motor debe haber ya alcanzado la temperatura de funcionamiento. La mirada del piloto se mantiene sobre las luces indicadoras de largada y nunca sobre la máquina del oponente.

Los corredores aceleran a sus coches hasta alcanzar 4000 revoluciones por minuto y a esa velocidad el sobrealimentador suministra aire suficiente para que la mezcla combustible sea la apropiada. El coche está en cambios, mantenido inmóvil por el freno de mano y por el embrague que se desliza esperando la señal de largada. La práctica usada hace varios años de dar aceleradas al motor sobre la línea de partida ha sido abandonada y ello se debe a que la carrera dura aproximadamente 7 segundos y es muy probable que la señal de largada se produzca en el momento en que el motor no está acelerado. Muchos corredores perdían una carrera por ese motivo.

Al iniciar la marcha, las ruedas delanteras se elevan en forma espectacular y cuando se apoyan nuevamente en el suelo deben hacerlo en el sentido de la marcha y no en ángulo. Esto último tendría consecuencias desastrosas, pues el *dragster* marcha en esos momentos a más de 200 kilómetros horarios.

Una de las formas eficaces de conseguir que el *dragster* ande derecho, es la de variar la presión de los neumáticos traseros de acuerdo con la tendencia que se haya observado a desviarse hacia uno u otro lado.

Cuando el piloto observe la primera luz indicadora del final de la carrera, hará salir el paracaídas y termina el recorrido usando el freno de mano. El paracaídas está plegado y en un hueco inmediatamente detrás de la cabina.

La recomendación que los pilotos avezados hacen a quienes se inician en la práctica de ese deporte, es la siguiente: *"Para ser una «mala noticia»*, usted necesita una buena *«gomera»*, bien *«afeitada»*, y con buen *«jugo»* (combustible). Sólo así obtendrá mucho *«oro»"* •



El volante Juan Manuel Fangio, la escenógrafa Ponchi Morpurgo, el crítico de arte Jorge Romero Brest, y el escritor Samuel Eichelbaum, en el Depósito "E" de añejamiento de Destilerías Hiram Walker & Sons (Arg.) S.A.

Tiene por cuna un casco de roble.

En decenas de miles de cascos de roble como éstos, se añejan, durante más de 4 años, los más finos alcoholes de granos argentinos destilados por Hiram Walker. De su posterior unión con la malta de whisky importada directamente de Escocia, "nace viejo" el insustituible Old Smuggler! ...

EL WHISKY VERDADERAMENTE INSUSTITUIBLE



OLD *Smuggler*

WHISKY MUY AÑEJO

Elaborado por Destilerías Hiram Walker & Sons (Arg.) S.A.

100 8 C04



BELLA, PERO DESCONOCIDA

Buenos Aires, visto con ojos de extranjera

Por DORA INGBER DE KORNITZER
Para Autoclub



PARA mí, que vivo desde hace veinte años, llegada de mi Francia natal, en esta rutilante ciudad de Buenos Aires, inmensa y desbordante de actividad humana, resulta poco menos que incomprensible que haya gente en Francia, y también en Inglaterra, en Bélgica o en Alemania —gente toda con sólida instrucción escolar— que no sabe muy bien dónde queda eso: Buenos Aires... Gente capaz de poner en el sobre de su carta: *"Buenos Aires, BRASIL"*. O también: *"Río de Janeiro, ARGENTINA"*.

Ignoro si el habitante de Nairobi, de Alahabad o de Kuala Lumpur está convencido de que su ciudad es un punto muy importante de la geografía universal, tal vez el más importante de todos. En cuanto a mí, comparto con los cuatro millones de habitantes de Buenos Aires la convicción de que somos parte integrante del mundo civilizado, y que nadie en Europa, o en otra parte, tiene derecho a ignorar nuestra ubicación exacta en el mapa de este planeta.

Falta publicidad

El hecho de no ser suficientemente conocidos es lo que fatalmente trae la incomunicación —esta famosa incomunicación, mal Nº 1 de nuestro siglo. Lo que vale para el individuo vale para los pueblos. Respecto de la propaganda en el exterior, la Argentina está todavía en sus comienzos. El arte publicitario, *"conditio sine qua non"* para atraer al turista, prácticamente no existe todavía aquí. Consecuencia: el mundo no posee sino una noción geográfica imprecisa de este grandioso país que es la Argentina, dotado de todas las bellezas naturales, de todos los matices del clima, de riquezas



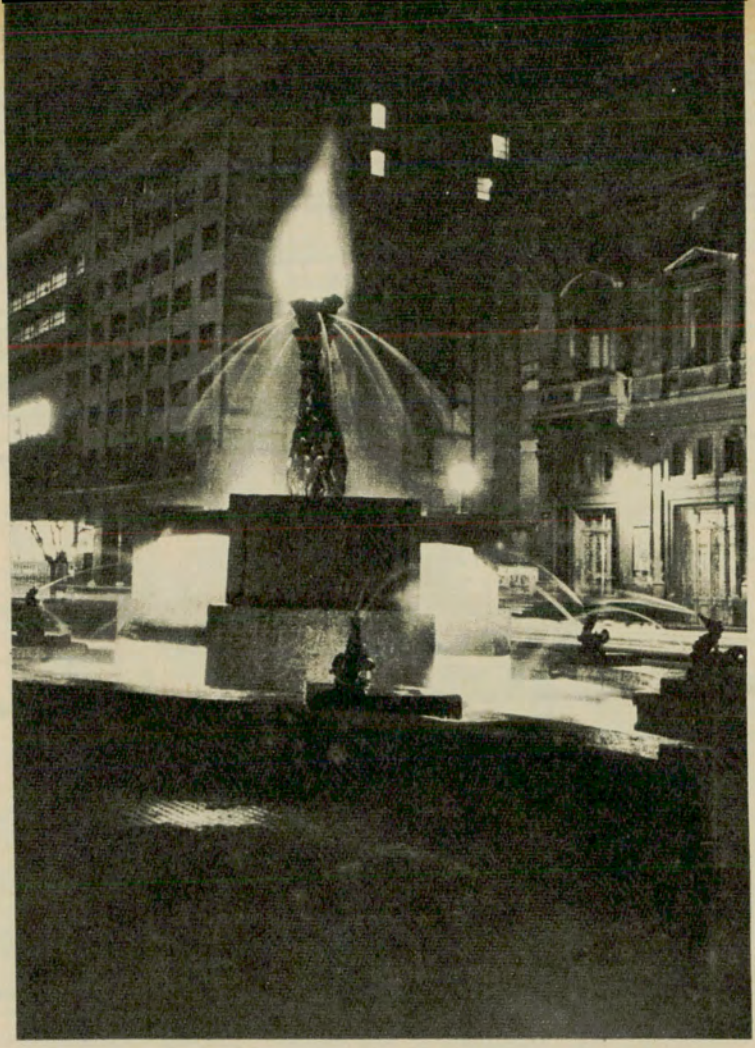
El mundo no posee sino una noción geográfica imprecisa de este grandioso país que es la Argentina y de la rutilante ciudad de Buenos Aires, inmensa y desbordante de actividad humana, uno de cuyos sectores centrales vemos en la foto.

inagotables, de posibilidades sin límites. Algunos privilegiados lo saben: una princesa belga, bien conocida por su personalidad, y varias otras princesas europeas, vinieron a participar en la caza mayor en el Sur de la Argentina. Dominguín, al famoso toreador español, viene a cazar el jabalí cerca de Bariloche. También algunos norteamericanos experimentaron ya la fascinación del pescador ante los lagos y ríos argentinos, ricos en truchas y salmón, en este agreste paisaje del Sur con su austera belleza, tan parecido a Suiza. Y este país de aspectos tan variados posee una capital espléndida, muy europea, que a mí me recuerda a Bruselas. Una capital que, con su vasta red aérea y marítima hacia todos los centros del mundo, está a menos de veinte horas de París, de Amsterdam, de Londres, de Roma, de Zurich. Sin embargo, hay gente que pone en el sobre: *"Buenos Aires, Brasil"*...

La Argentina ha sido *"big news"*, y no en el mejor sentido, durante los últimos años. Ello se debía a una situación interior difícil, tanto en lo económico como en lo financiero y lo político. Todavía estamos en ello. Pero visto en grande, todo esto se reduce probablemente al mal de crecimiento de un país joven, vigoroso, y de distancias enormes. En cuanto terminen estas turbaciones de adolescencia, el país alcanzará con toda naturalidad la madurez de las naciones más avanzadas del mundo, ocupando entre los pueblos el lugar de privilegio que le corresponde. Por aquel entonces el Brasil, a su vez, habrá adquirido su propio rostro, y ya no será posible confundir en un sobre dos países completamente distintos, ¡de los que cada uno ocupa una superficie de casi la mitad de nuestra vieja Europa!

Buenos Aires, Costa Azul

Mientras tanto, yo que tengo el privilegio de vivir aquí y de conocer ya un poco la verdad detrás de las cosas, ¡yo amo y admiro a Buenos Aires y la declaro *"mi patria adoptiva por afinidad electiva"*! Esta esplendorosa Buenos Aires erizada de rascacielos, compacta de edificios monumentales que casi delatan un poco de delirio de grandeza, y que me hacen sentirme tan orgullosa como si fueran míos; atravesada sin cesar por multitudes dinámicas que le imprimen su ritmo



Buenos Aires es, cosa que los europeos no quieren creer, una ciudad europea por sus costumbres y su fisonomía. La decorativa fuente iluminada frente al teatro Colón es una evocación de similares fuentes francesas.



vertiginoso, se alza, blanca, bañada de dorada luz, bajo su cielo siempre azul. Ah, sí, este cielo azul es, por cierto, uno de los mayores atractivos de Buenos Aires. Este cielo azul hizo volver aquí a varios de mis amigos europeos, que quisieron escapar a la poco tranquilizadora situación económica, a los avatares de la mentalidad sudamericana, no siempre fácil de comprender para un ser de latitudes más nórdicas y menos latinas. Este cielo azul, con días suaves que pueden durar semanas y semanas, ha hecho que muchos de esos amigos, que *"ya estaban hartos de la América del Sur"*, y que fueron a la búsqueda de su vieja Europa de antes de la guerra, volviesen mansamente después de algunos meses. Primero, porque la Europa que ellos conocieron y que seguían acariciando en su corazón, simplemente ya no existe. Lo dicen todos. Se terminó la *"Gemütlichkeit"* (ambiente acogedor). Y segundo, porque no pudieron olvidar el cielo azul de Buenos Aires. Les hacía falta. ¿Lo creerán ustedes? Sí, si les recuerdo lo que significa para el Europeo la Costa Azul (*"Côte d'Azur"*), y la posibilidad —reservada a muy pocos— de vivir allá todo el año. Pues bien: Buenos Aires equivale a eso, ¡a la *"Côte d'Azur"*! Lo digo, porque estuve allá. Tenemos en Buenos Aires las palmeras de Niza y su eterna primavera. Florece aquí el limonero y el naranjo, envueltos en dulce perfume, igual que en Italia y España, países de ensueño para el hombre europeo. Sólo que, mientras el gran poeta alemán Goethe pone en labios de su etérea y misteriosa Mignon la nostálgica pregunta a la que dio música Thomas, en su bella ópera:

"Connais-tu le pays
ou fleurit l'oranger?..." (conoces tú el país donde florece el naranjo?) aquí nadie se preocupa no por Mignon ni por Goethe: en los jardincitos de los suburbios de Buenos Aires, los chicos, por orden de mamá, van a arrancar naranjas y mandarinas para después de la cena, y limones para la ensalada. No me querían creer, en Europa, cuando les pinté esos árboles doblegados por las frutas, el follaje oscuro en el que relucen las naranjas doradas, los grandes pomelos de color del sol, formando extraños árboles de Navidad en pleno verano...

País hermoso y fácil

Bueno: sé muy bien que no es un cielo azul lo que hace volver a un lugar determinado a un hombre de negocios que *"quiere ganarse el pan"*. Lo que hace volver a estos ex europeos es el haber comprobado en *"el viejo país"* cuánto más fácil, a pesar de todo, resulta la vida en la Argentina. Cuánto más grandes son las posibilidades económicas. Cuánto más grato es para el ama de casa tener todavía su *"muchacha"* y, ¿por qué no? su cocinera: especies ya extinguidas en la buena Europa. Pero, sobre todo, sobre todo, reina aquí un

El Patio Andaluz, magnífico paseo dentro del Parque Tres de Febrero, constituye por su extensión y por sus colecciones forestales y florales uno de los más importantes del mundo.

espíritu de libertad, de independencia, de *"laissez faire"* de gran ciudad, que falta en Europa. Aquí, nadie conoce a su vecino de palier. El señor del primer piso que espía, la señora del sexto que dice chismes de nuestra hija, prácticamente no existen. En París, sí. En Amsterdam y en Berlín también. Y esa mentalidad de provincianos, esa estrechez moral, fue lo que asustó a mis amigos al encontrarse nuevamente allá. Decían que ya no podrían reacostumbrarse a ello. Por lo demás, unas amigas que habían ido a Viena —la elegante Viena de nuestros recuerdos— se horrorizaron al ver que todas las vienesas lucían el mismo traje, el mismo sombrero, impuesto por la moda del momento: parecían regimentadas. En las familias de un mismo nivel económico, los mismos coches, la misma TV, los mismos muebles *"noruegos"*. Entonces, el individualismo, ¿dónde está? Sin mencionar siquiera la áspera lucha, completamente *"americanizada"*, por el confort y el lujo, única meta visible de tanto esfuerzo, realizado a codazos implacables. ¿Es esto Europa?

No se vaya a creer que quiero provocar una emigración en masa de Europa a la Argentina. Lo que afirmo es que la Argentina es un país hermoso, y además un país fácil. Aquí, las cosas nunca son tan graves como parecen al principio: ni las huelgas, ni las revoluciones..., ni siquiera los días lluviosos... Siempre, al final, todo se arregla... y deja de llover. *"Irrevocablemente"* e *"irremediablemente"* no tienen aquí el mismo sentido henchido de amenazas, como en Europa. Que los ferroviarios serán *"irremediablemente"* despedidos si no vuelven al trabajo a las cero horas del siguiente día, significa que tardarán unos cuantos días más, sin mayores consecuencias para nadie. Que los empleados públicos perderán *"irrevocablemente"* los salarios de sus días de huelga prolongada, quiere decir que los cobrarán con cierto retraso, después de unos mohines oficiales. Todo eso resulta amable, muy latino, y no carece de cierta grandeza. ¿Que carezca de eficacia? Mala suerte. El país es tan rico —puede permitírselo. Puede permitirse sus numerosos y a veces graves defectos de pueblo joven, impetuoso y un poco teatral—, ¡puesto que sus reservas son inagotables!

Una ciudad europea

Pero volvamos a Buenos Aires. Buenos Aires es, cosa que los europeos no saben ni quieren creer, una ciudad europea. (De paso: en París me preguntaron cuál es el idioma que se habla aquí. Y a qué otra lengua se parece *"la lengua argentina"*...) El carácter europeo de la ciudad se explica, desde luego, ampliamente por su inmigración de principios del siglo, donde se mezclaron, como lo sabemos nosotros, españoles, italianos, luego ingleses, franceses y alemanes, sazonados con judíos de todas las latitudes. Todo ello prontamente aspirado por un poderoso soplo asimilador, propio del país, en la mejor manera del *"melting pot"* norteamericano. Resultado casi inmediato: un hombre nuevo, el argentino. Con su pronunciada personalidad, fuertemente patriota y tremendamente sensible en cuanto a su nacionalidad... El elemento autóctono subsiste en las provincias, bajo ciertos aspectos. Pero la población de Buenos Aires es enteramente blanca. Por consiguiente, ninguna comparación posible con Río, cuya población está compuesta, en sus tres cuartas partes, por gente de color.

París y Buenos Aires

Por otra parte, hay que admitir también que Buenos Aires no es representativa de toda la Argentina: lo es tanto como París respecto de Francia. Buenos Aires miró siempre demasiado hacia Europa. Miró tanto hacia París, que casi atrapó una torticolis. Las cosas han cambiado. Buenos Aires ya es ella misma. Pero aún así, Buenos Aires sigue siendo un pedazo de Europa. No es la América del Sur. No es indígena. Se diría que no está realmente integrada en este subcontinente sudamericano, con sus dolorosos y casi insolubles problemas de pobreza, de analfabetismo, de estancamiento, de subdesarrollo insanable, que son como el gigantesco alumbramiento de un futuro cuya esencia nadie por ahora puede adivinar...

Buenos Aires, con sus 4.000.000 de habitantes sobre un total de 22 en todo el país, es una *"cabeza de Goliat"*, según Ezequiel Martínez Estrada, el más sagaz y más despiadado de sus analistas. Cabeza que concentra toda la cultura, toda la riqueza, todas las posibilidades del país, en desmedro del mismo país... Al salir de Buenos Aires, Europa queda atrás: ahora sí que estamos en la América del Sur. Pero ¡qué prodigiosa variedad de paisajes, del Norte tropical hasta el glacial y el desértico, y sin embargo en potencia tan rico Sur! Apenas la Europa toda puede ofrecer tamaña gama de bellezas, abarcando desde los helados países escandinavos hasta la cálida hermosura de Italia y España, y aquí lo ofrece un solo país, ¡la Argentina!

Buenos Aires me fascina, ante todo, por su intensa vida cultural, verdadero hervidero de todas las manifestaciones del espíritu. Su sola población de estudiantes universitarios (cerca de 85.000) me sobrecoge y constituiría en Europa una ciudad mediana. Con sus estudios universitarios gratuitos (cosa desconocida en nuestra vieja Europa, donde, después de tanto alardear de democráticos, la universidad es todavía privilegio de clases pudientes) y con la importancia que todos atribuyen a la carrera universitaria, no sería de extrañar que bien pronto cada lechero en Buenos Aires tenga su título de doctor guardado en la trastienda.

Me fascina en Buenos Aires su Teatro Colón, uno de los más suntuosos que he visto, y del más alto nivel artístico. Me subyuga la cantidad diaria de conferencias que se dan (cuento con orgullo, como cosa propia, hasta cuarenta conferencias, de las más variadas, en la cartelera de un solo día). ¡Qué testimonio de vida cultural extraordinaria!

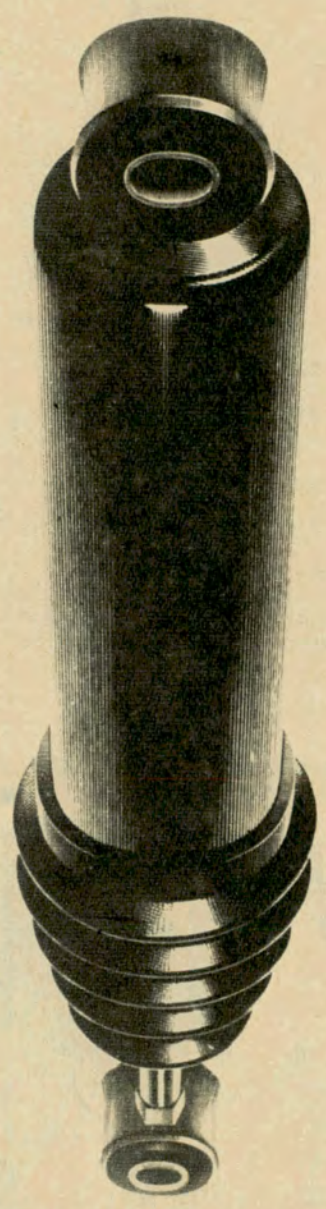
No podría terminar esta impresión fugaz sin mencionar dos factores más de mi amor por Buenos Aires: la belleza y elegancia de sus mujeres, y la fascinación mágica de su tango, que me parece el alma de la ciudad. •

ELIMINE

Todos los ruidos de su auto con el único amortiguador automático.

A 792

Comunicación Visual



"DECARBON"

Amortiguadores a gas

y verá "COMO SE AGARRA" su coche.

Utilizado por: ROLLS ROYCE (Silver Shadow); MERCEDES BENZ, RENAULT R-16; FIAT; AMBASSADOR.

DECARBON ARGENTINA S.E.C.P.A.

Av. de la Plata 2886-88, T. E. 923-9198. y Av. Gral. Paz 14040, T. E. 68-1121 y 68-5834

BICHOS

EL ZORRO y el

Por BERNARDO GONZALEZ ARRILI

Para Autoclub
Ilustró Villafañe

EL zorro, totalmente anacrónico, escapa de las fábulas. En estas épocas distraídas, con ensayos diversos tendientes a corregir la naturaleza, el zorro ha perdido prestigio, hasta en el mundo aparte de los niños. Se ha visto desplazado de las peleterías y apenas cubre torsos y abriga gargantas femeninas simulando, engañando o equivocando. Ya una piel de zorro es una cursilería barata y hacerse el zorro una desdicha política. En la Argentina las zorrerías tuvieron mucha y buena fama, resultando legión vencedora —es decir, abundante—, los que deseaban emular al zorro de las leyendas populares y alcanzar las uvas aunque fuesen verdes o lo pareciesen. Pero todo ha pasado ya y se ha transformado en historia archivada, que por pura casualidad descubrirán los eruditos de los siglos venideros. Por ahora conformémonos con decir que en las zonas donde abunda el zorro no saben qué hacer con ellos y traen especialistas biólogos que procuren controlar la reproducción de los zorros *"esterilizando a los machos, por medio de sustancias gametóxicas"*.

En el sur —misterioso por mal conocido y fantástico por mal poblado—, los zorros se multiplican libremente favorecidos por los montes tupidos —una miseria vegetal inacostumbrada para los argentinos—, piquillines, jarillas, chañares —petisos, oscuros, retorcidos—, donde viven, a su vez, las sabrosas vizcachas, los bravos jabalíes, los graciosos y escupidores guanacos, más las liebres que en cualquier mercado encuentran compradores.



ZORRINO

Todos estos animalitos, mezclados a roedores de variada denominación, afligen a los pobladores. Cada uno hace lo suyo en contra de los sembrados, de los gallineros, de las majaditas. La naturaleza los echa allí y los agrupa con sabia benevolencia, y el hombre no atina a hacer nada con ellos, como no sea abrigar el propósito de exterminarlos. Se quiere un lugar excepcionalmente limpio de malezas, de roedores y... de zorros. No se comprende bien cuál puede ser la ventaja de unos lotes de tierra en que se críen las ovejas sin peligros de ataque enemigo y sin sarna. En ese caso estarían de más los perros ovejeros y sobrarían la mitad de los hombres dedicados a la esquila y venta de lanas.

Para algo están los zorros, las zorras y los zorritos.

★

Digamos que el zorro tiene partidarios y agreguemos que cuenta con elogiadores convencidos de su utilidad, siempre que no se le permita entrar en los gallineros. Hay paisanos despiertos que ven en el zorro un animal digno de observación, y si fuera posible, de imitación. Por lo pronto, cuando se ven aparecer a los perseguidores del zorro por angurria de sus pieles, se preanuncian graves avanzadas de otros bichos dañinos de fácil reproducción. El bicherío de los grandes felinos, por ejemplo del puma, acrece cuando escasean los zorros. Y no es que los zorrros hagan frente al puma; no lo pelean, pero lo agotan: les comen las crías. Es una de las zorrerías más admiradas por el campesino observador de lo que sucede cerca de sí. En cuanto desaparecen los zorros, aparecen los pumas y unos cuantos roedores más, algunos de los cuales traen pulgas, y las pulgas fiebres...

Los zorros nuestros son los más abundantes y vulgares. Un montón de familias pertenecen a la especie y usan el mismo apellido, aunque luego, para distinguirse y dar que hacer a los zoólogos y de vivir a los peleteros, se agreguen otros más o menos nobiliarios: Caama, Corsaco, Azul.





Las zorras se presentan en algunos lugares de la tierra con pieles que las mujeres envidian, de colores cambiantes según la estación, según la luz, según el fondo que las decore. Se diferencian de las pobres zainas de las *Vulpes* plebeyas. Son elegantes finas, graciosas. Las zorras de lujo merecen los más encendidos elogios. Si a las condiciones físicas se les acopla la ligereza infatigable, la gracia empleada en el andar, la esbeltez al deslizarse, la infantil desconfianza con que mira, la refinada astucia que aparenta, la memoria despierta, continuamente ejercitada, se le debe dar primacía entre casi todos los animales conocidos. Se le descubre la velocidad de su inteligencia en los momentos de apuro. Le juega al cazador las más ingeniosas partidas y escapa casi siempre. Un hombre para cazar viva a una zorra necesita recurrir a trampas, cuerdas, lazos, perros. El zorro —la zorra— está siempre solo, sin quien lo ayude, sin nada de que valerse...

★

Al zorro le gusta la soledad, no por filósofo sino por desconfiado. Se ve tan perseguido que desconfía *"hasta de su sombra"*. Ni los fabulistas lo engañan ya. Como le agrada robar, no quiere testigos y mucho menos cómplices. Roba y esconde, cuanto más lejos mejor. La cueva la busca —la hace o la conquista a dentelladas con otro animal que sea más débil— apartada de las sendas. La perfuma de manera que no resulte agradable a los vecinos y se marchen. Le agrada enmarañarla para despistar, y con varias puertas o salidas, como casa de tahur.

El zorro es enemigo de la línea recta. Nunca dispara derecho. Los rodeos no le importa que resulten largos, siempre que terminen seguros. La línea curva es la perfecta, por lo menos para distraer a los perros. La noche es el mejor tiempo para salir a pasear, meterse en nido ajeno o incursionar gallineros. El alimento no hay por qué seleccionarlo: cada día provee lo suyo. Cierto que un pollo, un conejo, una liebre es un excelente bocado, pero no debe pensarse en los buenos bocados. En la vida de los zorros se acepta lo que aparezca en el camino, siempre que sea presa fácil: sapos, ratones, culebras, pájaros.

Fue de los zorros que aprendió Tellagorri, personaje barojiano, su máxima tremenda: *Hay que robar todo lo que se pueda.*

Cuando el hombre se permita el lujo de regresar a lo fabuloso, el zorro astuto y la zorra pícara volverán a las fábulas. Para entonces ya habrán comprendido los biólogos que no es estrictamente necesario esterilizar a los machos para disminuir su reproducción. Los zorros son útiles. los zorros son necesarios, los zorros son...

Así como los cartagineses hacían con pequeños perros, engordados con orujo de uva, su plato favorito para las grandes ocasiones, los romanos engordaban zorros con uvas —así lo dice la historia— y se los comían asados, saboreándolos.

Habría que hacer la prueba. ¿Acaso los romanos carecían de paladar?

El Zorrino

El animal más preciado de las boticas pueblerinas fue, durante años, el oloroso zorrino. Casi no tenía parte del cuerpo sin eficaz aplicación terapéutica. Cada curandera sabía su virtuosa anatomía, aprendida por tradición lugareña y algo de herencia familiar e inventiva propia, pues uno de los méritos reconocidos por la generalidad respecto a las *médicas* populares estaba en hallar nuevas fórmulas de aplicación que resultaran beneficiosas para los sufridores de nanas misteriosas.

El hígado del zorrino, secado al sol y molido entre dos piedras blancas, sirve para infusiones que ayudan a curar el *"mal de costao"*. El corazón, igualmente seco y oreado a la luna de otoño, hecho polvo, sirve para *"hacer té"*, que las personas de edad pueden beber para lograr tranquilidad nerviosa, buenos sueños sin pesadillas y sudar resfríos sin apuro. La grasa —no tiene mucha— guardada en potes de barro, alivia males reumáticos, torceduras de músculos y golpes de no interesa qué origen, inclusive los conyugales. La orina, de olor penetrante, amoniacal como la que más, hace soportables las jaquecas. El chucho se espanta comiendo carne de zorrino asada, y las verrugas desaparecen —o cambian de lugar— si se logra masticar sin asco un bife de nalga de zorrino. Unos cueros de este bicho, convenientemente curtidos, forman abrigado quillango con la virtud excelente de no dejar entrar pulmonías. Calzar ojotas hechas con su cuero es lujo antirreumático y facilidad pedestre para las jornadas largas; así como la coca aleja la sed, la ojota de zorrino aleja el cansancio.

Otras cosas se consiguen del zorrino. Con tres pelos de la cola se obliga a sonreír a una moza en quien se tenga interés; hay que cosérselos al ruedo de una de sus polleras, y esperar; cuando se le formule una proposición, ella dirá que sí de muy buen grado, porque el zorrino es de la familia perilustre del zorro. Además, el zorrino, perseguido y asustado, cuando se queda sin orina —dice que se defiende con ella, pero parece no más que lo hace de miedo, como suele ocurrirle a los humanos—, arroja una piedrita. Hay que cansar y agotar al zorrino durante toda una noche, sin hacerle mal y mucho menos herirlo o matarlo, para obligarle a expulsar de la vejiga el cálculo famoso. El propósito es costoso, fastidioso y cansador, pero cuando se obtiene se topa con la felicidad. Con esa piedra, llega la suerte. Todo lo puede, desde la riqueza con abundancia monetaria a

la salud corporal invariable; el buen empleo, la iniciación de un viaje, el noviazgo deleitoso y el casamiento feliz con prole abundante y sana, en casa propia, huerto sin bichos ni yuyos, árboles con fruto y parientes sin envidia.

El zorrino no sabe que su cuerpo es un depósito de maravillosos retazos: cuero, pelo, hígado, corazón, grasa, huesos más la piedrita graciosa, pero le huye al hombre por instinto seguro y previsión ancestral. Huronea mientras alumbre el sol; anda de noche, en silencio y a escape; come poco y mal. Si se mete delincuente en un gallinero es para buscar algún huevito o comerle no más que la cabeza a un pollo, con el único y disculpable fin de seguir viviendo, nunca por afán depredador ni angurria de acaparamiento. Es modesto para fijar sus ganancias y se contenta con la escasez.

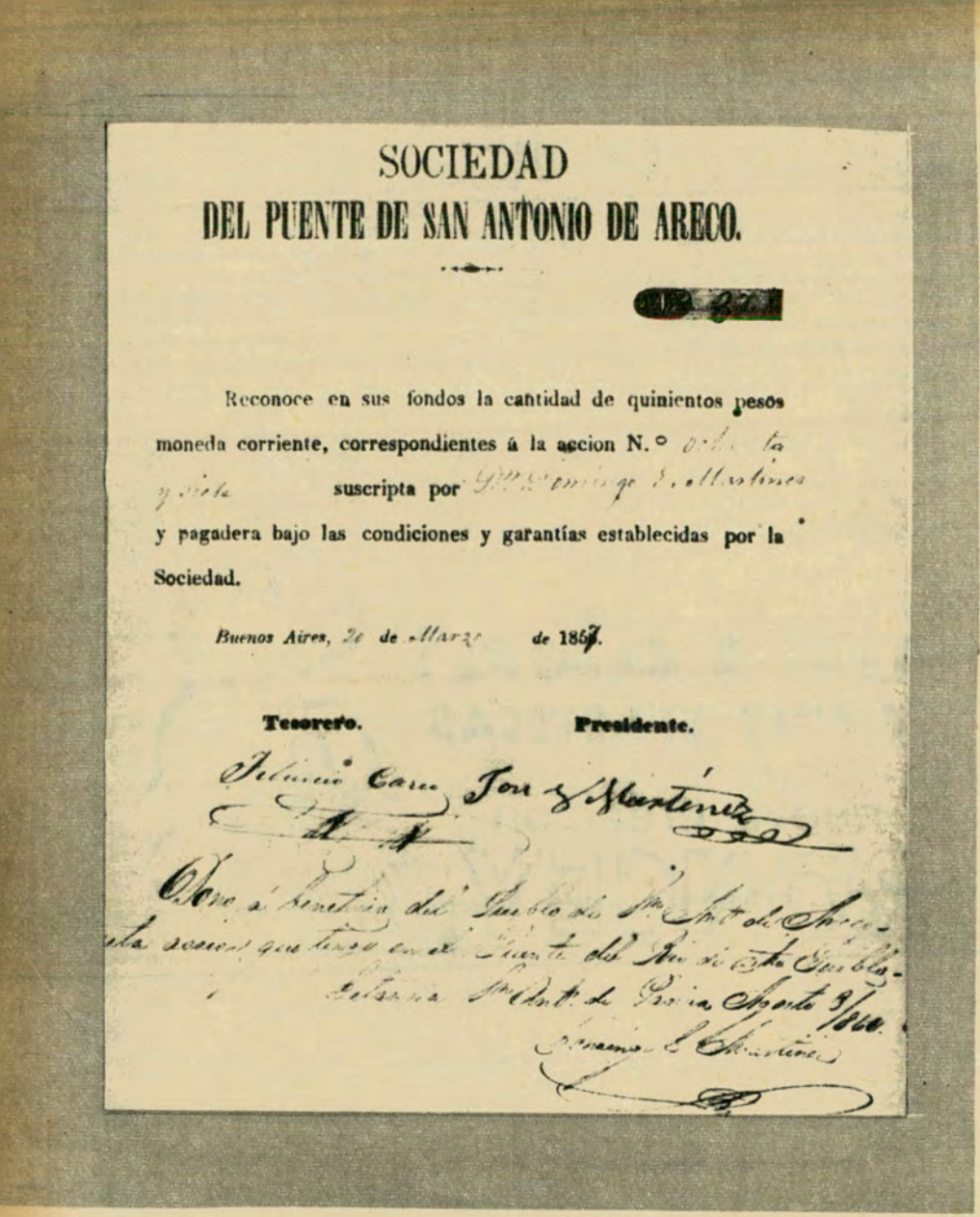
Le agrada enamorar a las zorrinas levantando el plumero blanco de la cola y anunciar su presencia con las emanaciones glandulares, que a la cortejada deleitan, como todos los perfumes. Donjuán de los gallineros llaman al zorro con injusto olvido del zorrino. Pero es Juan chico y puede que agrande al otro, el que anuncia sequías y antecederá la muerte, en el temeroso anecdotario de los montañeses. El zorro es ligerón en el ataque y la disparada, y el zorrino lerdea si lo atoran, pero donjuanea parejo. En Europa, el zorrino no debe ser estimado en mucho, pues le afeminan el apelativo, de acuerdo con las modernas teorías que restan masculinidad al donjuanismo. Le llaman, zorrilla incluyéndolo entre los mamíferos de uñas fuertes y las plantas de los pies peludas, que les hace muelle el andar.

Naturalmente, todos los zorrinos se parecen, sin ser iguales; los hay con pelaje escaso y con pelaje espeso, de tonos diferentes; negros brillantes; zainos, manchados, listados, con franjas en la frente como vinchas indias, y alguno que otro aparece con los labios pintados de blanco. Por el color le van cambiando de nombre: los guaraníes les dicen yaguaré o yaguané, que alguien traduce por *perro hediondo;* en otros lugares le llaman anatuyo o chiñe. No importa mucho el cambio de denominación porque el hedor es invariable y lo denuncia de lejos.

Le dan por patria original el Africa, aunque ahora ya vagabundea por todo el orbe contento de su holganza, aunque disgustado con los holandeses que procuran domesticarlo para ocuparlo luego en menesteres gatunos, persecución y manducamiento de ratas y ratones. El sabe zonzorroniar todo el tiempo que haga falta mientras le provean de comer, aunque no admite caricias frioleras ni acepta dormir sobre las faldas de nadie. Su hediondez le defiende y salva de efusiones obligantes. Ignora todo tratado de reciprocidad. Finge estar agradecido, pero se evade. Cuando se le puede sospechar domesticado, de pronto, en la primera ocasión propicia, se va, caminando con elástica lentitud, buscando sombras, directamente al encuentro de alguna cueva o escondrijo donde pasar el día esperando la complicidad del silencio y la noche, el momento en que los gallos se duermen aguardando la hora de cacarear su valentía de reloj sin cuerda y su puntualidad de sereno sin jornal. Sin ser escoliador, el zorrino tiene averiguado que entre los alertas gallunos es cuando se debe descabezar a un pollo o aplastar sin ruido delator la cáscara de un huevo. Con esa noción sabe lo bastante para vivir, evitar la cautividad y renunciar al soborno. Lo demás es un regalo: salir en procura de la zorrina hermosa, entrevista a la luz de alguna luna plácida, hallarla anhelante y poder ofrecerle, no un amor eterno como suelen hacer los humanos pretenciosos, pero sí un cariño de grata recordación en la vejez, como si le regalara para adorno de la cueva un efémero, esa flor que los melindrosos llaman lirio hediondo.

Para el zorrino nada resulta escolimoso y todo es hediente. •





SOCIEDAD

DEL PUENTE DE SAN ANTONIO DE ARECO.

Reconoce en sus fondos la cantidad de quinientos pesos moneda corriente, correspondientes á la accion N.° ... suscripta por ... y pagadera bajo las condiciones y garantías establecidas por la Sociedad.

Buenos Aires, 2[illegible] de Marzo de 1867.

Tesorero. **Presidente.**

Con un aporte inicial de cuarenta acciones se realizó hace 109 años el puente sobre el río Areco, que es el más antiguo de la Argentina. La contribución por acciones de 500 pesos fue reembolsada con el producto de los derechos de peaje.

EL PUEN

Está construido sobre el río Areco y cumplió 109 años

Por

FEDERICO OBERTI

Para Autoclub

LA mayor parte de los puentes que se construyeron a mediados de los siglos XVIII y XIX, sobre diversos cursos de agua del actual territorio de la provincia de Buenos Aires, poco más tarde desaparecieron para siempre, algunos como consecuencia de la destructora acción del tiempo y de las aguas, otros, por efectos de su débil estructura o defectuosa construción.

Fueron muy escasos los que se levantaron en aquellos tiempos. La pampa mantenía virgen e intacta su naturaleza, la llanura y los ríos eran conocidos por referencias, por los riesgos que implicaban su tránsito o por los nombres propios de los que habían sucumbido sobre ella o en ellos.

El visitador Arce [1] por mandato del Rey de España, recorriendo e informando sobre lo existente en las anchurosas rutas del virreinato, informa al monarca:

"No hay nada artificial en caminos y ríos. Todo está a lo natural. Ningún camino está compuesto. Ningún camino tiene puente, aunque hay muchos a nado."

Arce levantó la información sobre el terreno. Partiendo de Buenos Aires hacia el norte, debió cruzar a nado, en pelota de cuero, en bote o con otros incipientes medios usuales en aquellos tiempos, el río de Las Conchas, el de Luján, el Areco, el Arrecifes, Fontezuela, Arroyo de Ramallo, del Medio, Pavón, Manantiales, etc.

A pesar de los peligros que importaba viajar por la desierta llanura y las consecuentes desventajas que la falta de tránsito y comercio de mercancías significaba para la Corona, recién el 30 de mayo de 1759, el Rey de España expide una Real Cédula a su gobernador don Pedro de Cevallos, preguntándole si era conveniente asignar alguna contribución sobre el puente que se intentaba hacer en la Villa de Luján.

Como la correspondencia y las necesidades del Río de la Plata siempre marchaban muy pausadamente, un progresista vecino de aquella Villa, anticipándose a los presuntos y magros auxilios que el Rey se dignase facilitarle, Don Juan de Lezica y Torrezuri, el 27 de marzo de 1754, con sus recursos, resuelve las necesidades del tránsito, disponiendo la construcción de un puente para uso de todos aquellos que abonando un equitativo derecho de peaje, quisiesen pasar sobre él [2].

Las distintas disposiciones que se crearon para la explotación de ese puente, cuando se dispuso la ejecución de otros, las autoridades del Cabildo invocaban aquéllas como antecedentes.

Pedido al carpintero

Así sucede, cuando el 28 de enero de 1777, el Cabildo requiere del experto carpintero en la construcción de puentes de madera, Don Pablo Márquez, *"haga constar el derecho que cobra sobre el puente que se hizo sobre el río de Luján"*.

Como no existía un preestablecido criterio, en lo que respecta a puentes y caminos, los viajeros veíanse obligados a tomar por las rutas habitualmente más transitadas, arribando por fuerza a los pasos establecidos o guardias fronterizas, donde eran controladas, personas y mercancías, abonando las últimas un derecho de tránsito, como en verdaderas aduanas interiores. [3]



Reconstrucción documental del viejo puente de Areco, con la disposición de la casilla para percibir los derechos de peaje. Dibujo original del artista Reynaldo Gómez.

Por estas disposiciones del antiguo fuero hispánico —como si del Río de la Plata pudiese hacerse una aproximada réplica de lo que por entonces era el territorio español— se dispusieron guardias frente a los mejores pasos de los ríos de Las Conchas, Luján, Areco, Arrecifes, Ensenada de Barragán y desembocadura del Riachuelo.

Proponer un viaje por rumbos distintos significaba correr gran suma de inconvenientes, imprevistos y dilatación en los días de marcha.

No obstante los breves pormenores que damos sobre los puentes construidos por el sistema de peaje, desde 1754, resultaba desalentador el minucioso informe que el agente sueco Jean Graaner (4), como si fuese súbdito español, dirige en 1816 al Príncipe Bernardotte:

"...es de notar que desde el pueblo de Luján, a doce leguas de Buenos Aires, hasta Pavón (Santa Fe), no hay en el camino un solo puente, aunque en este largo trayecto, de unas sesenta leguas, se hace necesario atravesar muchos ríos".

Prosigue en seguida: *"Casi todos los años se oye hablar de viajeros y caballos ahogados y de coches hundidos en los ríos de Santiago, las Piedras y Pasaje, de Tucumán y Jujuy. Y con todo no se ha pensado nunca en hacer algunos arreglos para impedir tales inconvenientes, cuando sería fácil utilizar balsas flotantes en diversos lugares".*

Malgrado el contenido del informe de Graaner, sobre las ausencias de puentes en 1816, estas incipientes manifestaciones viales, con muchos años de anterioridad habían sido mejoradas, resueltas en todos los casos, por imperio de las necesidades y por el espíritu progresista de su vecindario.

Además del enunciado, un hacendado del pueblo y Río de los Arrecifes, Domingo de Abalos, el 18 de mayo de 1776, solicita permiso al Cabildo para levantar con su peculio *"un puente seguro para el tránsito"*.

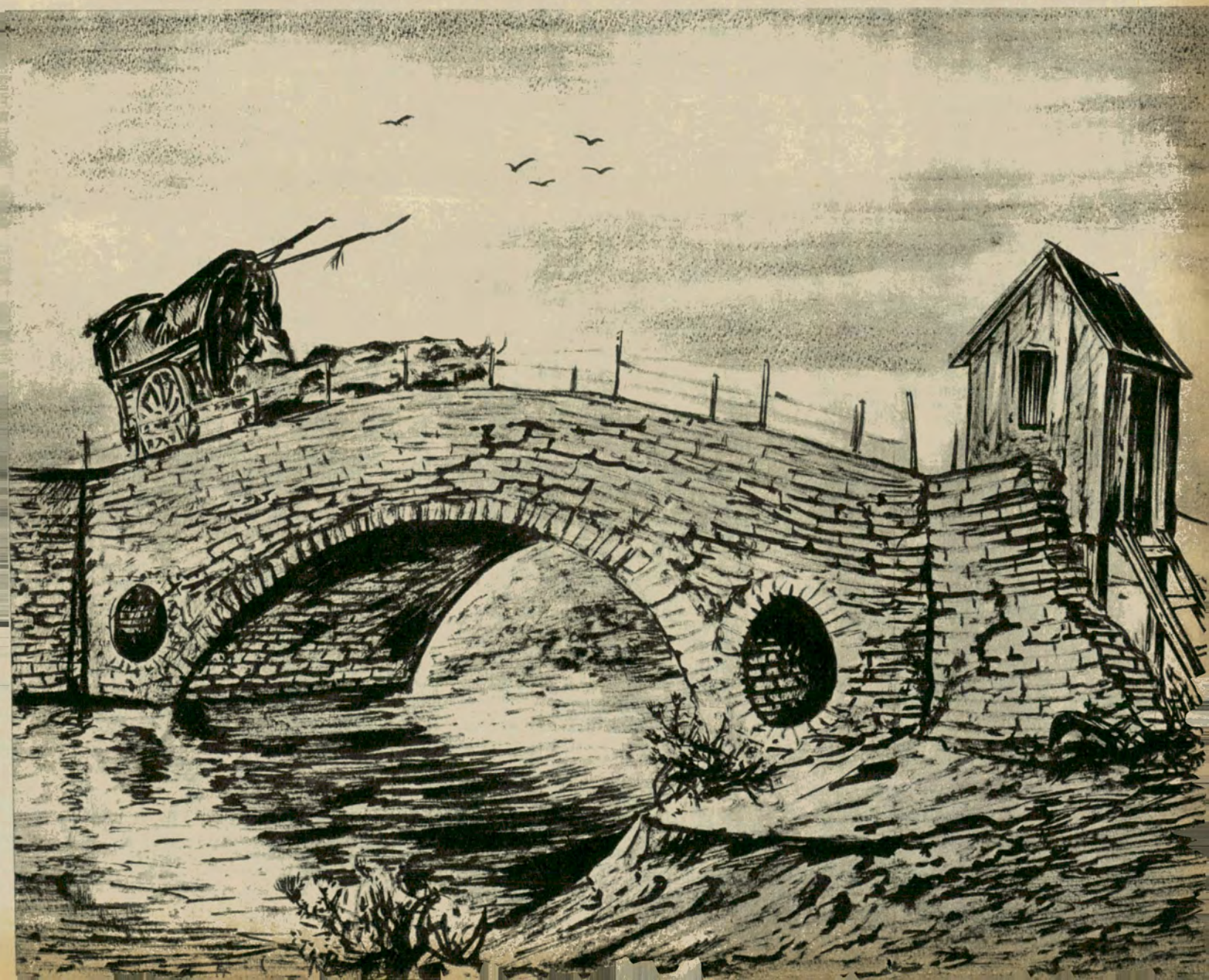
Después de nutrida correspondencia, frecuentes y dilatados viajes a la ciudad y mezquinos cabildeos, de Abalos consigue habilitar su obra a principios de 1782. (5)

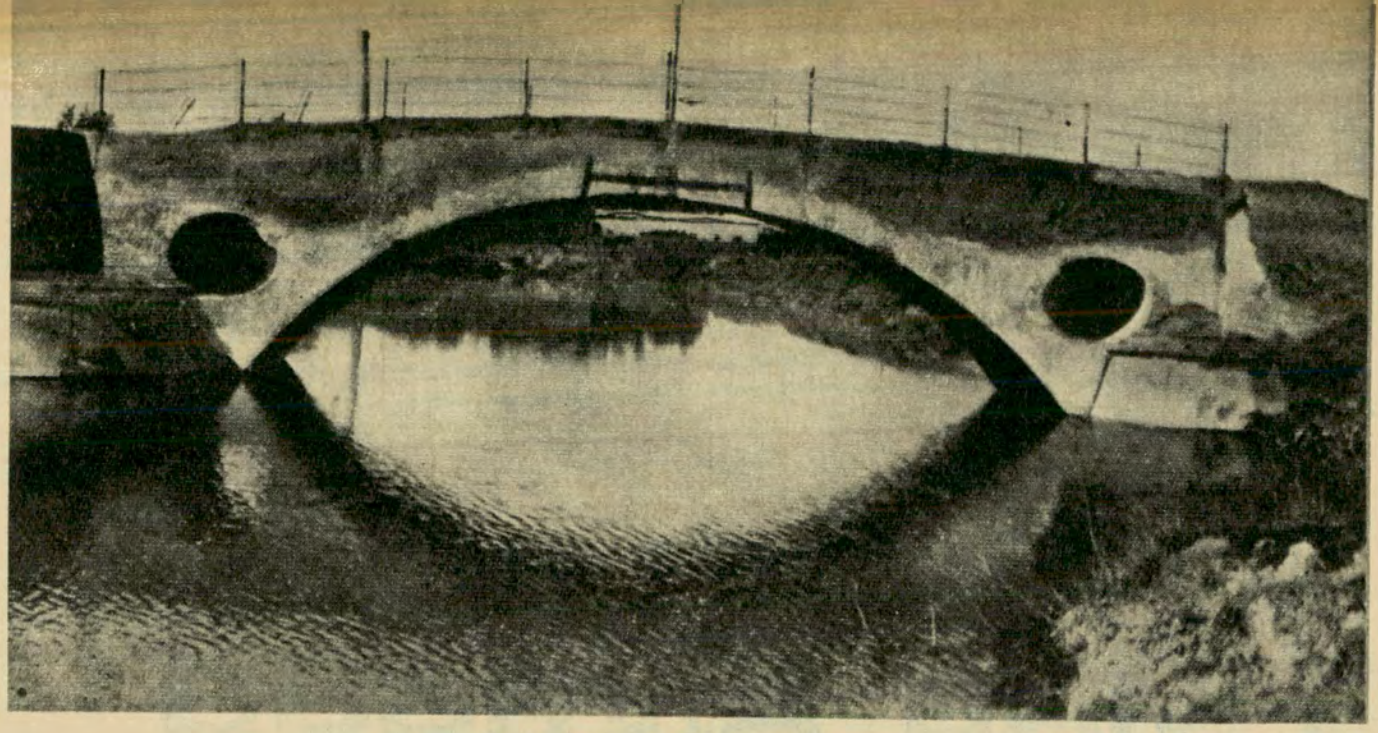
Propósito frustrado

De esta inusitada demostración vial debieron estar celosos sus vecinos del poblado de Areco, por cuanto, pocos meses después, el 3 de julio de 1776, tratan de convencer al Virrey, *"para que S. E. les permita construir un puente... con los frutos que se obtengan de los transitantes, para que se contribuya con ciertas cuotas por el pontazgo"*.

Debido a la falta de posterior documentación, creemos que la intención de la gente de Areco no tuvo efectiva consecuencia.

TE MAS ANTIGUO DE LA ARGENTINA





"En las afueras del pueblo, a unas diez cuadras de la plaza céntrica, el puente viejo tiende su arco sobre el río, uniendo las quintas al campo tranquilo."

Como estas obras, además de la insospechada comodidad, debieron significar ventajas económicas para sus constructores, prontamente se divulgó la noticia y cundió el buen ejemplo.

Por ello, con fecha 7 de julio de 1787, el Cabildo de Buenos Aires concede permiso para levantar una obra de esta naturaleza a diversos vecinos del río de Las Conchas, conformando su reglamento, por los que regían para los puentes de Luján y del Arrecifes.

En medio de tanta pasividad e inercia virreinal, resulta sumamente sugerente el texto que contiene una Real Cédula leída en el Cabildo el 17 de diciembre de 1789, en la que veladamente se sugería *"por mandato de S. Majestad que se tenga orden en abrir caminos y hacer puntes donde fuere menester..."*

La inopinada cédula en cuestión no tuvo inmediata materialización gubernamental, pero la actividad privada proseguía actuando con éxito en medio del mayor desamparo oficial.

Y así es como los habitantes del Pago de la Magdalena, el 20 de marzo de 1789, dicen al Cabildo que han construido un puente *"por donde se facilitará todo el transporte de alimentos que necesita la ciudad"*.

Otro de estos trabajos, el *"puente de Gálvez"*, fue levantado sobre el Riachuelo en el año 1791, y su explotación y derechos fueron concedidos por el Cabildo a don Juan Gutiérrez Gálvez, el 14 de marzo de dicho año.

Fue éste el que prestó servicios durante más años, explotándolo su fundador hasta el 23 de diciembre de 1806, fecha en que sus derechos fueron adquiridos en remate público por Juan José Noriega. En los primeros años del siglo XIX, la empresa de construir puentes acrecentó la iniciativa de sus directos beneficiarios.

El 14 de septiembre de 1802, don Agustín Urith, propone a las autoridades construir tres puentes sobre el camino que conduce a la Ensenada, solicitando a su vez la habilitación del que se hallaba en dicho lugar.

Otro señor, Juan A. de Zelaya, con fecha 30 de diciembre de 1807, propone al Cabildo hacer construir tres puentes: uno sobre el Arroyo de Maldonado, otro sobre la Calera de San Francisco y el tercero en el lugar conocido como *"chacra de Medrano"*.

Puentes desaparecidos

De aquellos intentos, malogradas empresas, y de la inquebrantable voluntad de sus gestores, debieron provenir las renovadas intenciones de los pobladores de Areco, del Saladillo y del Arrecifes que, en los años de nuestra era independiente, solicitaban al gobierno criollo el levantamiento de una segunda obra.

Otros, humildes y pequeños, también debieron construirse en medio de la anchurosa vastedad pampeana, surgiendo sin licencia, por imperativo de las necesidades de una región sin quedar constancia de los nombres de sus fundadores ni ningún otro testimonio histórico.

La mayoría de ellos fue destruido por las aguas de una o dos fuertes crecientes, o silenciosamente terminaron sus benéficas funciones consumidos por la acción del tiempo.

Cuando desaparecían, según los meses del año, se sentía o no el daño. Las personas se acomodaban y vivían de acuerdo con las costumbres de sus mayores; una pérdida de aquella naturaleza no alteraba la vida de los pueblos ni el regular curso de sus aguas.

A uno de esos puentes, construido a mediados del siglo pasado, aún subsitente y en funciones, queremos referirnos en particular, como la más feliz y duradera realización de la iniciativa privada, llevada a cabo sobre el cauce del milenario Río Areco, situado en el partido bonaerense del mismo nombre.

"En las afueras del pueblo, a unas diez cuadras de la plaza céntrica, el puente viejo tiende su arco sobre el río, uniendo las quintas al campo tranquilo."

Con el precedente párrafo de introducción y recuerdo, el escritor Ricardo Güiraldes, otorga paso y vida, paisaje y color a los protagonistas de su libro *"Don Segundo Sombra"*, concediendo a la ya centenaria obra arquitectónica, única en la historia de nuestros medios de comunicación, permanente recuerdo en las páginas de la literatura folklórica.

El puente Güiraldes

Y sobrado derecho, por su antigua tradición, tenía el puente a ese recuerdo, cuando en 1926 Güiraldes lo trae a sus páginas. En el año de 1857, don José Vicente Martínez, entusiasta y principal poblador de aquel Pago, propone a sus convecinos y al *"Consejo de Obras públicas de la Provincia de Buenos Aires"*, constituir una *"Asociación para la construcción de un puente en el Río de San Antonio de Areco"*.

Como el régimen financiero y el sistema de peaje que se mantuvo para solventar los gastos de la importante obra, prosigue siendo el más indicado para esta clase de iniciativas privadas, reproducimos parte de las normas establecidas para su ejecución:

"Esta Asociación será por acciones de $ 500 que serán reembolsados con el producto de los derechos de peaje que se cobren y, además, tendrá un interés del 6 % anual, que empezará a correr el día en que empiece a funcionar y se pagará con el producto."

"Después de reembolsado el capital de las acciones, el puente quedará a beneficio del partido y su usufructo y conservación a cargo de la Municipalidad. Para la dirección y administración se nombrará una comisión, compuesta por cinco miembros, la que se renovará cada año o cada dos años, elegidos en Junta General de Accionistas."

"Las acciones serán nominales, pero transferibles. La recolección del valor de las acciones se hará por mitades, la primera al principio y la segunda cuando haya necesidad de fondos y sean requeridos por la comisión directiva. Firmado: José Vicente Martínez."

La propuesta de la junta de vecinos de Areco es bien recibida por el Consejo de Obras Públicas de la Provincia, suscribiéndose el mismo con un aporte inicial de 40 acciones, adhesión que firma el señor Irineo Portela.

Sin dilatorios expedientes, previa propaganda personal y epistolar, con un plano que suscribirá el ingeniero Moller, comienzan a llegar a Areco fanegas de cal, piola, para el amarre de cimbra, madera para los andamios, 105.000 fanegas de polvo de ladrillos, clavos, tirantillos, arena, tierra romana, alambres, postes, carretillas, ladrillos, planchuelas de hierro, etcétera.

Y los chasquis y las carretas van y retornan con celeridad trasladándose hasta los embarcaderos de Zárate y el Baradero, situados sobre el Paraná, a más de diez leguas de distancia.

Dieciséis meses

Y la construcción se levanta en un tiempo relativamente breve, en menos de 16 meses de calendario. En cuenta especial se detallan correctamente todos los gastos y constan los 0,90 centavos por jornada que perciben los peones ocupados en la obra.

Otros rubros se especifican por diferentes conceptos. El escribano de gobierno, don Vicente Basavilbaso, percibe 830 pesos; de los cuatro mil que solicita, se le regulan 2.000 de honorarios al Ing. Moller y se le abonan 5.500 pesos al señor Antonio Sartori, según contrato, por sus trabajos de albañilería.

En total, la obra del *"Puente Viejo"* (existen otros dos puentes) librado al tránsito el 4 de mayo de 1857, costó a los accionistas y al erario de la provincia de Buenos Aires, la suma de 141.136 pesos con 6 reales.

El encajonado y torrentoso Areco, más de cien veces sometió a duras pruebas de resistencia a la primera de las obras que unió, con un amplio arco de mampostería, sus dos barrancosas márgenes.

Es decir, después de 109 años de permanecer en funciones, este puente, construido gracias al sistema de peaje, demandó una inversión de poco más de 1.300 pesos anuales, beneficios para los que no se podrán hallar muchos paralelos en la historia vial de nuestro país.

Ganancias del peaje

Y como las inversiones se cubrieron con los aportes que por derecho de peaje abonaban los usuarios, su costo no incidió en la economía de sus gestores.

En los tres primeros meses de servicio, mayo, junio y julio, año y meses de incipiente movimiento de personas, vehículos y animales —prescindiendo de los que vadeaban a nado el río— la Asociación obtuvo en concepto de peaje 817, 1.551 y 2.359 pesos mensuales respectivamente.

Para resguardo y comodidad de la persona que había adquirido en remate público los derechos a la explotación del puente, las autoridades de la Sociedad licitaron la construcción de una casilla, de *"cuatro varas por cuatro y siete pies de alto, totalmente soportada sobre cuatro postes de quebracho de seis pulgadas de grueso. Tendrá dos ventanas vidrieras, una puerta lisa de una vara, el techo será de fierro galvanizado colocado con tornillos sobre tirantillos de pino macho"*.

Como detalle de los tiempos, se establecía que todo el exterior de la casilla debía ser pintado con alquitrán, las puertas y ventanas con pintura, y una escalerilla con limones de pinotea daría acceso a la misma, levantada sobre la parte más alta del puente.

Al ocultarse el sol, se cruzaba una fuerte cadena y el puente era cerrado al tránsito, hasta la salida del sol del día siguiente.

De este modo termina el aspecto más sustancial y pintoresco de la historia de este puente, construido por la gestión del vecindario y equitativo sistema de peaje, cuya muy antigua forma de financiación tuvo inicial vigencia en Grecia, y en Roma más tarde, y fue adoptada por los soberanos medievales, que concedían su disfrute a señores y entidades.

El centenario puente de Areco, aún fuerte y potente, soportando cargas y velocidades, y arrolladoras crecientes, pintoresco y romántico, es en la actualidad la obra más antigua y en provechoso servicio vial en el territorio del país.

Quienes dispusieron su construcción debieron tener presente los sanos conceptos propugnados por Adam Smith medio siglo antes, cuando definió el peaje "como el único medio equitativo de hacer participar a cada cual en la proporción en que la usan, de los gastos de construcción y conservación de una obra".

A más de un siglo de distancia, la obra y el ejemplo de los integrantes de la *"Sociedad del Puente de San A. de Areco"* corrobora la bondad y mantiene la vigencia de un sistema de financiación, en torno de cuyos viejos y saludables principios se agrupan en nuestro país numerosos, entusiastas y fervientes sostenedores. •

(1) **Arce, (Correo).** Breve relación geográfica y política de la gobernación del Río de la Plata, hecha a pedido del Rey de España, en el año 1760.
Archivo del Museo Mitre. Arm. B. caj. 18-18, pieza Nº 2, Nº de orden 31.

(2) Acuerdos del Extinguido Cabildo de la Ciudad de Buenos Aires. 27 de marzo de 1754.

(3) **Sord de Tricerri, Guillermina:** La guardia de Luján, y el comercio colonial de Buenos Aires, pág 158 a 164, en el II Congreso Internacional de Historia de América, T. III, año 1938. Bs Aires.

(4) **Graaner, Jean Adan.** "Las provincias del Río de la Plata en 1816" (Informe dirigido al príncipe Bernardotte, pág. 134).

(5) Acuerdos del E. C. de la Ciudad de Bs. Aires. Serie III, T. 7, pág. 83-84.

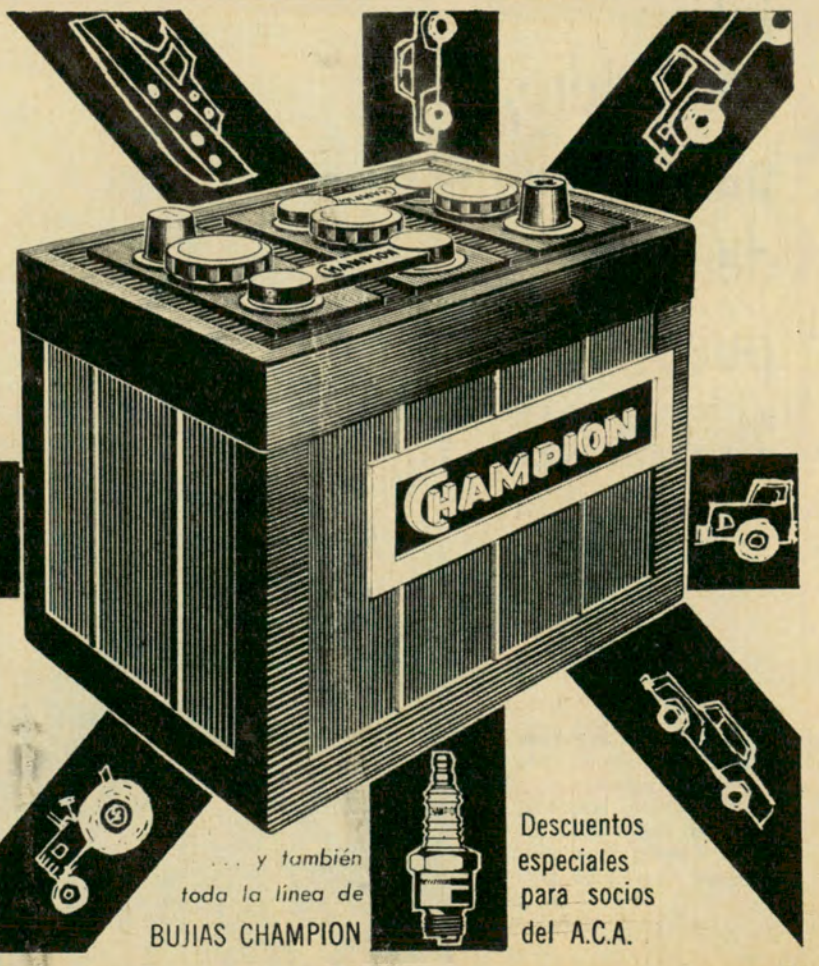
POTENCIA y ENERGIA

CHAMPION

EL CAMPEON DE LOS ACUMULADORES

EN LA MAS COMPLETA LINEA
DE VOLTAJES Y AMPERAJES





La fábrica que produce
la totalidad de los elementos del
acumulador: Monoblock, Placas,
Separadores, etc., con el respaldo
de 45 años de prestigio en el ramo.

CHAMPION S. A. Industrial, Comercial, Financiera e Inmobiliaria

CORDOBA 2756 Tel. 89-1611

... y también
toda la línea de
BUJIAS CHAMPION

Descuentos
especiales
para socios
del A.C.A.

ACASSUSO
LA ESTATUA QUE FALTABA

Evocación de un soñador que fundó templos inspirado por San Isidro, padre de pueblos...

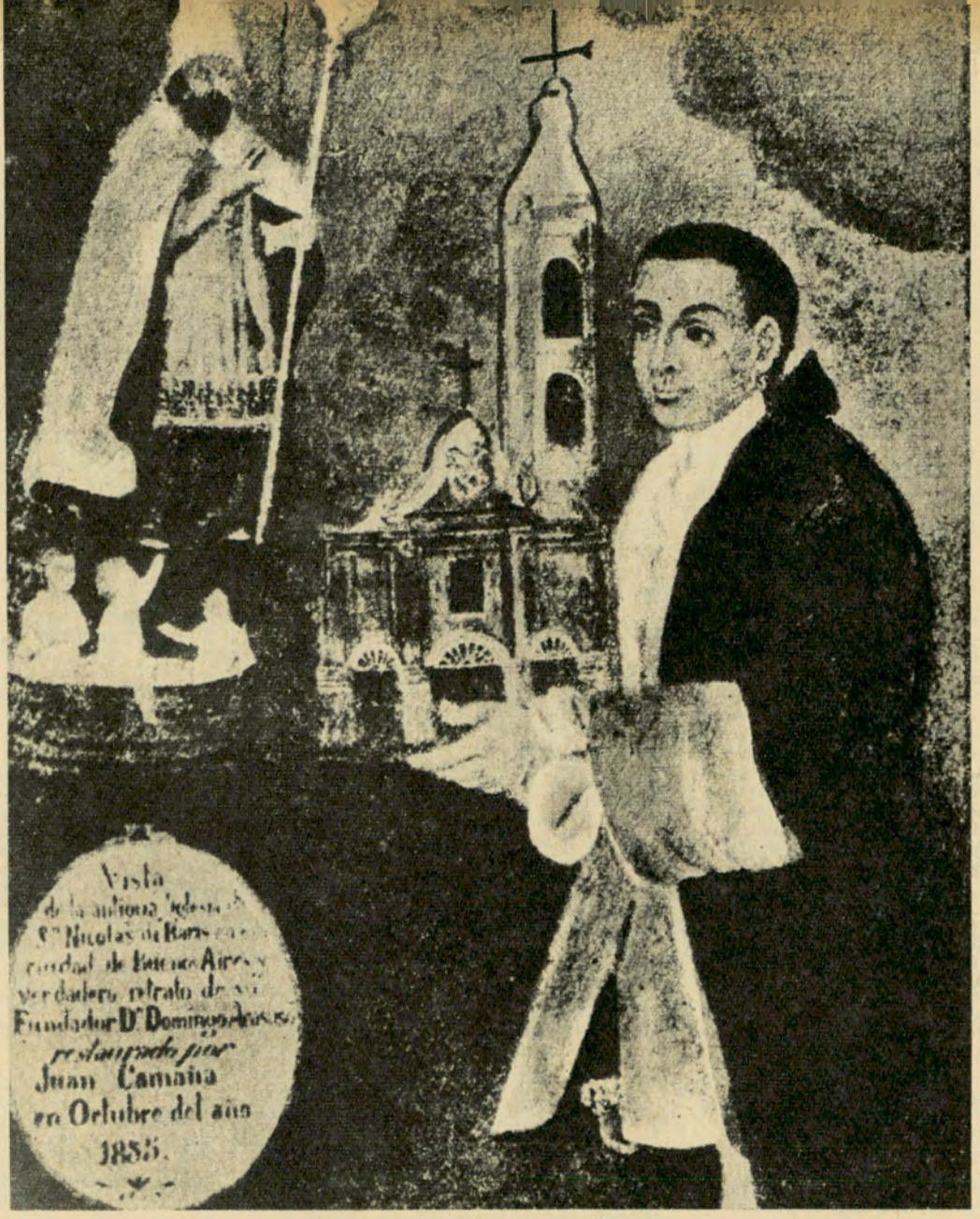
Por
ZULMA NUÑEZ

Para Autoclub

Foto de Jaime G. Font



Torre de la iglesia de San Isidro, cuyas bases se echaron en 1706. En 1730 había adquirido ya tanta importancia, que el Cabildo Eclesiástico de Buenos Aires juzgó oportuna la hora de otorgarle categoría de Parroquia.



Retrato de Domingo de Acassuso, con la silueta de San Nicolás de Bari al fondo.

NO suelen ser hombres propensos a exteriorizarse en el plano de los sueños los que consiguen el honor de figurar en la Historia por lo que pudieron realizar. Del soñar está hecho, sin embargo, lo mejor de la vida. El hecho de que no todos lo reconozcan así es motivo para que no nos sorprenda que recién ahora se pretenda hacer justicia a un auténtico soñador cuyo nombre ha ganado un lugar, no hace mucho, en la nomenclatura del país.

Estamos aludiendo a Domingo de Acassuso, cuya efigie será evocada en una estatua que será erigida, por suscripción popular, en uno de los paseos de la vecina localidad de San Isidro.

Es oportuno mencionar que, hace unos años, con motivo de celebrar la histórica villa costera sus doscientos cincuenta de existencia, se publicó en uno de los más importantes matutinos de esta capital una nota enviada a él por un investigador de la zona, en la que se da noticias acerca del capitán "Acasuso" y se sostiene que el apellido se escribe con las dos eses al final y no como se halla inscripto en la estación que lleva su nombre y que pertenece al Ferrocarril General Bartolomé Mitre.

Así se desprende, por otra parte, de la firma auténtica de este personaje, oriundo de Madrid y llegado a estas tierras cumpliendo una misión militar, misión a la que, dicho sea de paso, sirvió caballerescamente aunque ésta no fuera la carrera de sus aficiones, según se deduce de su carácter y actitudes.

Según una tradición grata a los enamorados del resplandeciente paisaje que decora con sus líneas caprichosas, sus árboles añosos y sus jardines eternamente florecidos, el norte de Buenos Aires, Domingo de Acassuso viajaba, en uno de esos tórridos veranos de la provincia, en dirección a esos pagos, con un encargo especial. Debía llegar a San Fernando tan pronto como se lo permitiera su cabalgadura y entregar un mensaje del entonces gobernador de las provincias del Río de la Plata, José de Herrera y Sotomayor, a las autoridades militares de la zona. Iba, dicen, admirando el magnífico panorama que se ofrecía a sus ojos, un poco rezagado, porque no podía desprenderse de la sugestión que emanaba del contorno, y tanto llegó a ser su arrobamiento que olvidó momentáneamente su compromiso como soldado, hizo pie junto a un frondoso espinillo y allí permaneció, envuelto en románticas meditaciones, hasta que, vencido por el sueño, se tendió en la hierba con el propósito de ganar luego terreno a favor de horas más propicias para seguir el rumbo indicado.

Dicen también que, ya dormido, comenzó a soñar, cosa que le acontecía a menudo. Pero esta vez las imágenes que vinieron a poblar su mente eran conocidas imágenes que habían quedado atrás, como su infancia madrileña: vio orando a la vera de San Isidro Labrador, patrono de su ciudad natal y santo de su devoción. Al despertar, el viajero sintió como si el paisaje hubiera cambiado de lugar, transportándolo lejos. En un espacio brevísimo de tiempo había llegado a España, a su propio hogar. ¡De tal modo se asemejaba todo aquello a su tierra natal!

Entonces tuvo una idea que se prometió a sí mismo llevar a la práctica: fundar allí una capilla bajo la advocación del santo agricultor. Traer de España, y en su homenaje, imágenes y reliquias que las gentes de esta parte del mundo pudieran admirar como él lo había hecho siempre y como lo haría aquí, donde el destino lo había traído.

El sueño realizado

Otra tradición paralela afirma que Acassuso soñó, bajo el espinillo donde se tendió a descansar, que era fabulosamente rico y que su poder como hombre de fortuna era también inmenso y respetado por todos, pues lo empleaba en obras de bien.

Supongamos que así fue, ya que el sueño cobró vida, pues a cinco años de la inopinada siesta, el capitán se había retirado del servicio activo estableciéndose con una casa de comercio que se hallaba ubicada en la intersección de las calles que hoy llevan los nombres de San Martín y Rivadavia, de esta capital. Es decir, casi en el mismo lugar en que se levanta, ahora, la Iglesia Catedral.

Sus ocupaciones como comerciante le habían hecho olvidar, al parecer, los proyectos formulados durante el trayecto hacia San Fernando, cuando, de pronto, otro suceso imprevisto se los volvió a la memoria.

"En los primeros años del siglo XVIII —narra un cronista de la historia y los hombres de San Isidro— **el gusto de la época había impuesto el uso de clavos dorados para colgar cuadros y espejos en los salones coloniales. Un día el capitán recibió del Perú, que los producía en abundancia, seis cajones de aquellos clavos. Pero... dos de ellos contenían no clavos dorados sino brillantes y pulidas barras del oro más puro. Desde luego, el honrado madrileño avisó a la casa exportadora sobre su hallazgo, y los no menos honrados comerciantes le manifestaron que habían enviado lo que se les había pedido. Acassuso se dirigió entonces al Cabildo y al dueño de la goleta que había traído la pesada carga. Pero nadie supo darle razón más que de seis cajones de clavos y el tesoro quedó en manos de Acassuso."**

Ante acontecimiento tan alentador como novelesco, el español recordó su sueño y su promesa, creyendo, con toda su alma, que era el santo de su pueblo quien le reclamaba la erección de la obra en la que había pensado poniéndolo, para ello, en posesión de una fortuna.

Así fue como, en el mismo sitio donde antes había soñado con la fundación de una capilla, fue llevado a la realidad el hermoso templo que hoy señorea una de las ciudades más bellas de la obra en la que había pensado, mente con él. Porque a Domingo de Acassuso o Acasusso se debe no sólo esta promoción iniciada en un momento en que, lo mismo que hoy, muy pocos estaban de acuerdo en que soñar es tan importante como realizar, sino también la puesta en marcha de una población que habría de alcanzar, por la gravitación de los hechos y diversos motivos, amplia repercusión histórica, aunque el fundarla no estaba en sus planes.

Padre de pueblos

La capilla y capellanía de San Isidro Labrador y con ellas el pueblo que trasplantó a la costa del Plata **"un vivo jirón de la villa y corte de Madrid"**, nacieron el 14 de octubre de 1706 en una chacra de aquellos pagos conocidos por el nombre de Monte Grande. Acassuso, a quien un golpe de fortuna había convertido en uno de los más acaudalados señores del virreinato, corrió con todos los gastos, y hasta hace medio siglo aproximadamente se podía ver aún allí la campana que el propio español colocó en la primitiva iglesia, en la que se hallaba grabada la siguiente inscripción: **"Esta iglesia, dedicada a San Isidro se cimentó el año 1706, gobernando la Silla Apostólica Clemente XI, y el Imperio, Phelipe 5º".**

San Isidro fue creciendo con el correr de los años, a medida que nuevos pobladores fueron edificando sus hogares y sus casas de descanso en las proximidades del templo soñado por el ex capitán. En 1730 había adquirido ya tanta importancia, que el Cabildo Eclesiástico de Buenos Aires juzgó llegada la hora de otorgarle categoría de parroquia, lo que se tomó en cuenta asignándole el nombre de Parroquia de Monte Grande de la Costa. Para entonces su extensión era ya considerable, como lo determinaban sus límites, que eran, por el norte, el río de las Conchas, por el sur, el arroyo Maldonado, hoy entubado bajo la actual Avenida Juan B. Justo y, al oeste, la Parroquia de Matanzas.

Pero la obra iniciada por Acassuso, bajo tan buenos augurios, no se consagró sólo en el progreso de esta villa que hoy tiene categoría de ciudad. Con razón se ha dicho que San Isidro es padre de pueblos y que bajo su custodia nacieron Saavedra, Belgrano, Coghlan ,hoy dentro de la Capital Federal, lo mismo que San Fernando, Vicente López, Olivos, Tigre, poblaciones emancipadas desde hace tiempo de su antigua tutela. San Fernando de la Buena Vista nació un siglo después que San Isidro. Lo fundó el marqués de Sobremonte en 1806 para albergar a los vecinos que habitaban en las cercanías del río de Las Conchas, que se mostraban atemorizados a raíz de las consecuencias de una gran inundación ocurrida por aquellos días.

Tradición histórica

Decíamos que el pueblo padre, soñado por Acassuso, se halla vinculado directamente con algunos episodios históricos, a los que se alude en la vasta literatura que existe al respecto. Es interesante recordar, por ejemplo, en tal sentido, que en Bosque Alegre la chacra de Juan Martínez de Pueyrredón, preparó éste la marcha sobre Buenos Aires que realizó con el propósito de reparar el daño causado por la invasión de los ingleses. El cuerpo que formó se halaba compuesto por hijos de San Isidro, en su mayoría, con los cuales libró el combate de Perdriel.

El director de las Provincias Unidas era un enamorado de la naturaleza, sentimiento que lo llevaba a cultivar, allí, plantas de distintas procedencias, llegando a ser dueño de una espléndida colección. Se afirma, asimismo, que introdujo en su jardín los primeros caracoles, con el objeto de liberarlo de los bichos dañinos.

En esa misma quinta de Bosque Alegre solía pasar San Martín algunos días de solaz. Allí, mientras conversaba con el dueño de casa, bajo el algarrobo, proyectó el paso de los Andes. Otro grande de la patria, el coronel Cipriano Pueyrredón, era huésped frecuente de la chacra. Una de sus hijas fue madre de José Hernández, el autor del celebérrimo **"Martín Fierro"**. También Prilidiano Pueyrredón, hijo del prócer y uno de los padres de la pintura argentina, realizó en la casa solariega algunas de sus obras, y en ella murió el Director Supremo, el 13 de marzo de 1850.

Otros acontecimientos gloriosos del país se vinculan, asimismo, con esta residencia sobre la que tanto habría que decir. No podemos dejar de mencionar entre ellos, el advenimiento de **"La Gaviota"**, celebrada comedia de Nicolás Granada, que el autor escribió en el lugar, inspirándose en la hija de Ño Basilio y Ña Luisa, que habitó con éstos en la casa de los chacareros de Monte Grande. Por su parte, Sarmiento y Vélez Sársfield plantaron en la quinta sendos aguaribais, cuando ésta era ya propiedad de Manuel Aguirre. Mitre y Roca convinieron en ella el Acuerdo de 1891, que decidió a Leandro Alem a disolver la Unión Cívica y crear el radicalismo, mientras que, a su tiempo, en el mismo sitio, Roque Sáenz Peña concibió la ley electoral por la cual llegó al poder el sobrino de Alem, Hipólito Yrigoyen.

Le cabe a San Isidro, además, el honor de tener el primer puerto argentino, el Sarandí, al que llegara un barco de vapor. De sus playas partieron los 33 orientales al mando de Lavalleja, en abril de 1825, acción que se señala como la más importante en la gesta libertadora del Uruguay.

También en San Isidro, y en lo que es hoy **"Sindicato Municipal"**, escribió Mármol su **"Amalia"**, y allí, próximo a los Tres Ombúes, está la quinta **"Las Acacias"**, en la que moró Luis Vernet, primer gobernador argentino de Las Malvinas.

Porque está, en fin, vinculado a tan gratos como trascendentales recuerdos, porque los sueños que dan aliento a la vida le dieron un carácter tan peculiar, es que la historia perdura en San Isidro con algunas de sus viejas quintas, sus calles, sus rejas, sus tradiciones. Y abriendo rutas hacia el cielo, el templo que fundó Acassuso, un hombre que tendrá pronto en la ciudad costera la estatua que faltaba.

La capital de la República tiene, asimismo, un templo cuya fundación se debe a Domingo de Acassuso, quien, juntamente con Francisco Araujo proveyó lo necesario para que fuera erigido. Se trata de San Nicolás de Bari, terminado en 1723, en un terreno que donó Araujo, mientras que el ex-capitán financió la obra. El lugar elegido para levantar el sagrado recinto —el cruce de **"Las Artes"** con **"Los Mendocinos"**, posteriormente Sarmiento y Carlos Pellegrini —era, a la sazón, un andurrial en el que la tierra se arremolinaba por los ventarrones y las lluvias producían lagunas insalvables. Pero luego se fue transformando, hasta convertirse en nervio de una ciudad que se superaba constantemente. En 1730 San Nicolás estaba destinada para ayuda de la parroquia de la Catedral. La tradición dice que colaboró también para preparar la Revolución de Mayo, lo que queda certificado sólo con nombrar al presbítero Manuel Maximino de Alberdi, doctorado en cánones, quien en 1810 ocupó la rectoría. Este sacerdote fue, como integrante de la Junta, un cooperador de valía en la elaboración de las primeras orientaciones que emanaron de aquélla y su firma rubricó todas las medidas que fueron tomadas, con excepción de la que ordenaba la ejecución de Liniers y sus copartícipes, que tuvo razones personales y de las otras para no apoyar.

Es interesante recordar que en San Nicolás de Bari recibieron el sacramento destacados argentinos, entre ellos Mariano Moreno y Bartolomé Mitre, y que fue donde el 23 de agosto de 1812, por primera vez, flameó una gran bandera con los colores del cielo en esta parte del país. Allí, prendidas de la torre, las listas bicolores de la enseña de Belgrano aletearon en el alma porteña con rara emoción.

toda la vida de la POLITICA INTERNACIONAL

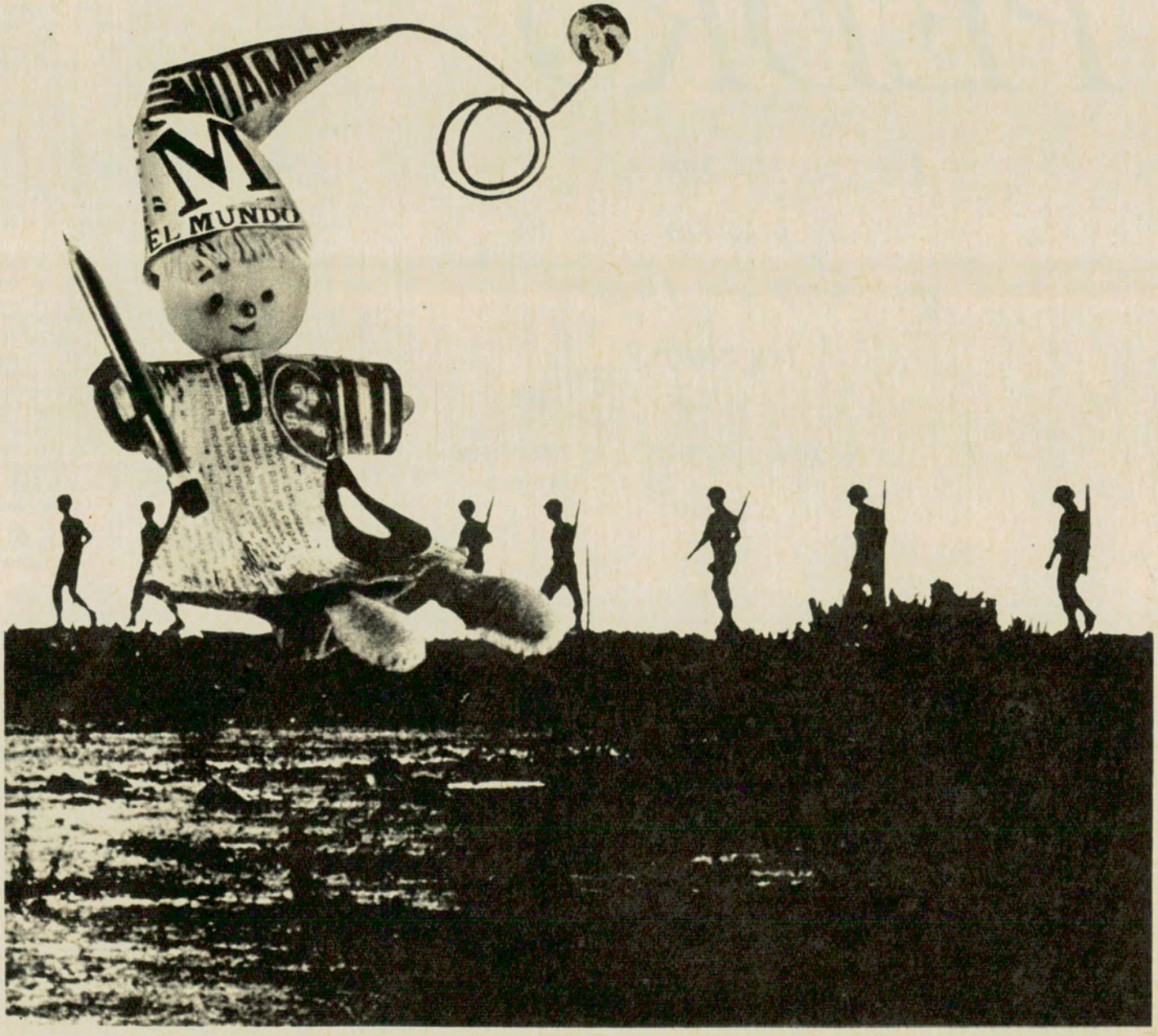
En los más candentes escenarios de la política internacional, fuente de apasionantes noticias, allí, siempre presente **EL MUNDO** para volcar en sus páginas la más amplia información y documentación de los hechos trascendentales que conmueven a la humanidad.

ASI LO PODRA VIVIR EN

EL MUNDO

UN DIARIO VIVO.

QUE SE MUEVE CON EL MUNDO!



A 952

SAN PEDRO

Un pueblo nutrido de historia que mira de frente al porvenir

Por JUAN A. CUELLO FREYRE
para Autoclub

A escasa distancia de la Capital Federal, apenas 170 kilómetros que, con ritmo moderado del automotor, se cubren sin riesgo en no más de dos horas, la ciudad de San Pedro, en cualquier estación del año ofrece no pocos atractivos para el turismo de fin de semana. Aparte del paisaje, característico de los pueblos ribereños al legendario Paraná, San Pedro está nutrido de historia con leyenda y, con vocación febril y perspectiva arquitectónica vertical, se proyecta al porvenir esfumando los últimos vestigios de las casas solariegas de patios abiertos, olorosos de seculares magnolias y naranjos.

El Rincón de San Pedro, como se denominó en la época colonial al paraje comprendido entre el río epónimo y el Baradero, fue al promediar el siglo XVIII sede de un convento recoleto de franciscanos, verdadera célula original del primitivo poblado. En 1743 el cura de Arrecifes, prebístero doctor Francisco Antonio Goyenechea, inició las gestiones; cinco años después se concedió la licencia y en 1750 se erigió el templo, que comenzó a denominarse de San Pedro. Cabe agregar que fray Alonso del Pozo fue comisionado para recabar fondos en el Perú y en 1760 regresó portando la imagen. Trátase de una magnífica talla de Nuestra Señora del Socorro.

Sacrificio de fray Diego

Andando el tiempo, en las horas sombrías de 1812, mientras los realistas dominaban las provincias norteñas y parecía perdida la causa de Mayo, se presentó a la vista del pueblo de San Pedro la escuadra española. El comandante Mier y Terán, ordenó que los vecinos se hicieran fuertes en la iglesia del convento, mientras las mujeres y los niños buscaban protección en las estancias vecinas. La defensa cedió, pero un religioso se resistía a abandonar el sagrado recinto, refugiándose en la torre, donde los invasores hicieron irrupción. No quiso rendirse y fray Diego fue arrojado a la calzada desde el campanario, para escarmiento de los vecinos horrorizados.

Después de saquear el comercio y las fincas de la aldea, los invasores asolaron la estancia del coronel Antonio Obligado.

Al año siguiente, el sufrido pueblo de San Pedro fue asaltado por una escuadrilla de filibusteros portugueses, que cometieron tropelías de todo género y despojaron de sus ofrendas a la venerada imagen de Nuestra Señora del Socorro.

El desembarco de Lavalle

Otro acontecimiento histórico ocurrió durante el férreo gobierno de Juan Manuel de Rosas. Fue el 5 de agosto de 1840, cuando desembarcó el ejército de Lavalle. Aún cuando hubo repiques de campanas y se quemaron cohetes, la gente no se levantó en armas como se suponía, pues fueron pocos los voluntarios incorporados a la legión unitaria. Después de cinco días, el héroe de Río Bamba abandonó la plaza y se encaminó a Buenos Aires, desplegando su divisa de "Libertad o Muerte".

Poco después, el 26 de agosto, se produjo otro acontecimiento de trascendencia en la historia del Rincón de San Pedro: la invasión de las montoneras comandadas por el gobernador de Santa Fe, don Juan Pablo López en procura de las huestes de Lavalle.

Sitio y bombardeo

Escasa era la guarnición unitaria, confiada al mando del comandante Gamelino, quien armó a los vecinos para la defensa, repartiéndolos en cuatro cantones, en tanto se aguardaba el apoyo de la escuadra francesa que, a prudente distancia, había comenzado a moverse en el río. Por la mañana comenzó el cañoneo del invasor y al atardecer se cerró el sitio, quedando la plaza librada a su propia suerte. El fuego se mantuvo durante toda la noche y el día 27, sin que cediera la resistencia, hasta que el día 28 al anclar la escuadra a lo largo de la costa, fue levantado el sitio, emprendiendo la retirada los invasores. Simultáneamente se eclipsaba la estrella de Lavalle a las puertas de la Gran Aldea...

La batalla de Obligado

Poco después, el 20 de noviembre de 1845, se produjo frente a las costas sampedrinas el combate naval de Obligado que, al margen de la enconada pugna de divisas partidarias entre unitarios y federales, afirmó el concepto de la soberanía nacional.

En el lugar conocido por la Vuelta de Obligado, el coronel Mansilla emplazó las baterías, mientras los paisanos de todos los contornos acudieron a la defensa, dispuestos a rechazar la invasión de los anglofranceses que dominaban las aguas del Paraná.

Ya no se trataba de pelear con los unitarios, como en las jornadas de agosto, sino de rechazar a los extranjeros. Por eso nadie faltó a la cita y a la bravura de los hijos de la tierra se añadió la picardía criolla del comandante del Restaurador.

Mansilla cerró el paso con una red de gruesas cadenas acodadas en algunos lanchones y cuando los diez barcos armados de dos potencias extranjeras comenzaron a avanzar, desde la flotilla federal y desde las baterías se abrió el fuego. Cedió al cabo la resistencia, sin que fuera arriado el pendón del combate, ni se produjera el temido desembarco. Años más tarde, cuando se firmó la convención con Gran Bretaña, cuyo gobierno desautorizó al comandante de las naves aliadas a Lavalle, la fragata de guerra Southampton desagravió al pabellón nacional. Un monumento erigido en la Vuelta de Obligado perpetúa aquella heroica acción que enaltece el historial de la pujante ciudad de San Pedro.

Un héroe civil: Emilio Ruffa

En 1895 la epidemia del cólera hizo estragos en la población sampedrina. El mal avanzaba como un fantasma y no quedó una sola casa sin el rastro de la muerte. Los dos únicos médicos, Adolfo Castro y Emilio Ruffa, cumplieron su deber abnegadamente, pero no daban abasto y debieron solicitar auxilios a la Capital Federal.

El 8 de marzo el doctor Ruffa rindió su tributo de amor a la humanidad y dice una crónica antañera que "muchas madres llegaban hasta el cuerpo yacente del abnegado apóstol y vertían lágrimas que, nacidas del hondo sentimiento, eran el símbolo de gratitud de un pueblo hacia su benefactor".

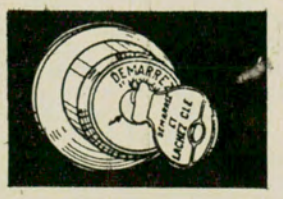
Sacerdotes ilustres

San Pedro fue cuna del arzobispo fray José María Bottaro, pastor de almas de los nuevos tiempos, y del preclaro espíritu de fray Cayetano Rodríguez, redactor de la Soberana Asamblea del año 13 y del acta de la independencia firmada en Tucumán. El 23 de enero de 1903 se inauguró la estatua del sacerdote patricio. El monumento es obra del escultor Joris y se levanta sobre las barrancas del Paraná. En esa oportunidad habló fray Pacífico Otero, erudito biógrafo de San Martín, precisamente en el mismo solar donde acampara el Libertador al frente de sus bizarros granaderos, observando el desplazamiento de la flotilla realista rumbo al histórico convento de San Lorenzo. •



La línea **FIAT**
La línea **PEUGEOT**
La línea **RENAULT**

lo tienen como equipo original de fábrica. Próximamente nuevas marcas lo tendrán.



PATENTE MUNDIAL
NEIMAN ARGENTINA
S.A.I.C.
CRAMER 3065 - T.E. 70-8572 CAP. FED.

INDUSTRIA ARGENTINA

HAY QUE ENTRAR POR EL BUJE!..



B 080 MAIPU Propaganda

ByC M.R.

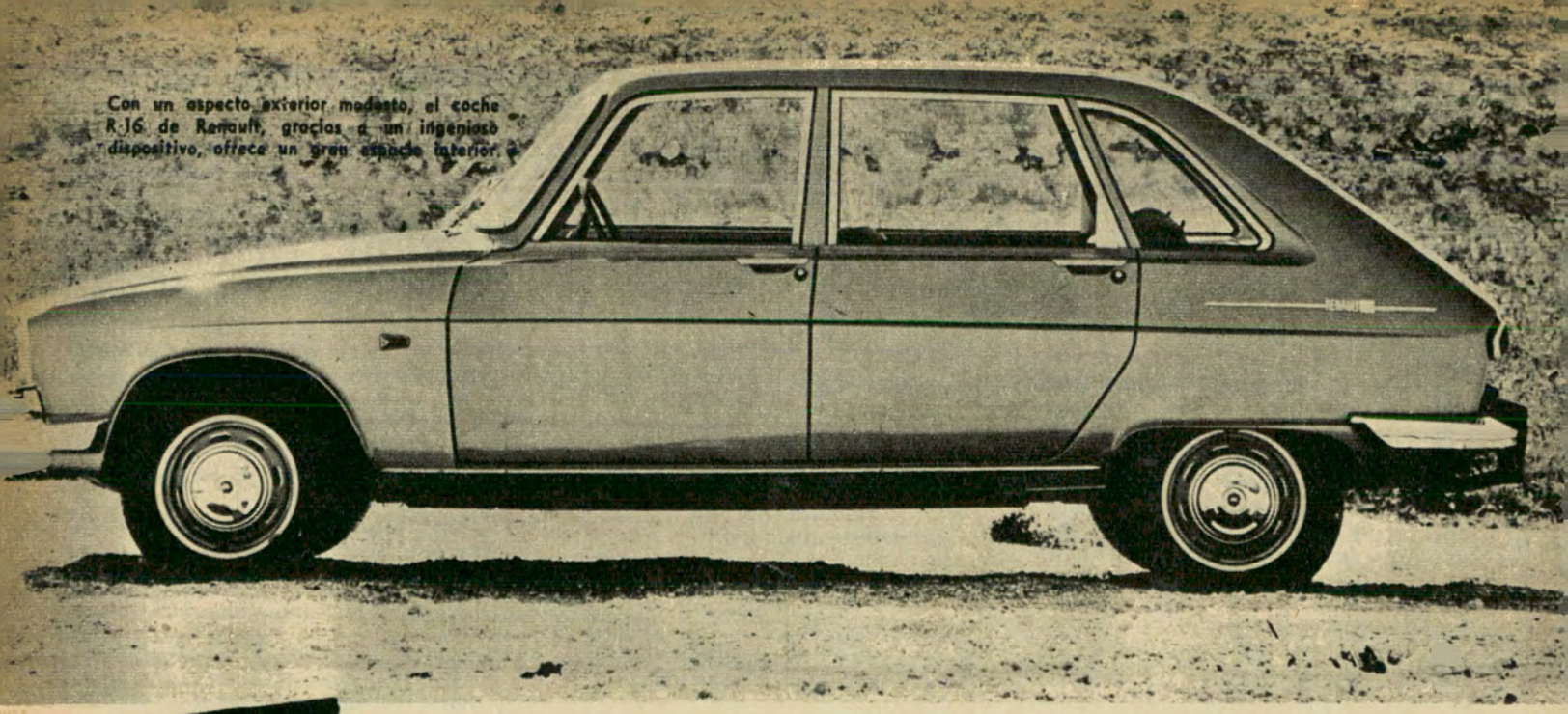
AUTO LUBRICADOS

Procesados por PULVIMETALURGIA que permite obtener una estructura porosa permanentemente lubricada.

Para el equipo eléctrico de automotores y tractores (arranque, dínamo distribuidor), y bombas de agua, directa, etc.

Mantenga en su negocio la línea completa de este repuesto de movimiento rápido. Solicite catálogo - manual al agente de su zona o a su proveedor mayorista.

ES UN PRODUCTO **BROSIO Y CIA. S.R.L. - AVELLANEDA**



Con un aspecto exterior modesto, el coche R-16 de Renault, gracias a un ingenioso dispositivo, ofrece un gran espacio interior.

NOTICIAS DE EUROPA

Por **MARCEL REICHEL**
Para Autoclub

TRES Salones de Exposición de Automóviles, que se suceden con intervalos de pocos días, señalan en Europa el punto de partida de una nueva campaña industrial y comercial en el mercado automotor: son los de París, que abre el fuego el primer jueves de cada mes de octubre; le sigue inmediatamente el de Londres, y finalmente se abre el de Turín, en los primeros días de noviembre.

Debido a esa contigüidad, se comprende muy bien que los modelos que se exponen en esos Salones difieran muy poco entre sí; pero lo importante de cada una de esas exposiciones es que están dirigidas particularmente al público del respectivo país, lo que permite a los industriales y comerciantes tomar el pulso, por decirlo así, a la clientela local.

Fue visible a partir de los primeros meses de 1964 que, como consecuencia de las medidas económicas que los respectivos gobiernos llamaron de *"austeridad"*, adoptadas en los tres grandes países productores de automóviles —Francia, Gran Bretaña e Italia—, la producción fue bruscamente frenada. En Francia, por ejemplo, entre 1955 y 1963 la producción de vehículos automotores había pasado de 725.000 unidades a 1.700.000: en 1964 la cifra descendió a 1.580.000. Esa regresión fue notable también en el curso del primer semestre de 1965, si bien el gobierno francés había suavizado bastante algunas medidas restrictivas puestas en vigor anteriormente, sobre todo, las concernientes al crédito. Pero pese a esto, la disminución de la producción en el semestre señalado fue de 12 % para el conjunto de automóviles y camiones, y de 13,3 % si sólo se computan los primeros, todo ello en relación al mismo período de 1964.

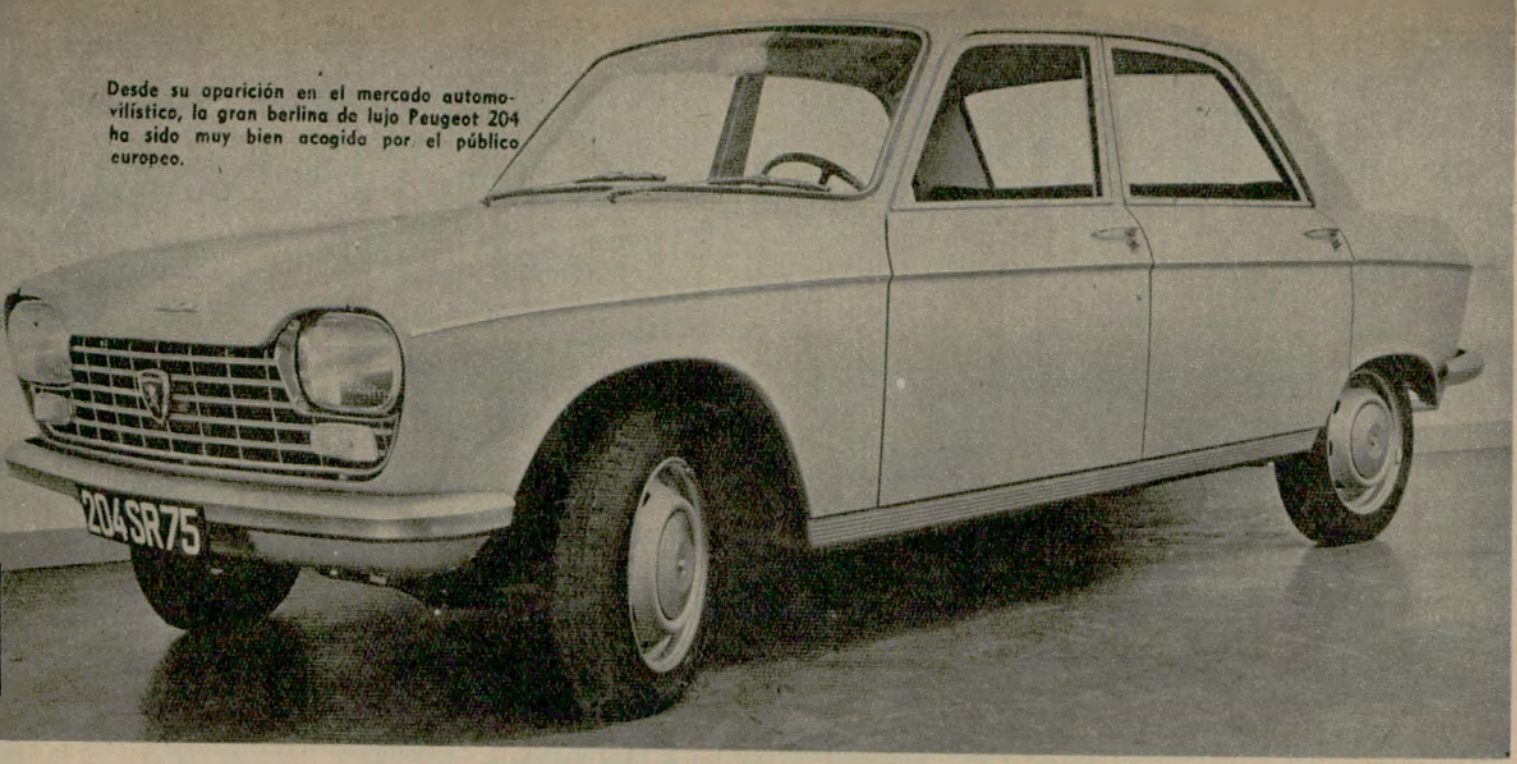
Italia conoció una situación bastante parecida por las mismas razones y, por otra parte, la recuperación de la industria parece seguir en la Península un ritmo más lento que el de Francia; es probable que esta sea la razón por la cual en el Salón de Turín se vieron muy pocos modelos verdaderamente nuevos, al revés de lo que sucedió en el de París, aunque bastante antes de la apertura de la última exposición aparecieron el 204 de Peugeot y el R16 y el R10 Mayor de Renault, versión esta última de la anterior R8 que se dejó de fabricar.

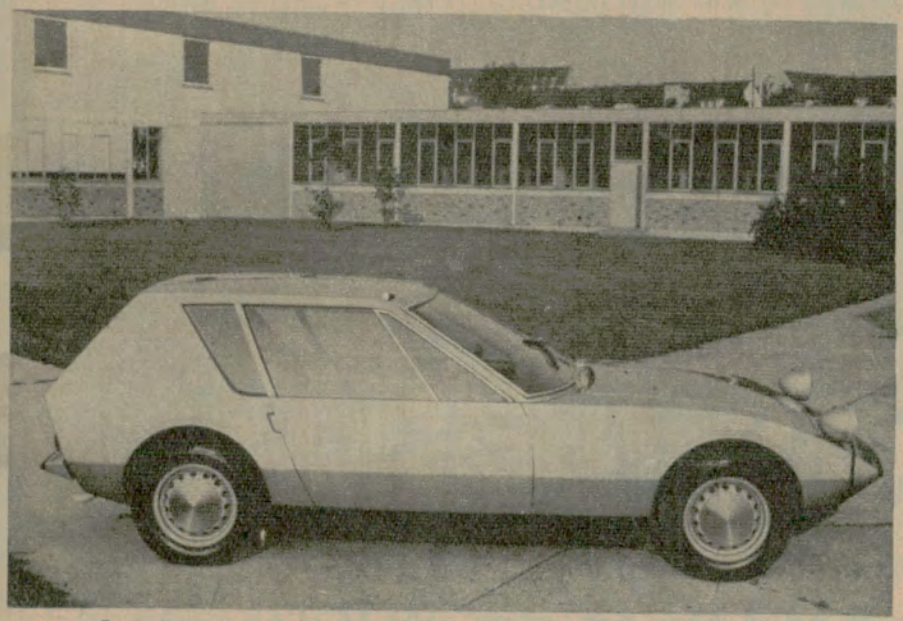
El 204 de Peugeot tiene tracción delantera, motor de 4 cilindros de 1130 cc de cilindrada y de disposición transversal, es decir, perpendicular al eje longitudinal del coche, fórmula que ya habían presentado los Austin y Morris 850 y 1100 de la British Motor Corporation.

El R16 de Renault es un modelo enteramente nuevo, una especie de "berlina" que ofrece todas las posibilidades y comodidades de un *"station wagon"*. Tiene un motor de 1470 cc. de 4 cilindros en línea, de acuerdo con la disposición clásica. La gran originalidad de este modelo reside en las posiciones distintas que puede adoptar el asiento trasero, lo que proporciona un baúl de equipajes cuya capacidad puede variar desde 0,346 hasta 0,753 m^3, y aun puede llegar a 1,200 m^3 si se remueve el asiento, lo que también es posible hacer.

La empresa Citroën, por su parte, puede vanagloriarse de ser la única que no sufrió una disminución en el ritmo de su producción y de sus ventas durante la pausa 1964-1965 y aprovechó el último Salón de París para presentar lo mejor de sus novedades. En el primer lugar de éstas debe citarse el coche DS21, dotado de un nuevo motor más poderoso que el 19 precedente, que puede llegar a velocidades de punta del orden de los 180 kilómetros por hora. Ese modelo DS21 trae, además, diversos dispositivos que tienden a dar al coche una mayor se-

Desde su aparición en el mercado automovilístico, la gran berlina de lujo Peugeot 204 ha sido muy bien acogida por el público europeo.





Este coche, de un aspecto que no es habitual, es el fruto de la colaboración entre la marca alemana NSU y el grupo Autonova. Puede desarrollar una velocidad de 170 kilómetros por hora.

●

El R 10 Mayor reemplaza al R 8 Mayor en el catálogo de la casa Renault. El alargamiento del capot ha permitido aumentar la capacidad del baúl portaequipaje.



guridad, especialmente frenos de discos de dos pistones, lo que le permite ejercer una acción simultánea y más eficaz sobre las dos caras del disco. Antes de abandonar el comentario sobre la Citroën, digamos que esta productora absorbió, por fusión, a la marca decana francesa, Panhard-Levassor, de modo que en adelante los modelos Panhard que todavía se fabricaban, estarán inscriptos en el catálogo de la Citroën.

Simca presentó modelos de 1000 y de 1500 cc., dotados de transmisión automática. También Peugeot introdujo la versión automática en su modelo 404; la misma novedad presentó la British Motor Corporation en sus coches, en la serie 1000.

A través de este breve comentario se advierte que dos tendencias principales aparecieron en los últimos salones europeos: una se refiere a la tracción delantera, y la otra al automatismo de los cambios de velocidad. El desarrollo de la tracción por las ruedas delanteras ofrece grandes ventajas, especialmente para los coches de poca cilindrada. La principal de esas ventajas está en que permite disponer de más espacio para el baúl de equipajes; además, el nuevo sistema permite la supresión del túnel de pasaje del árbol de transmisión, lo que indudablemente facilita mayor comodidad para los pasajeros. En cuanto al automatismo de la trasmisión, es notable que se haya podido acomodarlo en los modelos europeos de poca cilindrada, en tanto que hasta tiempos recientes sólo lo traían los coches grandes, especialmente los americanos. Y pese a las objeciones que contra el sistema todavía formulan algunos conductores, es evidente que se va imponiendo poco a poco, a medida que la mecánica va salvando las dificultades con que aún suele tropezar cierto tipo de conductores en el uso de la transmisión y cambio de velocidades automáticos. •

POR LOS CAMINOS

Por OCTAVIO RIVAS ROONEY

Para Autoclub
Ilustró Reggio

HA sido un poeta nuestro, Luis Franco, quien, hablando de los pájaros argentinos, escribió una definición acerca del azul de estos litorales, especialmente acerca de las pampas y sus alturas: **"el cielo más alado del mundo"**.

Y en uno de sus poemas dice: **"Ese gorrión que vuelve trae un chisme del cielo"**.

Los que nos hemos criado viendo los grandes espacios cruzados por ese milagro de la Naturaleza que cambia de nombre, de color y de estilo en las alturas, llevamos la memoria y el alma signadas a saeta por los ahijados del aire.

Una torcaza borrosa en lo más alto de un eucaliptus mira con desdén el vuelo lento de los chimangos, y así la lleva mi recuerdo de una tarde cualquiera.

Y ahí están las calandrias que musicalizan los juncales, y los **"brasita de fuego"** con el pecho encendido al rojo, y los gorriones siempre robando alimentos en cualquier parte.

Y la filosófica lechuza, tan calumniada pese a su bondad y a su coraje. La lechuza no tiene tiempo para asustarse, porque tiene mucho que pensar. Y las gaviotas devorando en fila los gusanos que el arado desnuda en su marcha, útiles colaboradoras de la siembra, que hasta se toman la confianza de posarse sobre el hombro de los aradores. Estela blanca sobre la renegrida tierra, las gaviotas llevan a las llanuras un hálito de mar irremediablemente ligado al historial de sus travesías. Como un punto fijo en el aire, muy, pero muy alto, el chajá lanza su alerta peculiar. Uno piensa siempre que se trata de aquel mismo animalito que alertó a Martín Fierro para que no lo sorprendiera la partida policial que lo rastreaba.

Ya lo dice el gaucho perseguido:

"Cuando el grito del chajá me hizo parar las orejas."

Cuando se anda por los caminos de esta patria, es bueno mirar ese destino de cielo que viaja en las alas de nuestros compatriotas alados.

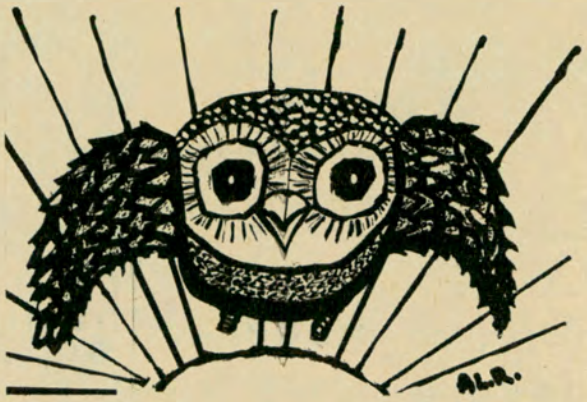
Toda la gracia, toda la picardía está en esa voltereta rápida con que el **"cabecita negra"** se burla del carancho, avecilla traviesa y valerosa como un cóndor.

Y sobre los parques rústicos aparece el esplendor de fuego de los cardenales despidiendo al sol, con el que rivalizan.

"Animalitos de Dios", decían los paisanos de nuestras llanuras en el siglo pasado, y claro está que todos los animales tendrán que ser de Dios, pero para esa mitolo-



DEL CIELO



gía campesina los pequeños dominadores del aire lo son por antonomasia.

En la ciudad nos olvidamos de la lección continua de los pájaros, ya que sólo podemos verlos en jaulas, y eso no es lo mismo. Ellos son de verdad cuando andan libres, cruzando espacios inconmensurables y burlándose de nuestra pesadez terrestre que reposa en el fondo de un océano de aire.

A medias nos liberan los caminos, y muchas veces nos abstenemos de recorrerlos porque, a fuerza de asustarnos por cualquier cosa, hasta nos asustamos de las distancias.

Hay siempre golondrinas volando de continente a continente en busca de la eterna primavera, mensajeras del sol y de la gracia.

No hay cementerios de golondrinas, porque seguramente han de tener pudor de la muerte. En realidad, no hay cementerios de pájaros, y eso debe ocurrir porque ellos, cuando se cansan de vivir, se van directamente al cielo.

No puedo dejar de recordar aquí una anécdota de Ricardo Rojas, a quien en una lejana tarde invernal y lluviosa fui a hacerle un reportaje. No sé de qué manera apareció la conversación sobre los animales de nuestra tierra, y él me dijo entonces

—Una de las cosas que más me gustan en pampa y sierra, son los pajaritos. Los tenemos de todo color y tamaño. También tenemos los pájaros de cuenta, por culpa de los cuales muchas veces a mí se me vuelan los pájaros.

En otra oportunidad fui a entrevistar a Ramón Gómez de la Serna, recién llegado de España y habitante del barrio del Congreso. Tenía una colección de globos con su gracia de juguete, y al respecto me informó muy seriamente:

—Prefiero tener globos a tener pájaros. No me gustan las vidas enjauladas

Nunca estuve más cerca del alma del creador de las greguerías, tan imitadas más tarde.

Claro está que el amor por los ágiles dueños del cielo tiene sus variantes. Hay la pasión gastronómica de esos devoradores de polenta con pajaritos, que han despoblado el cielo de más de un país, y los bestiales sujetos que ciegan a los canarios **"para que canten mejor".**

Pero es mejor que hablemos de los pájaros y dejemos a los hombres, porque no todos se llaman Guillermo Enrique Hudson, que añoraba en Londres el estallido en plumas de los pajonales pampeanos.

Aquí la admiración por los cantores de lo celeste está a la vista en ciertas denominaciones. A Carlos Gardel se lo llamaba **"el zorzal criollo"**, y cuando el poeta colombiano Eduardo Carrasquilla Mallarino fue despedido con una comida al regresar a su patria, Blomberg lo despidió en verso diciéndole en las líneas finales :

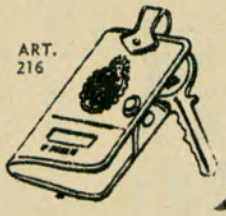
Eduardo Carrasquilla, no quiero que te vayas sin recordar que tienes, calandria de Colombia, tu nido en el cmbú.

Sí, andemos por nuestros caminos criollos mirando al cielo, no dejemos de levantar la cabeza, que hasta para eso nos van a servir de ayuda los raudos señores del vuelo y la libertad. Y para terminar, evoquemos la frase del gran filósofo alemán que fue Jorge Guillermo Federico Hegel, quien indicó:

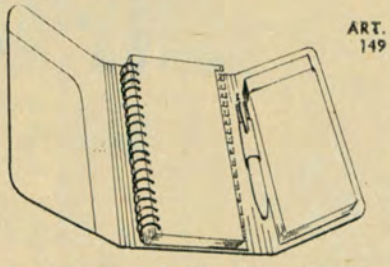
"El búho de la sabiduría sólo levanta vuelo a la hora del crepúsculo. Es sin duda el más pensador de los pájaros."

ARTICULOS PARA PROPAGANDA Y REGALOS
CONFECCIONADOS EN TELAS PLASTICAS

ART. 216



Plásticos EIFFEL ®



ART. 149

Agendas - Almanaques - Anotadores - Biblioratos - Billeteras - Bolsas para viaje - Carpetas en cualquier tamaño, con aparatos simples y automáticos, o con aletas internas - Carteras para mozos - Chequeras - Estuches - Fundas de todo tipo: para libros, biblioratos, máquinas de escribir y calcular, ventiladores, etcétera - Indices telefónicos - Llaveros - Monederos - Plastificación de carnets, contratos, fotos, hojas, etc. - Porta carnets - Porta cédulas - Porta cupones de viaje - Porta documentos en todo tipo (gran surtido para obsequiar al pasajero) - Portafolios - Porta pasaporte - Porta pólizas - Sobres transparentes: para listas de precios y fotos, en tela suiza y nacional - Tapas para Guía de Teléfonos y Guía Verde.

TRABAJOS ESPECIALES SOLICITE LISTA DE PRECIOS

Envíos de muestras y pedidos al interior contra reembolso.

FABRICA Y VENTAS:
CONGRESO 2070 — T. E. 71 - 5862 — BUENOS AIRES

SU COCHE VALE MAS CON FUNTAP



MAS QUE FUNDA UN TAPIZADO



MODELOS PARA TODAS LAS MARCAS

● Anatómica y flexible ● Indeformable ● En telas plásticas ● De suave textura ● Bastoneado en estrías ● Alcolchado TELGOPRENT independiente, con costuras invisibles.

R-4L MAS COCHE..!!

CON ASIENTOS ENTERIZOS FUNTAP

Totalmente tapizados y provistos con el extraordinario sistema de resortes ZIG-ZAG con tensores de rebote, ASIENTO TRASERO VOLCABLE. Cambie EN EL DIA sus asientos originales.

CALIDAD "CONFECCIONADA" CON ESTA DOBLE GARANTIA:

FUNTAP y HULYTEGO S.A.

AVENIDA FOREST 774 - TEL. 54-3353
y ahora también en RIVADAVIA 10663 - BUENOS AIRES

CENTRO CLAVE ABOC 2267

0960

HOTEL EN EL JAPON



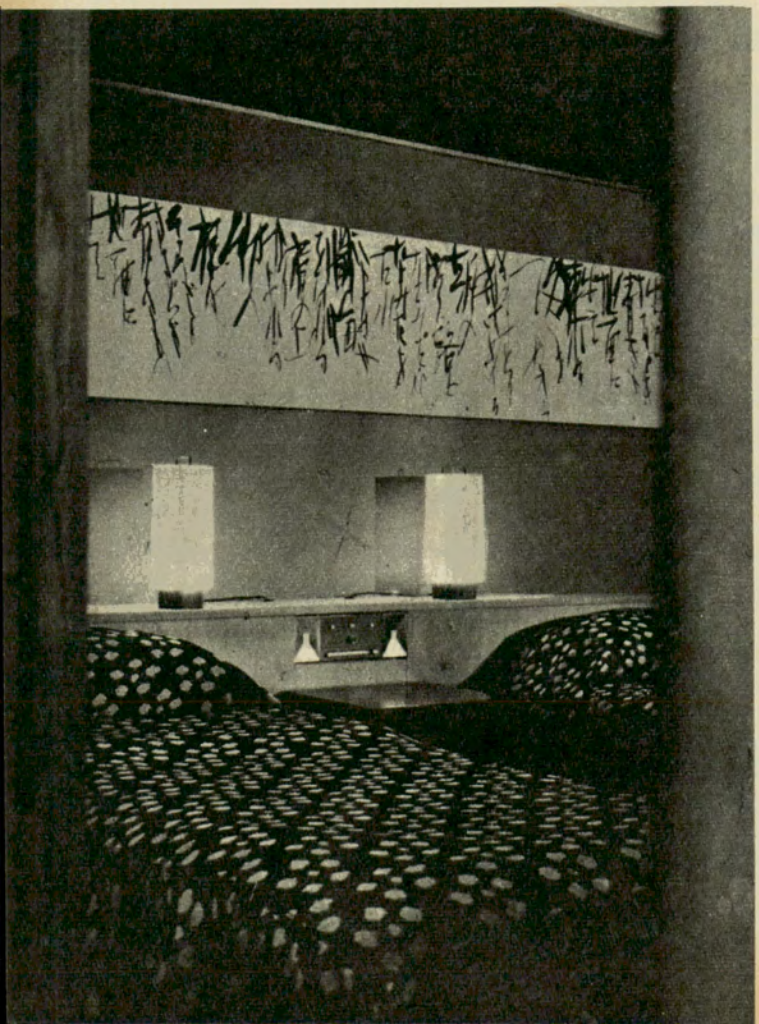


Una habitación a la manera de Occidente: las paredes revestidas de papel de paja, los pisos alfombrados en color neutro, los muebles modernos.

Tanto el viejo, de madera, como el nuevo, de cristal, reciben al pasajero como a un ser humano

Por VIRGINIA CARREÑO
para Autoclub

(Ad Lib) La escritora Virginia Carreño nos ofrece en estas páginas sus impresiones personales del Japón. Las fotografías que componen la nota son exclusivas.



En el Palace hotel, las habitaciones a la manera japonesa tienen shogis traslúcidos para dividir los ambientes, faroles, pinturas apaisadas que están en la tradición de los kakemonos.

DIMOS una larga vuelta sobre el resplandor de la ciudad esperando turno para bajar.

Abajo, en ese aeropuerto populoso que era casi también una ciudad, llovía. Nos dieron paraguas de papel amarillo y caminamos hasta el pabellón de los equipajes.

El universo entero parecía haberse dado cita en Tokio para ese fin de un día larguísimo que había comenzado en las antípodas. Se iniciaba la semana de los cerezos y las agencias de viaje habían empapelado el mundo con imágenes de chicas en kimono sonriendo bajo una nube de pétalos de rosa...

Me acerqué al mostrador del hotel Marunouchi simultáneamente con unos austríacos que vestían pantalones cortos de cuero y no se quitaban el sombrero tirolés y hablé de la reserva que había hecho. Después de una atenta consulta, el gerente me dijo que lamentablemente el mensaje no había llegado. Lo mismo les ocurría a los rubicundos en "shorts" y a unos franceses que se enfurecían.

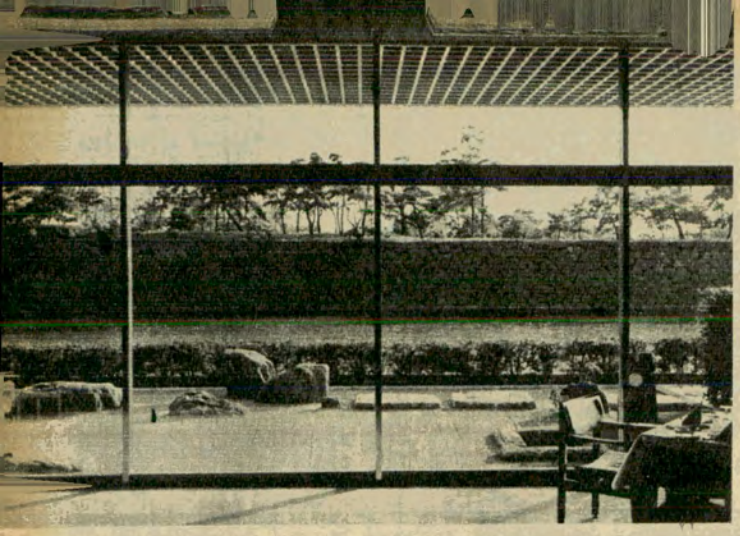
Problema solucionado

Sin perder la calma en medio de la invasión de gesticuladores, escribiendo y hablando por teléfono a la vez, el gerente y sus segundos iban solucionando problema tras problema.

Cuando le tocó el turno al mío, me ofrecieron habitación a partir del día



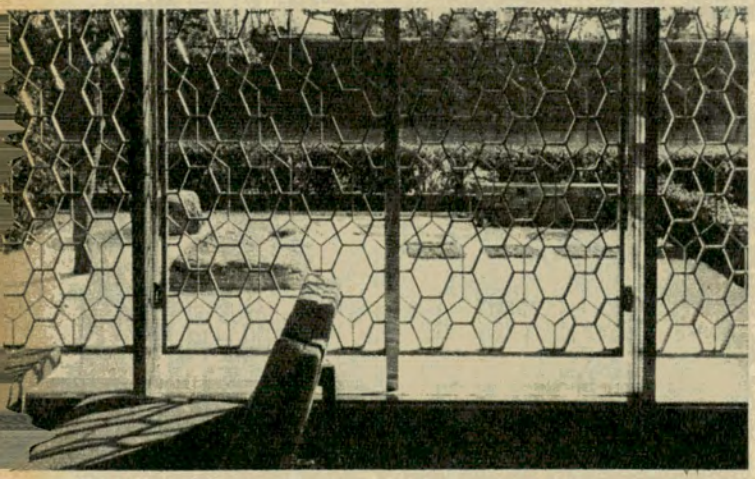
Las luces del Ginza, cuyos signos luminosos —como un permanente fuego de artificio— lanzan mensajes misteriosos en el cielo nocturno en la calle Florida y el Broadway de Tokio.



Los ventanales del comedor principal del Palace dan sobre un jardín de piedras y arena dibujada a la manera Zen; más allá, el muro de roca sin mezcla, repite el del foso del palacio.

●

En el lobby del Palace hotel el jardín de piedras asume el ritmo de la escultura moderna; se le ve a través de un enrejado de bronce. (El bronce adorna muchos edificios).





siguiente. Hasta entonces podían conseguirme algo en un hotel cerca de allí, el Palace.

—¿Puedo dejar mis valijas y caminar hasta ese hotel?— pregunté defraudada y desconfiante. La modernísima elegancia del Marunouchi, de un estilo entre escandinavo y chino, aligerado por el bambú, me hacía lamentar el cambio. Tenía ganas de instalarme ya en Asia y comenzar a admirar los nuevos murales.

"Of course" —dijo él, y llamó a un japonesito con ojos resplandecientes de viveza que se desprendió del enjambre de muchachos y me prometió cuidar lo mío como si fuese propio.

—Si no me gusta —pensé— **buscaré otra cosa, con la embajada.**

Me levanté el cuello del saco y eché a andar.

Ya era bastante tarde y había poca gente. La llovizna me daba en la cara y yo me sentía feliz en esa calle nocturna y deshabitada que era City del Japón, el Wall Street de Tokio, descubriendo todo por mi cuenta.

Los edificios eran altos y nuevos, una arquitectura digna, destinada a inspirar confianza en la solidez de las empresas. Su principal ornamento consistía en letras gigantescas, ideogramas y emblemas recortados y aplicados verticalmente sobre las fachadas.

Una gran alegría interior aligeró mis pasos. Excitada quizás por la cantidad de oxígeno que se absorbe durante el vuelo, descubrí que la armonía es un instinto, que la poesía está dentro de uno como una necesidad del cuerpo y que este impecable equilibrio de líneas y elementos, producía en mí una sensación muy parecida a la que se tiene leyendo un soneto perfecto.

Reflexiones e impresiones

Tokio fue severamente bombardeada durante la guerra. Después de veinte años de avance napoleónico por todo el Pacífico, los nipones se habían sentido invencibles. (Todos los habitantes de islas tienden a sentirse invulnerables). Pero cuando, a raíz de su ataque a Pearl Harbour, la enorme máquina guerrera de los Estados Unidos se puso en marcha contra ellos, de pronto se encontraron bajo el fuego directo de los aviones y la ciudad de Tokio, la capital que guardaba en su seno a un emperador —dios silencioso—, fue incendiada. Entonces comprendieron: la esencia misma de su país había cambiado. A los terremotos y maremotos se había agregado el fuego desde el cielo. Una vez más había cambiado la geografía de las 9.000 islas. Y el pueblo entero se plegó ante esa inevitabilidad y comenzó a vivir de otra manera.

A esta altura de mis reflexiones llego a un final de calle majestuoso. La arcada de un enorme edificio nuevo. ¿Adónde estará mi hotelito? Pues este es mi hotelito, esta mole flamante, a la izquierda, sobre la avenida.

Habitación 647

Las puertas son de pesadísimo cristal, pero se abren solas y me encuentro en un hall majestuoso del que arrancan escalinatas, galerías, jardines interiores... Avanzo, intimidada, me sobrepongo a esa perspectiva wagneriana, digo mi nombre y la reserva hecha desde el Marunouchi. Inmediatamente aparece una ficha y en seguida, con todo un cortejo de camareras y grooms soy elevada a la habitación 647.

Ahora el cortejo se dedica a indicarme con destreza y orgullo las instalaciones que componen esta suite inesperada. Sobre la derecha, un placard



El palacio imperial aladinesco que una vez fue testigo del incendio de la ciudad, contempla ahora, a través de un foso, el renacimiento de la urbe más populosa del mundo: 12 millones de habitantes.

de puertas corredizas revestidas del mismo género —paja de las paredes, con bolsas marcadas para separar la ropa (para medias, para la tintorería). A la izquierda, la puerta del baño. En el baño, de tipo Occidental con aire de Vogue, ducha y bañera separados, tocador de mármol e inmenso espejo ocupando toda la pared (el espejo tiene un redondel de aumento, parte del mismo cristal).

El mobiliario está distribuido, en la cámara principal para formar dos ambientes. En el primero, además de las camas, un escritorio amplio con carpetas de papelería fina, lapiceras, un sillón bien diseñado. En el segundo, dos profundos sillones tapizados, una gran mesa baja y, al fondo, un ventanal con cortinajes de malla negra.

Lo que descansa, pienso, en este decorado japonés, es la ausencia de toda violencia. No hay colores contrastando para sorprender, ni cuadros pintados para estremecer, ni dibujos hechos para denunciar. Todo produce **"yasumi"**: reposo, concepto que en la ideografía japonesa se expresa dibujando un hombre y un árbol. Hasta el mismo teléfono es calmante en esta habitación. Un tintineo suavísimo reemplaza al timbre.

Cuando abrí los ojos, no sabía dónde estaba. Me levanté y caminé hacia la ventana.

Afuera, la calle gris brillaba mojada y en una perspectiva clásica como de calendario japonés, yo podía ver unos techos de pagoda, pinos retorcidos y un muro de piedra medieval. ¿Estaba yo realmente en el centro de Tokio, la urbe más populosa del mundo?

Desayuno y comidas

Acudí al teléfono, que tintineó dulcemente, una voz exquisita me preguntó qué deseaba, pedí desayuno con té y volví a las pagodas y a la sensación de estar viviendo en otro plano.

Cuando el tintineo se reprodujo en la puerta y entró el mozo con una bandeja de té y una fuente de "scones" (que en mi cuenta figuraron como **"raisin bread"**) le pregunté qué era lo que yo estaba viendo por la ventana. Me miró como si le hubiese preguntado si eso que comenzaba a brillar en el cielo se llamaba sol. Entonces comprendí. Lo de Palace Hotel significaba, palmariamente, "el hotel que está donde el Palacio".

Me costó reponerme de mi exaltación, pero me obligué a tomar el desayuno, a efectuar unos cuantos llamados y más tarde comencé a explorar el vasto interior de mi palaciego Palace.

A nivel del hall se abría el comedor principal, la Sala del Cisne, cuyos ventanales revelaban un jardín de piedras y arena rastrillada a la manera Zen. Pero había muchos otros restaurantes públicos y reservados dentro del mismo edificio. Había uno escandinavo y otro **"Prunier"**, es decir especializado en frutos de mar (90 % del alimento japonés se saca del mar). Había una cafetería de servicio rápido, muy barata, y varios restaurantes exclusivamente japoneses. En estos, lo que a mí me maravilló después, no fue la comida —no pude acostumbrarme a las algas ni al pescado crudo— mas sí a la extraordinaria elegancia y al pulcro ritual para recibir y para comer. Nunca supe cuántos comedores privados había en los diferentes niveles del hotel. Se bajaba por escalinatas que revelaban en cada descanso un jardín de piedras, o una estatua o un farol de piedra, y cada pasillo conducía hacia puertas, abier-



La "cafetería", sistema norteamericano de servicio rápido y barato, se ha nacionalizado japonés al igual que el hamburger y la "Coca-Cola". En mi hotel hay una cafetería, pero en ésta sólo se sirve sushi, o sea arroz con algas.



Mi primer mañana de Tokio, descubierta desde mi ventana en el Palace hotel, era una síntesis nipona: fina lluvia sobre piedra, techos aladinescos, cisnes flotando bajo un antiguo puente de madera. Y limpieza. Y esperanza.

tas o cerradas, que correspondían a otras tantas salas reservadas y donde podían verse **businessmen** de "jacquet" y señoras ataviadas con claros kimonos saludando reverenciosamente a sus invitados. Debe haber en Tokio más restaurantes que en cualquier otra ciudad del mundo y siempre surgen más y siempre están atareados. Es porque subsiste la costumbre de no recibir jamás en la propia casa. Toda la sociabilidad se vuelca sobre los jardines, los santuarios, las tiendas, los cementerios, los teatros, las confiterías, los clubes nocturnos y, sobre todo, los restaurantes.

El restaurante suple a la dueña de casa que, por otra parte, generalmente no emerge y cuyo lugar es ocupado por las jóvenes de la familia, educadas a la nueva manera, pero con toda la gracia de las geishas.

Yo me detenía absorta ante los comedores japoneses. El suelo revestido con esteras de paja del largo de un hombre (**tatami**) y delineadas con cinta negra, formaban un piso de gran diseño tranquilo. Sobre la pared un solo cuadro tradicional y, junto a éste, un arreglo floral completándolo. En el centro, una mesa baja diseñada con relación a la altura de los comensales sentados sobre almohadones... Y todo esto, reverencias, ademanes de echar **shake** en vasos de porcelana o de levantar bocados con los palillos de bambú, todo esto, el negro enrejado de los **tatami**, la rama de **aser** estrellado bajo el paisaje pintado sobre papel de arroz, la sonrisa tímida de mujeres que nunca miran a los ojos y el fulgor de las sedas y de los bordados, todo en medio de un silencio aterciopelado, recoleto.

Importancia del sonido

La capacidad de silencio de Tokio se aprecia, particularmente, en las reuniones sociales que entre nosotros suelen ser torneos de gritería. La importancia del sonido —o de su ausencia— en la vida cotidiana, es tan apreciada en este país de industriosos sensuales, que hasta las voces de las muchachas que atienden el teléfono, las que anuncian los números de vuelo o las ofertas especiales en la gran tienda, son elegidas como para cantar al oído. Sus voces, elevadas al mínimo dentro de lo audible, se escuchan como una poesía.

Cuando ya me había acostumbrado a la idea de vagar indefinidamente por los interiores del Palace Hotel, que contenía además una gran galería con "boutiques" que representaban a todo el alto comercio del Japón, tuve otra sorpresa agradable. Unos amigos que salían de viaje me ofrecían su departamento en el San Bancho.

Abandoné, pues, mi "suite" espectacular y dando en taxi una vuelta por las intrincadas calles sin nombre ni número, me encontré al otro lado del palacio en una habitación que estaba, también, frente a la muralla imperial.

El San Bancho tomaba, como el Marunouchi y el Palace, su nombre del distrito.

Había sido un hotel de madera, sin lujo, pero conocido por su buena comida occidental. Ahora, con la explosión turística, se había extendido en un gran anexo pulido y reluciente. Pero mi departamento estaba en la parte antigua, en la planta baja, y con sólo abrir mi puerta vidriada y dar un paso, me encontraba en la pileta de natación que tenía aire de ser de vieja quinta porteña. El comedor también daba sobre la piscina y bajo el alero que lo protegía del sol, pendía una hilera de farolitos de papel que bailaban en la brisa. Cuando tomaba mi desayuno ante la ventana con su cortinado de encaje blanco, podía ver los farolitos que danzaban y, a la izquierda, los pinos del palacio. Era muy diferente de la otra instalación, más íntimo y con ese indefinible olorcito que toman las casas de madera. Así, pensaba, debía haber sido Tokio cuando empezó a despertar de la derrota. Pero el precio de mi té y mi pan de uvas era casi igual que en el gran hotel nuevo. Los precios, pensé, dependen de factores que escapan a la observación casual. Dentro de un mismo edificio puede haber cinco o seis restaurantes de categorías diferentes y sólo los japoneses —o los residentes norteamericanos— saben qué es lo que determina el grado de elegancia de cada uno. En el hotel New Otani, que es ahora el más grande de Tokio, los extranjeros quedan azorados cuando se encuentran en el **"Blue Sky Lounge"**, en el último piso, que es giratorio, transparente y completa una vuelta sobre el cielo de Tokio cada hora. Y también les parece de ciencia-ficción el servicio del hotel Prince, cuyo personal está equipado con **walkie talkies**, que permiten hablar con ellos donde se encuentren. Pero me parece que estos prodigios tienen más importancia promocional que mundana. La sociedad tiene otra escala de valores. Un rasgo de alto prestigio en un convite nipón es la presencia de una geisha afamada, no necesariamente joven.

Geisha en acción

Una noche, en una "boite" nipona, divisé a mi primer geisha en acción. Todas las mujeres del grupo llevaban vestidos parisienses. Ella se destacaba con su magnífico kimono blanco, pintado, bordado, forrado de otras sedas. Lo ceñía una ancha faja, el **obi**, cuya trama formaba grandes crisantemos de oro que brillaban en el abultado nudo sobre la espalda. Las mangas abiertas acentuaban cada gesto de sus manos que parecían de porcelana y bajo la peluca negra, brillante, la cara de la geisha era un portento: ojos renegridos, labios como pétalos de cerezo en un rostro de magnolia. Todo en ella era dulce, deferente, delicado. Los hombres hablaban de negocios, seguramente, y las mujeres con sus trajes de París y sus flequillos no tenían con quién bailar el twist que convulsionaba a las parejas. Entonces la geisha salió a bailar con una de las señoras y con graciosa paciencia la inició en los vaivenes de esa nueva danza bárbara...

En Tokio hay hoteles al modo japonés que, tras un exterior simple, esconden las más refinadas posibilidades para quienes quieran alejarse del tosco mundo actual. Para entrar aquí, se deja la confusión del siglo XX junto con los zapatos, en la puerta. Después viene el amplio kimono para reemplazar el traje occidental. El té ritual, contemplado, los baños, los masajes que ponen un dedo mágico sobre cada centro nervioso, la comida que es una secuencia de paisajes comestibles en miniatura, **"yasumi"** en todas sus formas.

Creo que no hay comodidad, curiosidad, servicio, información, facilidad, que el típico hotel japonés no sea capaz de dar. Y todo esto, honesto, sin enojos, sin familiaridades, y hasta sin propinas (están prohibidas).

En Nikko me tomaron una fotografía sobre la escalinata del templo y pagué por ella. Anotaron mi dirección. Después me olvidé de retirar la foto en la gerencia del hotel y volví a Tokio y de allí, a la mañana siguiente, proseguí vuelo. La fotografía me siguió. Me siguió dando toda la vuelta al mundo. Y seis meses después abrí un sobre en Buenos Aires y me encontré de nuevo bajo un feliz cielo lluvioso.

El hotel del Japón, sea el viejo de madera, sea el nuevo de la torre de cristal rotativa, recibe al pasajero no solamente como a un cliente que ha firmado contrato para dormir allí, sino como a un ser humano, es decir, un instrumento complicado, sensible y pensante, rico en posibilidades, el que debe ser ejecutado con la pericia que dan veintitantos siglos de practicar la ciencia de agradar.

EL COCHE SUPER PENSADO !

CHEVROLET

Super '66

AHORA CON CONJUNTO PROPULSOR EXCLUSIVO PARA CHEVROLET

Conjunto de eje trasero de diseño exclusivo Chevrolet - **Caja de velocidades** de precisión balanceada de último diseño - **Eje Cardan** equipado con aislación acústica especial.

Tres piezas vitales exclusivas de Chevrolet para brindar rendimiento óptimo y asegurar una larga y provechosa vida útil.

Además, el Chevrolet Super '66 ofrece:

- suntuosidad interior y gran elegancia de líneas.
- una amplia gama de colores: de laca termo acrílica y metalizados, terminación "espejo mágico".
- espacio real para seis personas.
- suspensión trasera exclusiva con elásticos Uniflex.

EL ARMONICO FUNCIONAMIENTO SUPER PENSADO DE TODOS LOS COMPONENTES, CONVIERTE AL CHEVROLET SUPER '66 EN ESE COCHE INTEGRÁMENTE EQUILIBRADO QUE USTED ESPERABA.

Visite al Concesionario General Motors de su zona. El le dirá mucho más sobre este coche excepcional.

GM
GENERAL MOTORS
ARGENTINA

Guardián de Mantenimiento
EL MEJOR SERVICE PARA LOS MEJORES VEHICULOS

MIEMBRO DE ADEFA





De pintura: 0 Km con CARNU

Usted lo sabe como nadie, hay que tratarlo bien. Cuidar aceite, agua, batería, cubiertas, motor y sobre todo EL ASPECTO EXTERIOR (el coche entra primero por los ojos). Para este cuidado, CARNU, QUE LIMPIA Y LUSTRA AL MISMO TIEMPO. Después de lavar, una mano de CARNU. Unos minutos de secado. Se pasa la franela suavemente, sin trabas... y listo!

Superficie sana, sin poros, ultra brillante; el color recobra vida, de pintura... 0 Km.



En su coche nuevo o usado siempre

carnu

(es la única manera de asegurar la inversión). El moderno lustra-autos que más se vende en el mundo.

...y en su equipo de limpiar que no falte



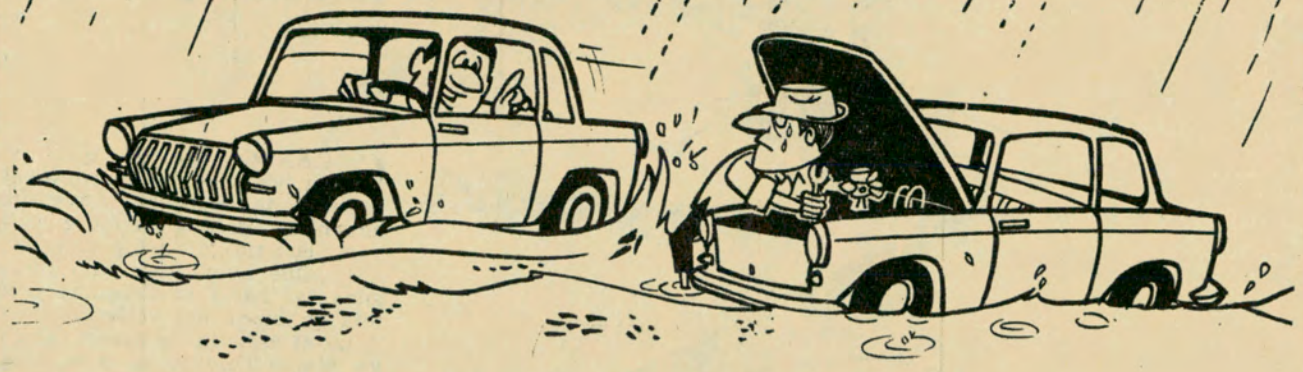
CERA PARA AUTOS JOHNSON'S®

Es protección brillante de larga duración!

CERAS Johnson

A 735

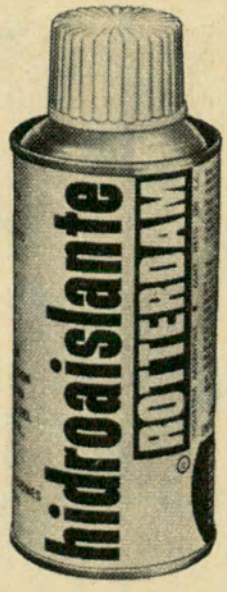
LLUEVA o TRUENE ¡NO SE QUEDE!





ES NUEVO... ES UNICO... ¡ES EXTRAORDINARIO!

hidroaislante ROTTERDAM®



PROTEGE LAS PARTES ELECTRICAS DE SU AUTOMOTOR

El HIDROAISLANTE "ROTTERDAM", de fórmula exclusiva, forma una tenaz película protectora que impide la llegada de humedad o agua a las bujías, el distribuidor y otras partes vitales que deben permanecer aisladas.

Con **sólo cuatro aplicaciones por año GARANTIZA** absoluta impermeabilidad, protegiendo y asegurando el buen funcionamiento de las partes que cubre.

Es tal su RESISTENCIA, que no lo elimina ni el agua a alta presión. Solo puede quitarse con solventes. Se presenta en aerosol para que pueda aplicarse con mayor rapidez y economía.

Recomendado también para proteger el sistema eléctrico en motores marinos y toda maquinaria industrial que sufra los efectos de la condensación.

Pídalo en las estaciones de servicio, garages, agencias de automotores y casas del ramo.

CENTRO CLAVE ASOC.

DISTRIBUIDORES PARA TODO EL PAIS

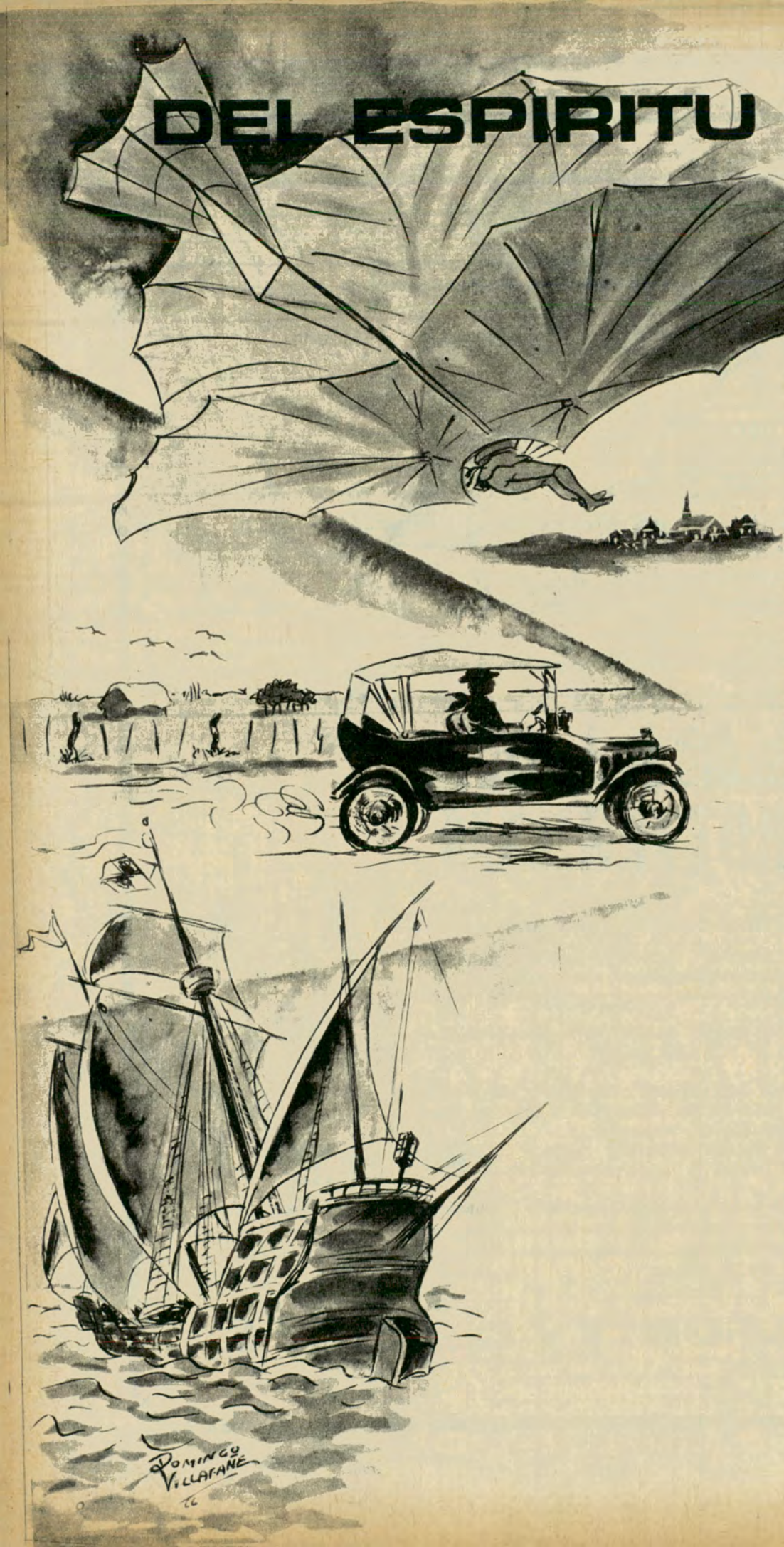
E. I. BELFORTI Y CIA. S. R. L.

CAPITAL $ 3.000.000.- ● IMPORTADORES - EXPORTADORES

PERU 79 - 1er. Piso — T. E. 30-1890/1725 — BUENOS AIRES

ZONAS DISPONIBLES PARA MAYORISTAS

DEL ESPIRITU DE AVE



Por SANTIAGO GANDUGLIA

Para "Autoclub"

Ilustró Villafañe

CUANDO el hombre quiso viajar, ya estaba despierto en él el espíritu de aventura, Adventurus, advenire —decían los antiguos—, a veces con riesgo o peligro inesperados. ¿Qué llevó Jasón con sus argonautas hacia la Cólquida incógnita en busca del vellocino de oro si no el espíritu de aventura? Pero ya Marco Polo no es la mitología; configura la osadía mental del hombre del Renacimiento y su rumbo puesto hacia las fabulosas posesiones del Gran Khan, su retorno cubierto de honores, de olorosas especias y de los deleitables *"spaghetti"*, que consagraron las señorías venecianas, ¿qué revelaron si no el espíritu de aventura como signo distintivo del genio de la humanidad en su incesante afán de evadirse quizá de sí mismo y descifrar el inmenso misterio que lo rodea? Cristóbal Colón, en la increíble aventura que le deparó el descubrimiento de un nuevo mundo (increíble, puesto que debió mostrar al regreso testimonios vivientes de su hazaña), no sólo consumó así la más grande proeza de la historia *"después de la Creación"*: certificó la existencia de ese lúcido espíritu que, si juega a menudo con el azar, ciegamente, obsesionadamente, dispone de una brújula exacta para el presentimiento y es capaz de transportar al hombre desde las antesalas del sueño a la verificación de la más prodigiosas realidades.

Por eso el hombre quiso después acelerar el curso del tiempo y echar alas para ganar el espacio en la tierra y en el cielo, como una suerte de demiurgo, averiguador de la eternidad. Aludimos, desde luego, a las extraordinarias invenciones y construcciones que impulsaron el progreso y la civilización a través de las edades y permitieron reducir hoy ambas medidas esenciales a la dimensión creciente de la inteligencia humana; pero aludimos sobre todo al espíritu de aventura, que hizo que todo ello fuera posible y que cada día, cada hora, nos pone hoy en activa comunicación con lo maravilloso y cada día nos inter-

NTURA Y EL TURISMO



na más y más con un destello deslumbrante en la ilimitada región de lo desconocido. Es el espíritu de aventura, ciertamente, el que mueve a Dante de Peroné a concebir *"los hombres voladores"* y a intentar, en un ensayo angélico, incursionar la altura con unas alas condicionadas a la fuerza motriz de sus músculos, hasta descalabrarse lamentablemente en una frustración que no amenguó, sin embargo, su entereza. Y es el espíritu de aventura el que lleva al benedictino Oliverio de Malmestor a imitarlo con igual resultado. ¡Qué gloria, mucho más tarde, en la esplendidez azul de una mañana de 1896, la acometida de Lilienthal con su máquina a vela, más pesada que el aire, no más ligera que el aeróstato! ¡Qué revolución desde allí a la apertura de las celdas infinitesimales del átomo y al temerario indulto de las extrañas, inauditas potencias de la energía nuclear! El espíritu de aventura endereza ahora a las estrellas, circunda la Tierra en su ámbito ultraceleste y no excluye —¿por qué habría de excluirlo?— el propósito impreso en la mente del hombre de una conquista planetaria perfectamente ajustada a la mecánica espacial y con retorno preciso.

Dicho lo cual, cabe volver, con imaginación mucho más modesta pero más segura, al espíritu de aventura en su concepto meramente terreno y circunfuso no más allá de la propia estatura del individuo común. Se trata aquí del espíritu de aventura turístico, no exento de las peripecias de *"Chaplin en las termas"* o *"Las vacaciones de M. Hulot"*. Se afirma que el sedentario Kant, atrapado en su querida Koënigsberg, fue dichoso como todos los filósofos y meditadores en la introspección del ser; pero el hombre común, que no es precisamente Kant, necesita experimentar su propia cautelosa sensación de misterio y aventura saliéndose de vez en cuando de sus lares frecuentados y conociéndose a sí mismo en relación con seres, costumbres, paisajes y creencias que no son las suyas. Por eso comenzó a andar un poco más allá de su patria portando el clásico *"Album Amicorum"*, donde se tomaba nota descripta de rarezas, satisfacciones y también contrariedades registradas en otros países; y provisto de *"L'instruzione Generale per chi viaggia"*, la *"Guia de los Caminos para ir por todas las provincias de España, Francia, Italia y Alemania"* —o también la *"Guida de Forestieri curiosi di vedere e intendere le cose piú notabile della regal cittá di Napoli"*, recordados por Paul Hazard—, se puso por espíritu de aventura no más en el sentido y la unidad ecuménica de Occidente. Se acendró en la fe y se consolidó en la cultura, triunfando sobre la anarquía moral y la violencia de las épocas oscuras. Y después de todo, habida cuenta de las naturales proporciones, ¿no es igualmente bello el espíritu de aventura que alentó a Pigafetta en sus referencias del *"Primer viaje alrededor del Mundo"*, pieza ejemplar de anécdotas de un periplo legendario, y el que animó a nuestros pioneros con el pampeano Ford hasta donde poco tiempo antes se levantaban los tropeles indígenas y, en las vigilias del fortín, los resplandores del vivac? •

Un amplio valle de fértiles tierras atraviesa el río Abaucán, en cuya margen izquierda se observan algunos restos de las ruinas de Troya.





Una vista de la vegetación cerca de la ruta 38 a la altura del kilómetro 1330 en las cercanías de la ciudad de Catamarca.

CATAMARCA CAMINOS Y LEYENDAS

Por CARLOS VILLAFUERTE

Para Autoclub

SEGUNDA NOTA

POR el camino que sale de Chilecito hacia Famatina se llega a Tinogasta, y también por el que pasa por la sinuosa quebrada de la Sébila, que sale de Catamarca y atraviesa Miraflores, Huillapima, Capayán, Chumbicha, Cerro Negro, Aimogasta y Copacabana. Tinogasta es uno de los departamentos más extensos de la provincia de Catamarca. Se halla en el extremo sudoeste, en un amplio valle de tierras fértiles, cruzado por el río Abaucán. Fue asiento de numerosas tribus indígenas: los juríes, los saujiles, los abaucanes, los pituiles, las watungastas, los fiabalaos. Al principio de la Conquista, este departamento se llamaba Valle de Tinogasta y Abaucán, y cuando los españoles llegaron lo hallaron poblado por aquellas distintas tribus indígenas. Su mismo nombre quichua significa —según los quichuístas —reunión de pueblos: *Tino*, junta; *Gasta*, pueblo.

La incorporación de este departamento a la vida colonial data del 3 de febrero de 1687, fecha en que don Félix Tomás de Aragondoña, gobernador del Tucumán, concede merced, en nombre del rey, a Juan Gregorio Bazán de Pedraza, de toda esta región. Pedraza, antes de viajar al Paraguay, donde fue gobernador, instituyó dos extensos mayorazgos, el de Anillaco y el de Fiambalá, donde aún se conservan dos



antiquísimas capillas del tiempo colonial, la de Anillaco, de 1712 y la de Fiambalá, de 1770, de la cual me ocuparé en otra nota.

Tinogasta

La villa de Tinogasta, cabecera del departamento, se encuentra a mil doscientos metros sobre el nivel del mar y se halla a la margen derecha del río Abaucán. Su *"amejoramiento y deslinde se efectuó el 14 de agosto de 1713, de acuerdo con un auto del gobernador de Catamarca, don Esteban de Nieva y Castilla. El comisionado del gobierno hizo la demarcación partiendo de la iglesia y midió tres leguas hacia el norte, que es, más o menos, la extensión actual del municipio"*.

Es una villa progresista. Es punto terminal de la línea del ferrocarril. Con las calles del centro asfaltadas; con la plaza arbolada, con la escuela normal al costado naciente y la iglesia parroquial al poniente. En esta escuela normal, en una de sus aulas, sobre un catre de madera, se halla una india momificada, con el hijo en brazos, hallada por un pastor de cabras en las cercanías del viejo pueblo de Watungasta. Está recogida, en cuclillas, y con el rostro pegado al hijo. ¿Cómo habrá sucumbido esta mujer? ¿Cuántos años habrán pasado sobre su tumba? La hallaron en un hueco dejado por la erosión de un barrancón. ¿Habrá muerto, quizá, de frío, dándole calor con su respiración al pequeño? Muda presencia de siglos pasados, que se halla en un camastrón de madera hasta que los sabios determinen los años de sus ligamentos momificados.

De la fundación de la iglesia no se tienen datos exactos; se cree que debe haber sido en 1841 y refaccionada más tarde. En el libro *"Autonomía catamarqueña"* ha escrito el padre Larrouy: *"A fines de abril de 1848, siendo cura y vicario el presbítero don José Gabriel Avellaneda, llegó a Tinogasta, en visita general de la provincia, el Pbro. D. Pedro Alejandro Zenteno. La iglesia era todavía como de pobre pueblo de indios, muy arruinada y desprovista de lo más necesario; tan mísera, que los vecinos hubieron de avergonzarse de ella ante el eximio visitador"*. Luego, diecinueve propietarios firmaron un acta, en la que decían: *"Que habiendo considerado con bastante detenimiento todos los vecinos del citado pueblo, sin excepción alguna, el estado de pobreza en que se hallaba el templo y servicio de su patrón, nuestro glorioso San Juan Bautista, por los ningunos medios que contaba para remediar ambas necesidades más urgentes y que perdida toda esperanza de otros recursos, habían resuelto, unánimemente,*



Jume, en los salitrales de El Puerto, en la zona de Tinogasta, al oeste de la provincia de Catamarca, sobre la ruta nacional Nº 60.

donar al templo y su patrón una cuadra de tierra para plaza al frente de la iglesia, de 170 varas cuadradas, con un marco de agua ceñido para todas ellas, debiendo tener las calles que deben dividir las dichas cuadras 10 varas de ancho, con el fin laudable de que, vendidos sus sitios, se pueda crear un fondo capaz de sufragar las necesidades expresadas de la iglesia".

En una esquina está el Banco de la Nación, y en otra cuadra, un club social deportivo.

El pueblo se estira hacia el oeste, en una calle larga, asfaltada, donde se halla el comercio, el cine y las confiterías. A los costados se encuentran casas antañosas y huertos, donde se cultivan frutales y legumbres. De tiempo en tiempo, se hallan grandes plantaciones de olivos y de vid. El color verde ceniciento de los olivares se muestra a la distancia, hacia los cerros, que corren ondulantes, paralelos al camino, que rumbea hacia el oeste, hacia la montaña cordillerana. Los viñedos, con sus pámpanos verde brillante, cubren mucha extensión de los campos abiertos hacia el cerro naciente, hacia el Abaucán, que corre marginando el camino por el oriente.

Los pobladores de casi todo el departamento de Tinogasta se dedican a la agricultura y a la ganadería. En el siglo pasado y a principio del actual, había un activo comercio con Chile. De este departamento se llevaba, por el Paso de San Francisco, vacunos y ovejas, y de allá se traía caballares. Así, que muchos de sus pobladores se ocupaban en tener buenos campos de pastoreo para la invernada de la hacienda, y luego, en la época del verano, cuando el paso de la Cordillera se hallaba expedito, los enviaban a Chile.

Leyendas

Mañana luminosa. Un sol grande, de verano, inunda todo el paisaje. El camino —ruta 60— se estira a los costados de las poblaciones. Sale de Tinogasta en dirección al Paso de San Francisco. A poco de andar, se bifurca. Uno, el de la derecha, va a Belén y Andalgalá, y el otro, a los pueblos de El Puesto, Fiambalá, Medanito... Se deja atrás a Santa Rosa y los Chanampas, y un poco más allá, a El Puesto; viejas poblaciones que van quedando en el espacio y en el tiempo. Allí están recoletas, quietecitas, a la vera del río Abaucán, con sus casas vetustas y sus rincones añejos, donde el tiempo va dejando retazos de olvido. Las aguas del río, en las épocas de lluvias, las saca de su quietud recogida. Bulle el río con su caudal pringoso y se precipita torrencial, sale de madre y arrasa lo que encuentra. Entonces, los pobladores de estas viejas villas se ponen en actividad que sale de lo común. Van a su orilla a sacar leña de las aguas barrosas. Corren chapoteando el barro, con el lazo tendido, aprisionando un tronco que las aguas arrastran, y se oyen los gritos: ¡Guarda! ¡Ayuden! ¡Atajen! Otros arrojan los ganchos, hechos con palos o con cañas, para sacar leña más delgada. La creciente de verano, que a veces dura dos o tres días, torna las aguas a su lecho, y otra vez el río lame las costas gredosas de estas viejas poblaciones que se adormecen en el tiempo.

El camino, polvoriento y ancho, sigue hacia el oeste. A la izquierda se eleva la montaña desnuda, calva de árboles y de pájaros. Un suelo salitroso se tiende blanquecino; sólo de trecho en trecho se encuentran matas de *jume*, de verde subido, que dan un poco de color a la esterilidad de estas tierras volcánicas.

Al jume lo emplea el criollo para *vapar* el *acullico* y para hacer jabón. Con la ceniza del jume, de gusto salado, hace una pasta, la *lliota*, que la lleva consigo. Y cuando el acullico ha perdido sabor, mastica un pedazo de aquella pasta, con lo cual las hojas de coca, que lleva en la boca hecho bolo (el acullico), adquieren nuevo gusto.

A la derecha y a los costados de la ruta, uno que otro algarrobo se yergue y recorta su copa en un cielo de azul joyante. A lo lejos, la montaña, azul, se blanquea con los millares de espejuelos, que brillan con los rayos del sol.

Kilómetro 1348. Al costado izquierdo del camino se hallan las ruinas de Troya o el viejo pueblo de Watungasta. Montones de piedras esparcidas a los pies de un gran morro, pero con pequeñas bases circulares, que parecen haber sido el cimiento de casuchas para protegerse

Apacible paisaje catamarqueño, el clásico burro y los adobes junto a uno de los caminos del interior de la provincia.





del frío y de los vientos, o las viviendas de los indios humildes. Un poco más arriba, en los faldeos de estas lomadas, se encuentran paredes de paja y barro, de más de dos metros de altura, formando cuadrados. Y más arriba todavía, ya en la cima del morro, paredes altas, circulares, de paja y barro, desde donde se domina todo el valle del río Abaucán y que fue el mirador o la vivienda del cacique o del jefe máximo. Y después, una sucesión de montañas desnudas, de color pizarra. Todo se halla asentado sobre una tierra gredosa y salitrosa, donde no crece ni un árbol ni se oye el canto de un pájaro; sólo piedras y pedazos de alfarerías de civilizaciones pretéritas. A un costado, se abre, como un tajo, la quebrada de la Troya, por donde sale el río del mismo nombre y que otros lo llaman río Jume. Piedras coloradas, color ocre; piedras negras, pizarras; piedras verdes, en vetas; piedras de mil matices cubren el suelo. ¿Qué son estas ruinas? ¿Quiénes han habitado y han soñado junto a estas paredes? Esto ha sido un *pucará*, una de las tantas fortificaciones de los indios abaucanes, que poblaron estas regiones. Según la leyenda (o la historia), aquí se realizó una gran batalla, por el dominio de la tierra, entre los conquistadores y los indios. Y éstos fueron destrozados, aniquilados por el blanco. De entre el tumulto y de los gritos, de los ayes y de los estampidos de los arcabuceros, escapó una india con su hijo en brazos, buscando la protección de Pachamama (la madre tierra), y al cruzar el Portezuelo, un poco más abajo de la población de El Puesto, donde un cerrajón se abre en dos alones, se convirtió en piedra antes de caer mancillada por un soldado español que la perseguía.

Otra leyenda cuenta que este pueblo desapareció en una noche. Una noche de silencio y de presagios.

—*Algo tiene que suceder* —decían los pobladores—, *esta calma no es buena y la luna se acostó en almohada roja.*

El estallido de un trueno se escuchó en la lejanas cumbres y un retumbo de paredes vino desde el fondo de la quebrada, precipitándose en el lecho del río. Llantos de niños, alaridos de mujeres y maldiciones de hombres trajo la noche. Y todas las tinieblas se llenaron de angustias y de gemidos, y luego, el silencio. Al otro día, cuando la aurora pintó un huerto de granados en la cima del cerro naciente, todo estaba en calma; pero no había quedado ni un alma en el pueblo: sólo paredes y piedras y un polvillo humoso, que subía en espiral desde lo alto del *pucará*. ¿Qué había pasado? Nadie lo supo nunca. Y así quedó el misterio de aquel poblado indígena, que sólo nos ha dejado, a través de los siglos, piedras rojas, blancas, negras, verdes esparcidas entre murallones de paja y barro. Y allí están esas paredes, amontonando tiempo y lluvias, como testigos de una raza que ha dejado rastros indelebles en la tierra donde vivió. •

A 599

LA FUERZA NO ESTA EN EL PIE



Para que Ud. acelere "a fondo", el motor debe poseer la precisión de ajuste exigida por su óptimo rendimiento. En la Argentina -como en todo el mundo- fabricantes y mecánicos le permiten lograr **toda la fuerza** colocando aros de pistón Perfect Circle, la marca del 2 en 1. Máxima compresión en los cilindros con mínimo consumo en cualquier condición de funcionamiento.



PERFECT CIRCLE | AROS DE PISTON

FABRICADOS POR E. DANERI I.c.s.a. LICENCIADA DE PERFECT CIRCLE - DIV. DE DANA Co. - U.S.A.



DE GUARDIA MILICIANA A CENTRO TURISTICO

MONTE NACIO COMO FORTIN PARA PROTEGER A LA GRAN ALDEA CONTRA EL MALON

Texto y fotos de MARTA ALBANO Y VIOLETA VALLS

Para Autoclub

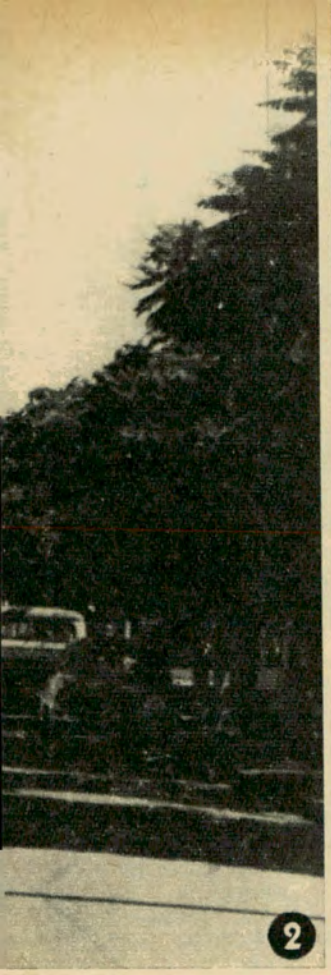

1

AL igual que muchas ciudades bonaerenses, Monte nació como fortín. En 1774 llegaron a la Gran Aldea, rumores sobre una guardia contra los indios que se había establecido cerca de una laguna, a unas treinta leguas de Buenos Aires. El primitivo destacamento sólo constaba de un rancho, un foso y una estacada. Como los milicianos ansiosos por luchar contra los pampas y ranqueles no abundaban, la guardia quedaba abandonada durante largas temporadas.

En la Nochebuena de 1778, llegaron al rancho veinticinco milicianos enviados por el virrey Vértiz. Ninguno de ellos pasaría la Navidad en la zona: mientras recorrían los campos del Salado, el malón atacó la partida esa misma noche.

A pesar del poco alentador comienzo, el poblado fue creciendo en torno del fuerte. Los aborígenes se fueron acercando a los paisanos paulatinamente, cada vez con menor recelo. Sin embargo, hasta fines del siglo las carretas y los colonos, venían escoltados por "*milicos*".

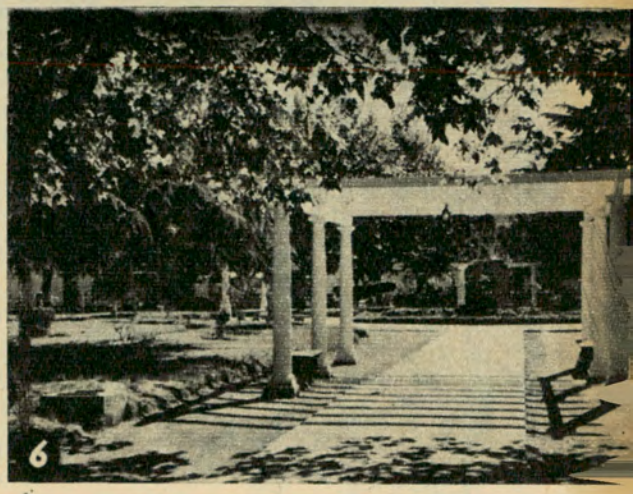
El pequeño caserío tenía varias denominaciones: Guardia del Pago de la Matanza (en recuerdo de aquel trágico 24 de diciembre), Fuerte del Monte, Nuestra Señora de los Remedios, Guardia del Monte Galgano, Fuerte de San Miguel y,











ya en los anos de la Revolucion. Guardia del Monte.

Un pago federal

A comienzos del siglo XIX, Guardia del Monte era un lugar seguro para vivir y trabajar. Aparecen entonces las primeras estancias y, entre ellas, una que habría de dar fama a la región: *"Los Cerrillos"*, propiedad de don Juan Manuel de Rosas. El futuro gobernador de Buenos Aires se radicó en Monte en 1815, en unos campos sobre el río Salado, que habían pertenecido a don Juan Molinos Torres. A unas diez leguas del pueblo actual, existe

1 Los valores artísticos de la iglesia parroquial de Monte se condensan en su altar mayor, de típica arquitectura nacional.

2 La progresista ciudad de atractivo trazado urbano, cuenta con un cuidado boulevard, alegre, soleado y añosa arboleda.

3 La pesca del pejerrey atrae a los aficionados, que acuden especialmente para competir en el certamen anual que se realiza en el mes de junio.

4 La laguna de Monte es siempre muy concurrida para el desarrollo de todas las actividades turísticas. Los paseos en bote y la pesca son los preferidos.

5 El intendente, señor Ernesto Craig, durante una reunión informativa sobre los proyectos preparados para la intensificación del turismo en Monte.

6 La plaza central de Monte, con sus bien cuidados jardines, evoca aquellas épocas de comienzo del siglo XIX, en que el lugar era seguro para vivir y trabajar.



10 pisos de exposición

Señor Director de Empresa:

MUEBLES DIAZ está ahora en óptimas condiciones para ofrecer una línea muy completa de muebles para despachos de jerarquía y oficinas comerciales. Una amplia sección de su edificio está dedicada a esta especialidad, contando, además, con el asesoramiento técnico adecuado para el planeamiento funcional requerido.

PAGOS FINANCIADOS

muebles DIAZ

LA CASA DEL CHALECITO DE SARMIENTO 1117 LE ESPERA!





aún el rancho que habitó, cuyas ataduras de tiento se conservan en perfecto estado. Los lugareños destacan con orgullo que en ese ranchería, pernoctó Carlos Darwin en 1833, en una de sus investigaciones sobre las pampas argentinas.

Cinco años después de establecerse en *"Los Cerrillos"*, Rosas crea allí su famoso Regimiento de los Colorados, y el 9 de marzo de 1820 parte de Monte la primera campaña al desierto. ¿Sus resultados? Aún son tema de discusión para nuestros historiadores.

Vivieron también allí, el gobernador Martín Rodríguez y Gregorio Aráoz de Lamadrid, quien trajo a Monte su Regimiento de Húsares y habitó una chacra cercana a *"Los Cerrillos"*.

A fines de 1828, los paisanos de la Guardia vieron llegar a Dorrego, perseguido por las tropas de Lavalle. Algunos de ellos, junto a otros milicianos de Ranchos, Luján y Chascomús, se unieron al ex gobernador en un heroico pero inútil intento de detener a los unitarios. Eran solamente doscientos paisanos federales, pero siguieron a Manuel Dorrego hasta su trágico fin en Navarro.

Monte, 1966

Si bien su caudal histórico y legendario es copioso, Monte atrae hoy, por sus posibilidades turísticas, pescadores, excursionistas, esquiadores acuáticos, motonautas, mochileros, todos encuentran motivos de interés en la ciudad y en su laguna. Cada fin de semana, unas doce mil personas se acercan a Monte en busca de renovación física y espiritual.

La laguna, a pocas cuadras del centro urbano, es escenario natural de casi todas las competencias deportivas. La que atrae más aficionados, sin duda, es la pesca del pejerrey (temporada mayo-setiembre). Se realizan anualmente, concursos durante los meses de junio y julio, organizados por el club de pesca local.

Pero no sólo los pescadores y los amantes de los deportes acuáticos son asiduos visitantes de la ciudad. Los que saben valorar un auténtico *"día de campo"* elogian justicieramente la zona. Quien desea disfrutar de un fin de semana realmente *"campestre"*, aquí lo logrará. Sobre la ruta Nº 3, a la altura del kilómetro 110, existe la vieja estancia *"El Rosario"* (con más de 90 años), que ha sido habilitada como hostería para el público veraneante. Y, por supuesto, hay que acercarse al campo de polo... El equipo de Monte, es uno de los más destacados en el criollísimo deporte.

El futuro cercano

Para atender adecuadamente a la corriente turística que aumenta año tras año, las autoridades regionales han programado una serie de obras a corto plazo. Quien nos informa acerca de ellas, es el actual intendente del partido, don Ernesto Craig (hijo y nieto de pobladores de Monte), recibe a AUTOCLUB en su despacho comunal, una apacible mañana de domingo.

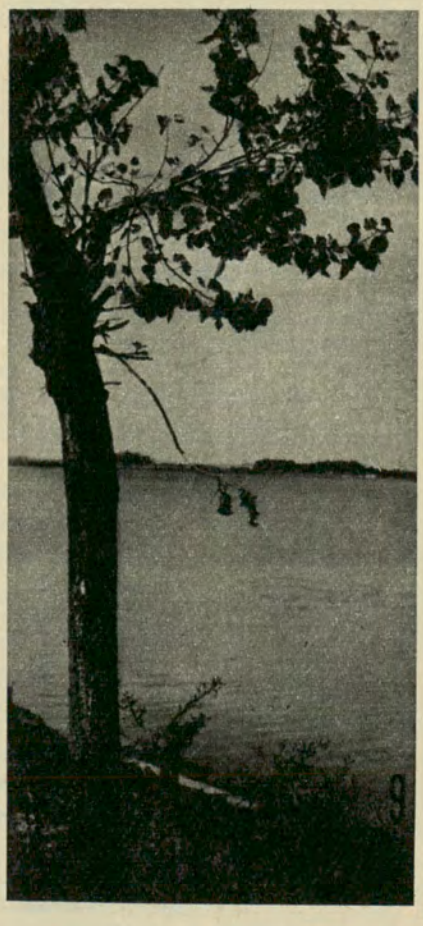
Nos habla con entusiasmo sobre la futura hostería que levantará la Dirección Nacional de Turismo; su costo ascenderá a doce millones de pesos. Vialidad Nacional, por su parte, se encargará de remodelar la laguna, construyendo la avenida costanera que todos reclaman. Otros proyectos importantes son: el espigón para pescadores, un puente en la desembocadura del arroyo Las Perdices, una línea de alta tensión entre Lobos y Monte y la pavimentación de 40 cuadras de la ciudad.

Estos adelantos se sumarán muy pronto a las comodidades ya existentes (hosterías, moteles, recretos y restaurantes), para convertir a tentes (hosterías, moteles, recreos turismo *"finsemanero"*.

7 Frente de la estación local del Ferrocarril General Roca.

8 Vista exterior de la antigua iglesia parroquial de Monte, testigo de importantes acontecimientos históricos.

9 La laguna de Monte ofrece pintorescos atractivos, los que se acrecentarán con la construcción de la avenida costanera.



COMO LLEGAR A MONTE

(107 km de Buenos Aires)
Por la ruta nacional Nº 3 (Buenos Aires-Bahía Blanca) y la 205 (Buenos Aires-Lobos).
Empresa de microómnibus "La Estrella", "Cañuelas", Transportes Automotores Sur Argentino y Expreso "Tandil".
Por tren: desde Plaza Constitución (F.C.N.G.R.).

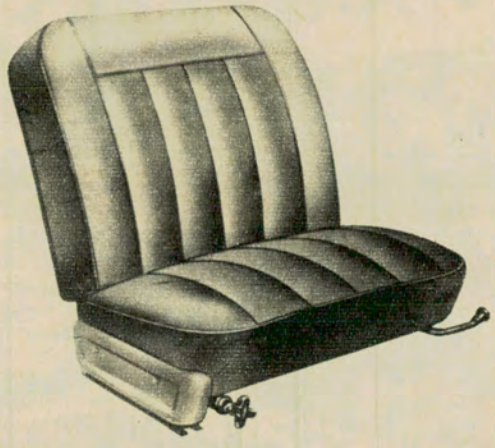
A 852

AUTO MEJORADO... con PLAVINTEX tapizado!

PRIMEROS EN RENDIMIENTO Y CALIDAD

ASIENTOS Y PANELES TAPIZADOS

con PLAVINTEX

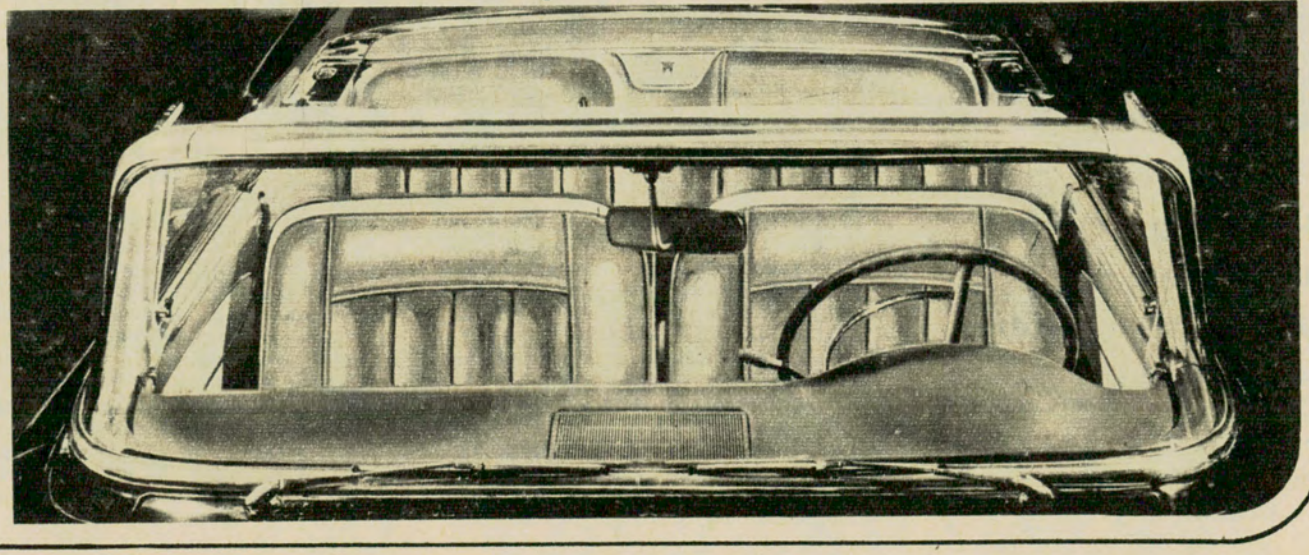


Opinión unánime! La vida interior de los autos cambia con PLAVINTEX, en UN DOS POR TRES! Compruébelo... tan rápidamente como se coloca PLAVINTEX su coche gana en presentación y belleza. Siempre limpio, sin manchas — basta pasarle un trapo húmedo — y siempre como recién puesto! PLAVINTEX no se achica ante nada. Indeformable, inatacable por ácidos, inalterable.

Y por si tanto fuera poco, no desgasta ni saca brillo a la ropa!

Elija con su tapicero entre los hermosos diseños y colores de PLAVINTEX. Un sueño hecho tapizado! PLAVINTEX tiene 137/140 cm de ancho y puede obtenerse en todo el país.

Es un producto de **PLAVINIL ARGENTINA** S.A.I.C. *Av. Belgrano 367 - tel. 33-8361|65*



CORDOBA: un auténtico



Belleza y trabajo componen un himno de realidad avasalladora

Por
JUAN F. GIRO
Para Autoclub

DURANTE largos años, Córdoba pareció aquietarse en el recuerdo de un ilustre pasado. Fundada en el lugar que los naturales llamaban Pucará, el 6 de julió de 1573; trasladada al sitio que actualmente ocupa y que la tradición designaba con el nombre de Quisquizacate, el 11 de marzo de 1574, la altiva ciudad de Jerónimo Luis de Cabrera presidía un territorio muy parecido al que reflejaron los poemas nativos de Leopoldo Lugones, las páginas enamoradas de otro cordobés —Arturo Capdevila—, o las descripciones que trajeron, más tarde, Martínez Zuviría con el flébil romantisimo de *"Flor de durazno"*, o la novela de Ulyses Petit de Murat, *"El balcón hacia la muerte"*, que habla de la ciudad capital, de Unquillo y de ese recodo encantador —Ascochinga— en cuya iglesia oró Kennedy cuando era muy joven y pasó días de ociosa soltería en la residencia de los Cárcano.

Sitio crucial de la cultura, del tránsito obligado de nacionales y

renacimiento



La provincia de Córdoba sigue siendo fascinante con sus sierras, sus ríos y sus valles.

extranjeros, de un turismo abigarrado y creciente, tantas veces descripto por Margarita Abella Caprile, José Luis Lanuza, Manuel Gálvez o Jorge Luis Borges, parecía empecinado en situarse en un ámbito señorial de otros tiempos. No en vano había sido su capital la primera ciudad sudamericana con universidad: la de Córdoba fue fundada en 1610. Su catedral y su deslumbrante iglesia de la Compañía de Jesús (situada en las calles Duarte Quirós y Caseros), eran las únicas que podían rivalizar con las nobles fábricas que los colonizadores erigieron en México y Lima. Esta última iglesia fue construida en los tramos finales del siglo XVII. A la piedra que labraban los indios se sumó la gloria de los cedros del Paraguay, traídos en lentas y penosas jornadas. La catedral, cuya construcción fue imaginada por el arquitecto jesuita Andrés Bianchi, en 1715, costó cien años de esfuerzo. El Cabildo, la Casa del Virrey, la reducción e iglesia de Santa Catalina, ciertas construcciones en Candonga y Alta Gracia, fueron dejando testimonios de un esplendoroso pasado en la capital y todo el territorio de la provincia. El paso del tiempo trajo el Observatorio, producto de una iniciativa de Sarmiento, o el moderno Palacio de Justicia, de severa arquitectura clásica, situado en la capital, en el Paseo Sobremonte.

Hierro y cemento

Pero el símbolo máximo de que corría otra etapa, lo constituye el hecho lamentable de la demolición de la casa de los Allende, en 1965. La piqueta cruel, al destruir ese hermoso y antiguo edificio, situado a pocos pasos de la casa del Virrey, parecía puntualizar un proceso de expansión sin tregua. Desde la instalación de la moderna fábrica de aviones y de distintos institutos militares, Córdoba iniciaba un cambio fundamental. No era ya la Córdoba de los recuerdos de Arturo Capdevila, y menos aún la que podíamos reconocer en una realidad actual, y estaba presente en las páginas de ese gran escritor argentino que fue José María Paz, general heroico, incansable luchador de la libertad exterior e interior de nuestra patria, que dejó un monumento literario con sus famosas Memorias. Tampoco subsistía, en el impulso renovador, la Córdoba de Dalmacio Vélez Sarsfield o Ataliva Herrera. Los grandes complejos industriales, al instalar sus máquinas poderosas, transformaron su territorio. La ciudad capital comenzó su canto de hierro y cemento, en pleno contraste con los pocos edificios de otras épocas. La modalidad lenta y seño-

BUJIAS

HITACHI

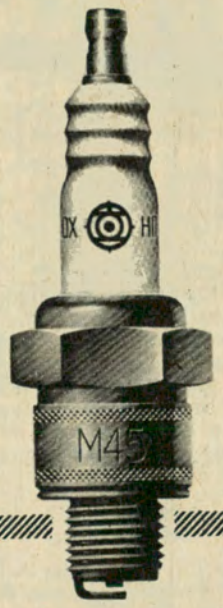
HALOX

UNICAS EN EL MUNDO

MAS POTENCIA

MAS ECONOMIA

Mediante un proceso exclusivo, Hitachi logró un aislador de porcelana que contiene un 95% de óxido de aluminio.



Hitachi, Ltd.
Tokyo Japan

Distribuidores Exclusivos

S. TSUJI S.A.

COMERCIAL · INMOBILIARIA FINANCIERA

CHILE 265 - Bs. As.

Tel. 33-5744 - 30-0952 y 3529



Cien puntos de veraneo atraen un enorme turismo, pero el trabajo ha superado el aspecto primitivo de la provincia y ofrece un proceso de expansión sin tregua.

rial se hizo ritmo acuciado por las urgencias del progreso. Córdoba, centro de un verdadero renacimiento, de una nueva fundación, se hacía el epicentro del desarrollo industrial del país, como tantas otras veces lo había sido de su política, a la que brindó un sinnúmero de grandes estadistas.

Córdoba fascinante

Hasta en los valles de Calamuchita y Punilla se notó el avance. Claro que la naturaleza en sí no tiene edad. Claro que Córdoba sigue siendo fascinante con sus tierras, sus ríos y sus valles. Cien puntos de veraneo atraen un enorme turismo. Pero Carlos Paz, Río Ceballos o Alta Gracia, tienen vida propia ya. Prosiguen su esfuerzo constructivo durante todas las estaciones del año, a semejanza de lo que sucede con Mar del Plata, Pueden encontrarse aún los tipos que inspiraron la escultura de un Horacio Juárez o los coloridos pasteles de Mario Grandi. Su rica variedad de paisajes y tipos ha sido fijada por Francisco Vidal, Manuel Coutaret, José Aguilera, Enrique Borla, Malanca, Pedone, Alejandro Bonome Spilimbergo, Ernesto Farina, Edelmiro Lescano Ceballos y diez artistas más. La luz que persiguió afanosamente el talento impresionista de Fernando Fader, vibrará siempre en mil recodos serranos, desde La Cumbre a la Pampa de Achala. Las majadas de cabritos de los cuadros de Cordiviola siguen remontando audazmente las laderas o se concentran en las divisiones de campo, llamadas pircas, y los corrales, también de piedra. Jacqueline Kennedy, tras la añoranza de su marido, trágicamente desaparecido, habrá encontrado en el rumbo que lleva desde Ascochinga a La Cumbre, mucho de primitivo. Pero la ciudad de Córdoba, la de Río Cuarto, San Francisco, ofrecen ya otras claves muy diferentes. La Córdoba, detenida en un remanso del tiempo, como sucedió con La Pampa, que vio el talento vertical y realista de Benito Lynch, como ocurre con los campos que Güiraldes nimbó de poesía, es sólo una parte del territorio de esta provincia. En los complejos industriales del automovilismo hemos visto el bullir de un increíble renacimiento. De esas fábricas salen millares de unidades, que van a cruzar todos los caminos del país. Y también grandes motores Diesel, locomotoras y vagones. En las noches de festival folklórico veraniego de Alta Gracia o Cosquín, resuenan los pequeños tambores del canto vernáculo. Pero en las potentes fábricas, centenares de pilones atruenan el espacio con sus ritmos, que sólo pueden encontrar un espejo en las nuevas formas tonales de la música contemporánea. Junto a este canto puede subsistir —y subsiste— la laberíntica y erudita prosa de un Juan Filloy. La cultura será siempre una de las facetas más características de Córdoba. Pero ello no estorba este renacimiento ni su carácter tecnológico. Ciencia, instrucción y trabajo se armonizan. Más allá, está la gracia inenarrable del paisaje, proponiendo su magia permanente a la meditación y a la diversión del hombre, fatigado por la aceleración constante de la actividad en las ciudades demasiado populosas. Fue una gran idea instalar en Córdoba las plantas industriales que ahora salpican su territorio. Buenos Aires estaba sobrecargado de un laberinto de actividades, que se molestaban las unas a las otras. Córdoba ofrece un aire menos aglomerado y denso. Belleza y trabajo componen un himno profundo, que no tiene ya el carácter de esperanza, sino de realidad avasalladora y plena. •

CORDOBA, en el recuerdo...

SIN CORDOBA NO HABRIA PODIDO REALIZARSE EL CONGRESO DE TUCUMAN

Así lo afirma el doctor Arturo Capdevila, en un reportaje exclusivo para AUTOCLUB

Por J. G. F.
Para Autoclub

EL reportaje y la crónica fueron las primeras expresiones válidas del periodismo moderno, nacido para satisfacer las necesidades informativas del ser humano. La crónica objetiva de los hechos del acontecer diario sirvió como guía para plasmar la opinión pública acerca de los acontecimientos, y el reportaje contribuye a formarla llevando al conocimiento del pueblo el pensamiento de sus figuras señeras sobre los tópicos y problemas vinculados con el hombre, con la civilización y con el mundo.

Es precisamente en el ejercicio de tal conocimiento, que hemos creído oportuno reflejar en este número de *Autoclub*, destinado a expresar su homenaje al sesquicentenario de la Independencia Nacional con la publicación de notas sobre todas las provincias argentinas, el pensamiento del doctor Arturo Capdevila acerca de la participación que tuvo Córdoba en la realización del Congreso de Tucumán y la proyección de esa provincia en el futuro de la patria.

Habla el Dr. Arturo Capdevila

Con su habitual gentileza, y haciendo un breve paréntesis a su intensa labor de investigador y de publicista, el ilustre autor de *Córdoba del recuerdo*, se allanó a nuestro requerimiento inquisitivo, expresándonos:

—En mi reciente opúsculo editado por la Editorial Atlántida con el título de *Drama y Gloria del 9 de Julio*, pongo yo de manifiesto, valiéndome, desde luego, de estudios anteriores, la importancia inmensa que tuvo Córdoba en la realización del Congreso de Tucumán, porque, a decir verdad, todo estaba en contra, y si se quiere, muy a medio hacer, entre amenazas de destrucción y de caos. Córdoba se había sentido ligada a la órbita del general Artigas, pero al llegar las vísperas de este Congreso memorable, Córdoba hace cuentas por sí sola y comunica al general Artigas que ha resuelto asistir al Congreso y que lo invita también a concurrir a él. Esa es la hora en que se definen claramente las situaciones y Córdoba va al Congreso echando al olvido algunas asperezas con Buenos Aires y con sus puntos de vista, para no mirar sino el interés común de la Patria.

Esto es lo que se puede decir de Córdoba —prosigue el doctor Capdevila— si Córdoba no hubiera estado en el Congreso de Tucumán, no habría podido realizarse aquel Congreso. Estando Córdoba en él, todo fue posible. Inclusive la epopeya de San Martín que cruza los Andes y lleva la libertad al Continente.

—Esto, lógicamente, con relación a la Historia. Ahora bien, doctor Capdevila, ¿qué puede decirnos respecto al futuro de Córdoba? Es la segunda y última pregunta que le formulamos.

—El futuro de Córdoba está ya a la vista. El futuro de Córdoba se ha hecho presente ya. Y no hay hombres de los que andan por esas rutas del Norte, que no sepan que al llegar a Córdoba se encuentran con el maravilloso espectáculo de una transformación urbana en la capital misma e, inclusive, en las poblaciones de las sierras. Yo me he quedado asombrado en mis últimos viajes al encontrarme en lugares que no eran sino punto de veraneo, convertidos en verdaderas ciudades. ¿Qué decir de la propia capital de Córdoba? La capital de Córdoba es en la actualidad un verdadero emporio, terminó deciéndonos el doctor Capdevila, y esto revela su gran porvenir. •



Una muestra de alfarería típica de los indios mocovíes de la zona chaqueña.

EL GRAN
Y SU A

Los indígenas no han perdido sus costumbres ancestrales ni su idioma

Por
ANA BIRO DE STERN

Para Autoclub

Fotografías de la autora

EN el inmenso territorio cubierto con selvas espesas y montes espinosos que se llama *"Gran Chaco"*, viven todavía muchas tribus de indios. Hace cuatros siglos, cuando los primeros conquistadores españoles penetraron en el Chaco, los indios, numerosos y poderosos, enfrentaron valientemente a los invasores. Tenían que pasar cientos de años, correr mucha sangre y padecer muchas vicisitudes hasta que pudieran ser reducidos a la mansedumbre de hoy. Pero, por más que el contacto con nuestra civilización ha modificado su manera de vivir y vestir, no han perdido sus costumbres ancestrales, ni olvidaron su idioma, ni su deseo indomable de deambular libremente por los campos y montes, cazar, pescar y bailar en las noches de luna llena.

De los Abipones, Mocovíes, Vilelas y otras tribus famosas de antaño, sólo sobreviven núcleos de Tobas, Matacos, Pilagás y Chiriguanos. Habitan principalmente en las provincias del Chaco, Formosa y en la parte este de Salta. Son gente de agradable aspecto, de tez oscura, cabello lacio, ojos negros y pómulos salientes. Generalmente, cerca de un



Piezas de alfarería elaboradas por integrantes de las tribus de indios tobas de la provincia del Chaco.

río o laguna levantan sus tolderías; largas y angostas chozas, construidas con ramas encorvadas, cubiertas con hojas y paja.

La artesanía y la mujer

En las tribus chaqueñas la artesanía está confiada a la habilidad de la mujer. Es ella quien fabrica las piezas de alfarería: botijas para agua, escudillas, ollas, etcétera. Teje hermosas fajas, ponchos, bolsitas, en telares verticales. También los tejidos de la fibra de chaguar o caraguatá son típicamente chaqueños. Aprendieron de los misioneros a hacer pequeños adornos con mostacillas, como aros, pulseras, bolsitas, etcétera. Aunque es cierto que la mostacilla es elemento extraño, en cambio el hilo es de la planta caraguatá y los motivos son bien típicos. Finalmente, está el original e interesante pirograbado sobre la superficie de los mates y calabazas, pero ésta es ya tarea y diversión de los hombres, igual que la talla en madera. Para carnaval tallan originales máscaras para las comparsas y confeccionan violines muy graciosos.

CHACO
RTESANIA

Alrededor de la ciudad de Resistencia, capital de la provincia del Chaco, a pocos kilómetros de distancia, existen varias tolderías de los indios Tobas. Hace unos cuantos años, en estos rancheríos los indios empezaban a fabricar canastos, bolsos sencillos, utilizando para ello las hojas de totora, que crece tan abundantemente en las lagunas chaqueñas. Los hay de todas las formas: redondos, cuadrados, elípticos, chicos como juguete y grandes como para guardar ropa. Todos demuestran una riqueza de imaginación realmente admirable. Más aún, el instinto artístico de la india le hace combinar bellamente los colores naturales de la totora. Así es como, conscientemente, combina y entremezcla los colores de oro viejo y verde marchito en la confección del canasto, logrando así un verdadero efecto estético. Los adornos de las manijas, con botones o partes caladas, contribuyen todavía más a la hermosa presentación.

Alfarería mocoví

A quince kilómetros de distancia de la ciudad chaqueña de Villa Angela, en el pasaje denominado Colonia Pastoril, viven los últimos descendientes de los indios Mocovíes. Aquí se fabrica la ya bastante renombrada *"alfarería mocoví"*. En casi todas las chozas las mujeres se dedican a hacer objetos de barro cocido. La técnica es la conocida de *"chorizos superpuestos"*, alisados y quemados al rescoldo de las brasas. Terminados, adquieren un color pardo obscuro, muy típico de la alfarería de los mocovíes, que a veces presenta un tinte ligeramente rosado. En cuanto a las formas, éstas son muy variadas. Son tradicionales los vasos de cuello alargado y esbelto, sub-globulares, decorados con pezones. Además, fabrican un vaso achatado con pico alargado, cuya parte posterior finaliza con una especie de cola de pájaro, que es la estilización del pichón de avestruz, el *"charabón"*.

La alfarería mocoví es muy hermosa, equilibrada de formas, bella de color y brillo y posee aire de exotismo, de aborigen, que causa un placer estético a toda persona con sensibilidad.

En la parte norte de la provincia de Salta viven los indios Chiriguanos y Chanés, de origen Tupi-Guarani. Sus tolderías se extienden desde Tartagal hacia el norte, traspasando la frontera boliviana.

Las máscaras

Cerca de la ciudad de Tartagal, a unos dos kilómetros de distancia, está asentada una comunidad chiriguana. En esta comunidad muchos hombres se dedican a la talla de máscaras, que son utilizadas durante las fiestas de carnaval. Al finalizar los festejos quitan las máscaras y las estrellan contra los árboles. Según su creencia, conservarlas atraería la mala suerte. Es por eso que, por más que se recorra las tolderías, difícilmente se encontrará una máscara, y los talladores tampoco se dedican a esta tarea fuera de la época de carnaval. La madera empleada es el *"yuchan"* o *"palo borracho"*, que es muy blanda y liviana. Estas máscaras representan animales, hombres blancos de caras grotescas, viejas, borrachos, etcétera.

la moda de hoy
SUPERPANTALON
astronauta
de FIRMEROY
el CORDEROY
de SUDAMTEX



moderno
cómodo - durable
Entre usted también
en órbita luciendo nuevo
SUPERPANTALON
americano
astronauta
El preferido
de la juventud elegante

Plaquetas y tachas de cobre florentino fabricados exclusivamente por APHOLOS S.A.

Es otra creación de induswheel S.A.I.C.
Virrey Cevallos 175.
Tel. 49-4148, Buenos Aires.



Los indios matacos de Salta utilizan las hojas de palmera para la confección de cestos.



Cestas de hojas de totora confeccionadas por indios.



Este gran vaso de alfarería decorado corresponde a la artesanía de los indios chiriguanos de Salta.

Más al norte existe una gran toldería llamada *"Aguaray"*. Las mujeres de esta toldería son eximias alfareras. En cada choza están semienterrados los grandes cántaros para preparar la tradicional *"chicha"*. Elegantes ánforas alargadas, de color rojo oscuro y de hermoso brillo, mantienen fresca al agua. Graciosas yerberas pintadas o panzudas ollas de decoración multicolor, se ven en todas partes. Toda esta alfarería sirve únicamente a la necesidad interna de la comunidad. La venta para los muy ocasionales turistas es rarísima.

En la población de Embarcación se inició entre los indios Matacos una clase de cestería, que se diferencia, tanto por el material empleado como por la técnica, de la cestería de los indios Tobas de Resistencia. Estos cestos están hechos de las hojas de palma llamada *"caranday"* y usan para su confección la técnica llamada *"coiled"*, es decir, arrollando y cosiendo luego las fibras entre sí.

La forma y tamaño de estos cestos son también muy variados y dependen de la inventiva de la cestera. Predomina, no obstante, una forma tipo botella panzuda, de cuello corto, provista de tapa. Utilizan aparte de las hojas de *"caranday"*, la paja *"simbol"*, que tiñen de color rojo con anilina. Al coser, cuidan de hacerlo de modo que quedan formados unos dibujos geométricos muy atrayentes, constituyendo la decoración y adorno del cesto.

Hablando en general sobre artesanías indígenas, donde se manifiesta con todo esplendor la fantasía creadora de nuestras indias es en el telar. El telar es usado para la confesión de fajas, pequeñas bolsitas y ponchos. En su decoración predominan los elementos geométricos: líneas quebradas, rombos, triángulos y sólo muy raras veces aparecen figuras antropozoomorfas. Es indudable que entre las tejedoras hay una búsqueda afanosa de variación, creando de esta manera expresiones personales con la ayuda de estos elementos geométricos aparentemente simples y pobres. Los flecos multicolores, artísticamente trenzados, realzan aún más la belleza de estas piezas de arte aborigen.

Los tejidos

En la cultura de los aborígenes del Chaco, la artesanía más antigua y más típica es el tejido de la fibra de la planta llamada *"caraguatá"* o *"chaguar"*. Después de una previa preparación de la planta recolectada, extraen sus fibras y las retuercen en cordones de diferente diámetro, según la clase de tejido que se quiera hacer. Para tejer emplean una aguja de madera y el resultado es muy parecido a nuestro *"crochet"* Extraen las tintas de las cortezas de árboles, semillas y resinas, y así obtienen hermosos colores marrones, grises, amarillos y rojos. Estas fibras las utilizan hoy casi exclusivamente para confeccionar bolsas de distintos tamaños para *"uso doméstico"*, es decir, para transportar víveres y enseres de la casa. Antiguamente tejían gruesas y muy prácticas camisas para los hombres, costumbre que ya ha desaparecido completamente.

Es muy difícil explicar el impulso que obliga al indígena a ejercer una especie de actividad artística superior a su medio de vida material, más que miserable. Indudablemente existe entre ellos la creación por el placer estético puro, sin otra finalidad ni especulación. Es un error creer que todo lo que hace el indio es rigurosamente práctico. Los finos tejidos, con sus intrincadas decoraciones, no tienen un propósito práctico, porque un poncho sencillo, pongamos por caso, es tan abrigado como uno de calidad y lleva mucho menos tiempo para tejerlo. Los bellos motivos de las bolsas de caraguatá pronto se vuelven irreconocibles por el uso; sin embargo, a ninguna de las tejedoras se le ocurre tejer sin su complicado y hermoso dibujo. Sin duda podemos afirmar que los indios del Chaco experimentan un cierto placer en crear y contemplar la belleza según su propio gusto •



Lo moderno y lo ancestral se mezclan en estos trabajos efectuados por integrantes de las tribus indígenas que todavía sobreviven en la zona del Chaco.





CUANDO UNA FRENADA ES TODO...

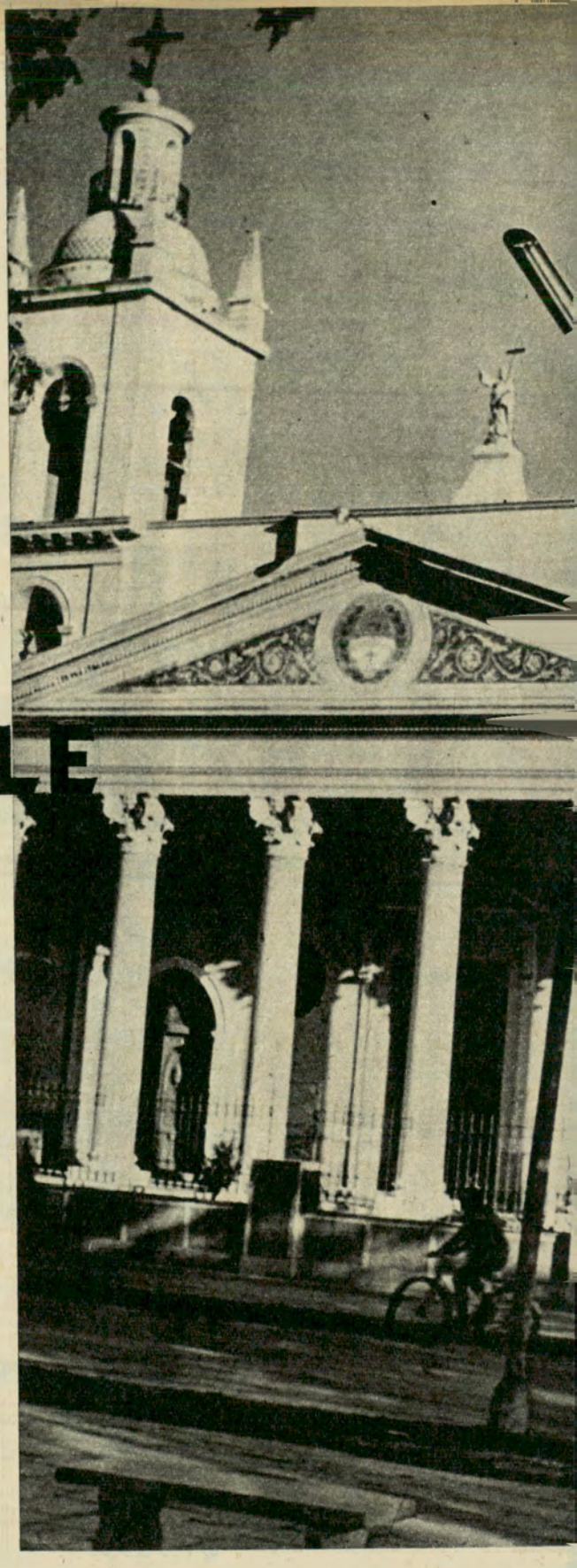
...Se impone un fluido para frenos de resultado infalible.
Que soporte altas temperaturas sin entrar en ebullición (digamos 204º en lugar de los 190º que soportan los comunes) y que termine con las "sopapas hinchadas", las gomas carcomidas o el pedal "enganchado", etc.
Que ofrezca garantías de calidad (como la de la Society of Automotive Engineers of U.S.A. y el Research Department Hayes).
Que se adapte a todos los climas sin sufrir alteraciones por los cambios de temperatura.
Si fuera posible, que lo recomiende en forma exclusiva alguna firma responsable (como en este caso, Tem Lucas S.A.I.C. y F., fabricantes bajo licencia de los frenos Girling Limited).
Y el único fluido para frenos que responde a esas características es CASTRAULIC H.D. (fabricado 100 % con materias primas importadas de Inglaterra).
Por esos motivos las principales fábricas de automóviles del país utilizan solamente líquido para frenos CASTRAULIC H.D.

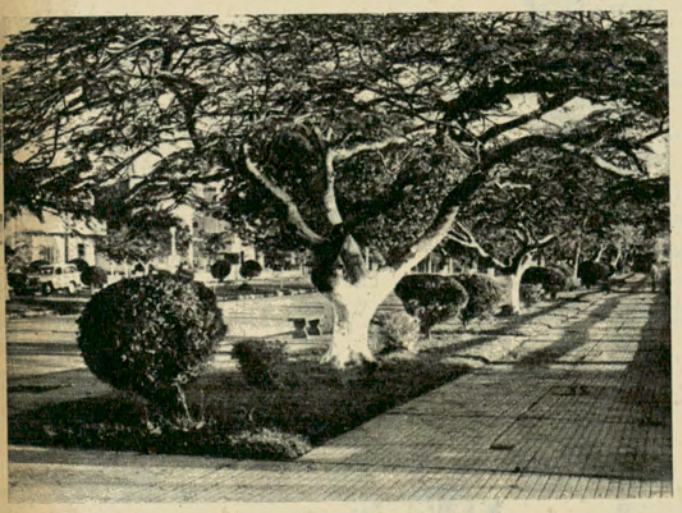
Castrol
MOTOR OIL

FABRICANTES EXCLUSIVOS
EVANS THORNTON Y CIA. S.A.
Industrial - Mercantil y Financiera
Reconquista 559 - Capital Federal
T. E. 32-7533/9

CORRIENTES Y EL MISTERIO DE LA CRUZ INCOMBUSTIBLE

ESTA DRAMATICA LEYENDA EXALTA EL EPISODIO DE LA FUNDACION DE CORRIENTES.



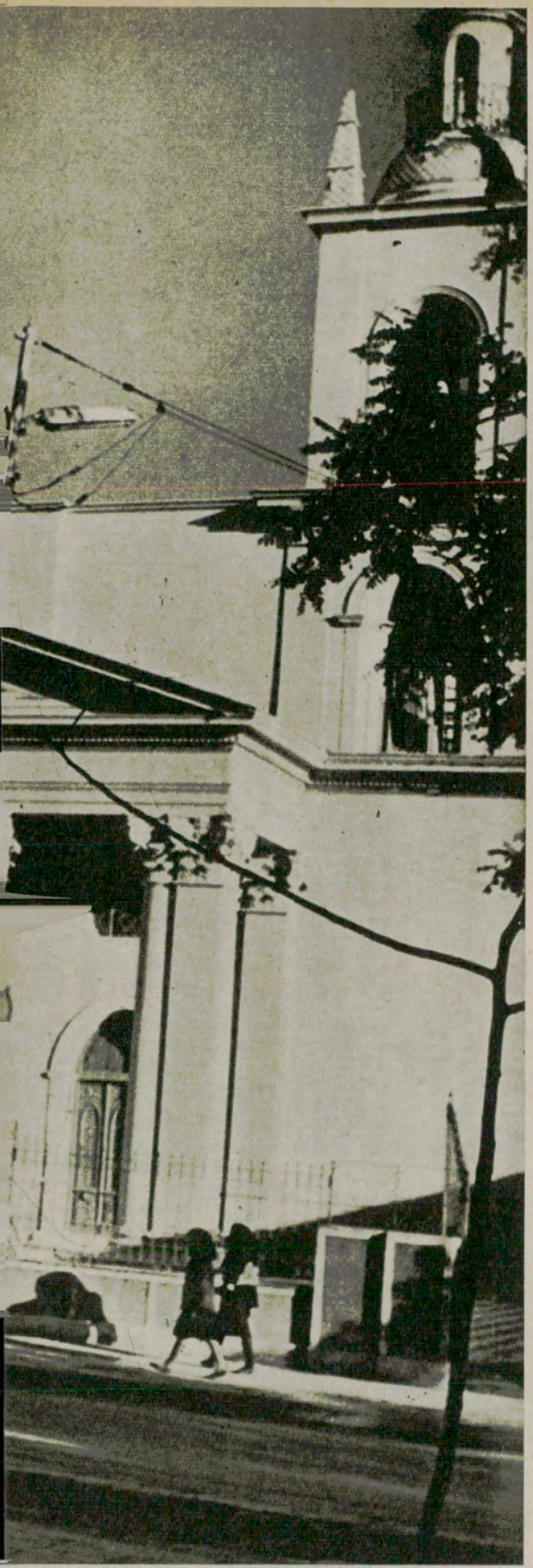


Frondosos árboles cubren este sector de la hermosa y bien cuidada plaza central de la ciudad de Goya, sobre el río Paraná. Los jardines reúnen importantes colecciones de la flora de la provincia de Corrientes.



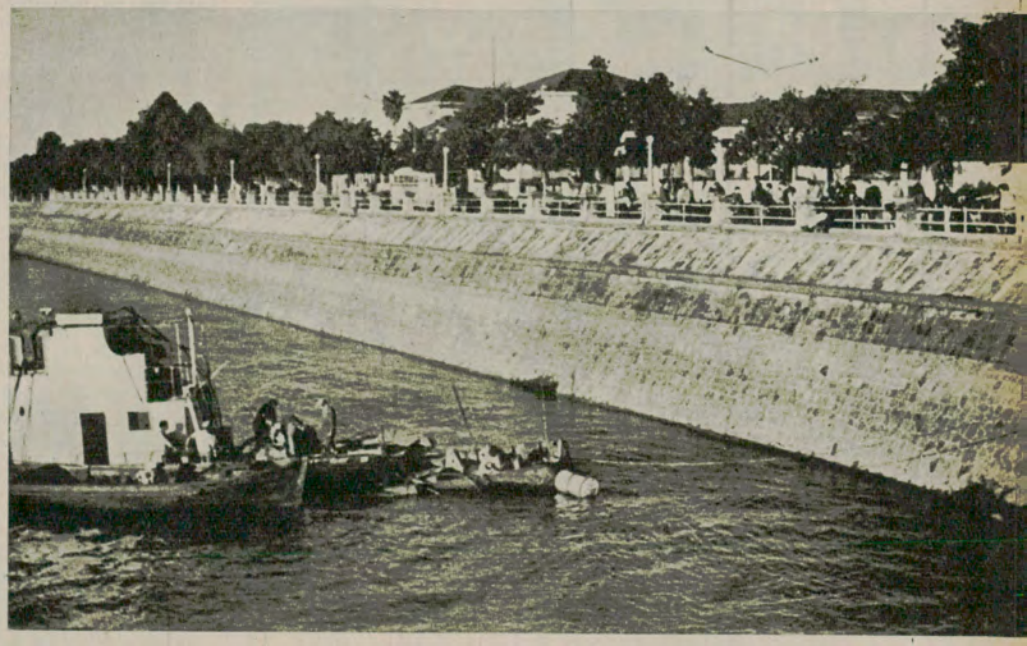
Una de las calles principales de la ciudad de Goya, Corrientes, cuyo aspecto edilicio está modernizándose. El comercio en ese sector es progresista y de gran movimiento.

EN el *"Telégrafo Mercantil"* de 1802 se ofrece una interesante versión de los comienzos de la ciudad capital de Corrientes, y de la venerada iglesia de la cruz. Dice así: *"El adelantado Juan de Torres de Vera y Aragón, con veinte y ocho o sesenta y tantos hombres, desembarcó en el Arazatí, e inmediatamente trabajó un fuerte de palenques y de ramas, donde fue sitiado*





Imponente puente sobre el río Santa Lucía, en las inmediaciones de Goya. Baña la zona más tabacalera de la provincia.



La avenida costanera de la ciudad de Corrientes, de varios kilómetros de extensión, es uno de los más atractivos paseos con que cuenta esa capital.

por considerable número de indios. Empeñados los indios en rendirlo por las armas, por el hambre y por la sed, no pudieron conseguirlo en algunos días. Un español salía con vestimentas de indio a llevar agua del Paraná para sí y para sus compañeros. A corta distancia del fuerte había clavada una cruz de cuatro y media a cinco varas de alto. Atribuyendo los infieles la resistencia de los españoles a hechizo de la cruz trataron de acabar con ella, y, poniéndolo por obra, le amontonaron leña con abundancia y, arrimándole fuego, se consumió la leña en cenizas, quedando la Santa Cruz intacta. Al día siguiente se le arrimó de nuevo más leña hasta cubrirla y, estando tres indios prendiendo el fuego, cayó un rayo del suelo que dejándolos cadáveres y a los demás aturdidos fue bastante para reducirlos a la fe cristiana".

Este fuerte fue la base de la primera población de la provincia, fundada el 3 de abril de 1588. La famosa cruz, reliquia de valor histórico, se conserva actualmente en el altar mayor de la iglesia de la Santísima Cruz del Milagro de la ciudad de Corrientes, y es el motivo central del escudo de la provincia.



Piedras

Por ROGER CAILLOIS

Para Autoclub
(Traducción de M. G.)

Las páginas de Roger Caillois que publicamos en este número componen la "dedicatoria" que servirá de introducción a su libro en preparación sobre el mismo tema que sirve de título a esta colaboración, que honra a AUTOCLUB. Por su parte, la escritora argentina Luisa Mercedes Levinson hace aquí la presentación del ilustre autor, "clasificador del mundo", como lo llama. Dice Luisa Mercedes Levinson:

"EL progreso del conocimiento consiste, por una parte, en desdeñar las analogías superficiales y descubrir parentescos profundos, pero menos visibles, aunque más significativos."

Con estas palabras empieza Roger Caillois uno de sus libros apasionantes: "Medusa y Compañía", donde plantea el paralelismo entre la estética natural y el arte. Pero esta frase que abre un libro es también una definición para una vida consagrada a ordenar y clasificar el Universo, es decir, desarmar el rompecabezas para armarlo de nuevo bajo el foco esclarecedor de una mente creadora, ejercitada en el conocimiento.

Esta vida y esta mente son las de Roger Caillois, filósofo, ensayista y prior de la crítica... íbamos a decir francesa —nadie más francés que Caillois el de la prosa certera como el acero e irisada como un "vitral" de Chartres—; pero la curiosidad ávida de Roger Caillois no se limita a una frontera, su órbita es el mundo y el universo —se traga la geografía, como dice Victoria Ocampo—, y busca las respuestas a la pregunta del hombre en un jeroglífico neolítico o en una poesía, en un descubrimiento de la ciencia o en la obra de arte, en lo lúdicro, en el sueño o en el instinto misteriosamente sabio de un insecto; en la montaña y en la piedra encontrada al azar, esculpida por mares y ríos y pulida por los vientos.

Roger Caillois, autor de más de treinta libros, ha descubierto a poetas y prosistas del mundo entero, especialmente los de la América hispana, y se ha interesado vivamente por los argentinos. Fue el primer traductor de Borges, el descubridor del aforista Antonio Porchia, el propagador de Julio Cortázar. Porque este filósofo del rigor para sus especulaciones nunca perdió el generoso deslumbramiento poético de la infancia.

Muchos de los libros de Caillois han sido traducidos a todos los idiomas del mundo. Entre los traducidos en Argentina, figuran: "La incertidumbre que nos llega de los sueños", "La poética de St. John Perse", "Poncio Pilatos", "Las imposturas de la poesía", etc. Un libro sobre "Ciencia-ficción y los cuentos de hadas", y "El poder del sueño", una antología con un estudio previo y textos chinos, algunos anteriores a este siglo, y de escritores del mundo moderno, donde figuran tres argentinos —J. L. Borges, L. M. Levinson y J. Cortázar—, están actualmente en traducción en nuestro país.

Roger Caillois es director de la revista de filosofía "Diógenes", de la colección "La Cruz del Sur" de Gallimard, donde se traducen exclusivamente textos latinoamericanos. Desde el palomar de la UNESCO, Caillois atisba y mueve algún alfil para que el mundo de la cultura prevalezca. Conoce nuestro país en sus recodos más remotos. Recientemente nos visitó y dio brillantes conferencias; pero acaso su móvil más profundo fuera palpar y mirar algunas regiones de nuestro mapa que aún quedaban inexploradas por él. Llegó hasta Ushuaia y sus vientos generadores, y se remontó a las cumbres de La Rioja y Catamarca para explorar ciertos misterios.

"Piedras" se llamará su libro próximo, en el que está trabajando. Recientemente exhibió su colección de piedras, y París —por el milagro de textos de Caillois— descubrió la recóndita belleza geológica de las edades.

Roger Caillois nos ofrece, para esta revista, esta burilada introducción de su libro inédito aún. Sortilegio que, por la poesía, el conocimiento y el amor, nos abre las puertas al mundo cargado de significado de las piedras.

Escribe ROGER CAILLOIS

HABLO aquí de las piedras que siempre han permanecido a la intemperie, o que duermen sepultadas en la noche impasible de los filones. No interesan al arqueólogo ni al artista ni al joyero. Nadie las utilizó nunca para construir palacios, tumbas, diques o murallas, ni para tallar estatuas o cincelar alhajas. No son piedras útiles ni renombradas. Sus facetas no brillan sobre ningún anillo ni sobre diadema alguna. No han ser-

vido para eternizar, con imborrables caracteres grabados en sus caras, listas de victorias ni leyes imperiales. Jamás sirvieron para convertirse en hito o en estela. Sin pretender honores ni reverencias, sólo han estado siempre para testimoniar sobre su propia existencia.

Nunca acudieron a ellas, repito, la arquitectura, la escultura, la glíptica, el mosaico, la joyería. Pero están ahí desde la primera alborada del planeta; a veces han llegado desde otra estrella, trayendo sobre su rostro la impronta de la torsión del espacio, como un estigma de su terrible caída. Son anteriores al hombre y cuando, a su tiempo, éste llegó, no se ocupó de marcarlas con el sello de su arte o de su industria. No se detuvo a manipularlas para someterlas a algún destino trivial, lujoso o histórico, y ahí quedaron. No perpetúan sino su propia memoria, sus propios recuerdos.

No se ha tallado con ellas la efigie de persona alguna, de hombre o de bestia, o de ente fabuloso. No han conocido en su carne la mordedura de otra herramienta que la que ha podido servir para revelar su presencia: el martillo para descubrir su crucero, para manifestar su geometría latente, o la muela de pulir, para mostrar su grano o para despejar sus colores apagados. Siempre siguieron siendo lo que fueron, a veces más frescas y más comprensibles, pero manteniéndose dentro de su propia verdad: ellas mismas, y ninguna otra cosa más.

Hablo de las piedras que sólo pudieron ser alteradas por las violencias tectónicas y el lento desgaste que comenzó con el comienzo de los tiempos, junto con ellas mismas. Hablo de las gemas antes de la talla, de las pepitas antes de ser fundidas, del gel profundo de los cristales antes de que intervenga en su seno el lapidario.

Hablo de las piedras: álgebra, vértigo y orden; de las piedras, himno y armonía al tresbolillo; de las piedras, dardos y corolas, liminar del sueño, fermento e imagen; de esas piedras, poliedros de cabellera opaca y rígida como mechón de ahogado, pero que no chorrea sobre ninguna sien visible en el fondo de un cauce azul; de esas piedras como papel desarrugado e incombustible, salpicado de chispas inciertas; o vaso incomunicado en el que se agita y termina por recobrar su nivel, tras las paredes absolutas, un líquido que surgió antes de que naciera la memoria y que sólo pudo conservarse gracias a un cúmulo fabuloso de milagros. Hablo de las piedras más antiguas que la vida y que seguirán existiendo sobre los planetas congelados cuando aquélla se haya extinguido, después de haber tenido la azarosa fortuna de brotar y florecer. Hablo de las piedras que ni siquiera saben de la muerte, y que se limitan a tolerar que se deslicen sobre su superficie la arena, los vendavales y la resaca, la tempestad y el tiempo.

El hombre les envidia su duración y su dureza, su intransigencia y su fulgor, y porque son lisas e impenetrables, y porque siempre están enteras hasta cuando se rompen. Ellas son el fuego y el agua en la misma transparencia inmortal, visitada a veces por el iris y otras por la bruma. Traen en su seno la pureza, el frío y la distantancia de los astros. Varias serenidades.

Así como se puede hablar de las flores sin acordarse de la botánica ni del arte de crear jardines y armar ramos, y el tema sería asimismo inagotable, por mi parte dejaré de lado la mineralogía y las artes que utilizan a las piedras para realizar su magia: me ocuparé sólo de las piedras desnudas, fascinación y gloria, en cuya entraña se disimula y se ofrece, al mismo tiempo, un misterio más lento, más vasto y más grave que el destino de una especie pasajera.●

B 406

Más resistentes a golpes y cambios bruscos de temperatura!

Más transparentes y resistentes, gracias a su vidrio uniforme y sus paredes de doble espesor. En siete medidas distintas para todo tipo de farol.

Fabricados y garantizados por

RIGOLLEAU
CRISTALERIAS RIGOLLEAU S.A.



TUBOS
RIGOSOL
PARA FAROLES



De aquí, de allá y de más allá

Por JUAN AVERIGUADOR

Para Autoclub

SEGUN INFORMA LA ASOCIACION de Fábricas de Automotores, las empresas Chrysler, Fiat, Ford, General Motors Argentina, Automotriz Santa Fe, Kaiser, Mercedes-Benz y Siam-Di Tella, produjeron en conjunto, durante el último año, 178.971 unidaes, de las cuales 125.060 fueron automóviles y 51.911, vehículos comerciales; el valor de la producción alcanzó, a precios de público, a 169 mil millones de pesos, dándose ocupación directa en las fábricas a 33.180 personas, lo que motivó una erogación en concepto de sueldos, salarios y cargas sociales de 17.500 millones de pesos. Un índice del desarrollo alcanzado por estas empresas lo da el hecho, que señala ADEFA, de que durante el año 1965, de cada peso que abonó el comprador de un automotor, sólo cinco centavos correspondieron a "partes para la fabricación" importadas por las fábricas.

ENTRE LAS INNOVACIONES INTRODUCIDAS en el coche Chrysler 300 X, nombre que nos trae reminiscencias de James Bond, el difundido agente 007, se cuenta el reemplazo del clásico volante de dirección por manubrios (VER FOTO NUMERO UNO). El conductor guía el coche mediante ligeros movimientos giratorios de las empuñaduras, que son ajustables hacia atrás o adelante, según la conveniencia de aquél. El asiento, firmemente fijado al piso, se coloca a la altura deseada mediante un sistema de células de aire operadas por un botón. Frenos y acelerador son también ajustables al conductor. Una pantalla de televisión, ubicada en el tablero de instrumentos, permite ver el tránsito que se desarrolla detrás del coche y que es captado por una cámara instalada en la parte posterior del vehículo. Unense a estas novedades la comodidad del vaciado automático de los ceniceros y un reloj que "dice" la hora con agradable voz. Los controles por botón de presión de las luces, señales de giro, lavador y limpiaparabrisas y cerraduras de las puertas, se han colocado dentro de la unidad de dirección. La bocina funciona oprimiendo cualquiera de los manubrios.

CREEMOS INTERESANTE DESTACAR UN hecho que suponemos se produce por primera vez en el periodismo argentino y del que se extraen interesantes conclusiones en lo referente al grado de difusión e importancia adquirida por AUTOCLUB. El lector habrá encontrado seguramente en el interior del presente número de nuestra revista un "insert" —como se dice en el léxico publicitario— consistente en un folleto en colores de alto costo en el que la prestigiosa empresa editora de "Selecciones de Reader's Digest" ofrece a los socios del Automóvil Club Argentino, en condiciones especiales, "El Atlas de Nuestro Tiempo", recientemente puesto en venta. Entendemos que es la primera vez en el campo de la publicidad argentina que una publicación de la amplísima difusión de "Selecciones" invierte sumas millonarias en anunciar en otra revista —en este caso AUTOCLUB— una de sus ediciones especiales. Este hecho nos llena naturalmente de satisfacción. Porque prueba dos cosas igualmente significativas: el alto poder adquisitivo que muy atinadamente atribuye "Selecciones" a los 325.000 socios del Automóvil Club Argentino y la importancia que tiene AUTOCLUB como factor de grandes ventas, hecho éste que, por otra parte, ya hace mucho tiempo, otro gran anunciante nuestro, CBS Columbia, viene comprobando con natural satisfacción y provecho.

UN JOVEN AFICIONADO a la física, David Eberhardt, de 17 años, nacido en Londres, se ha fabricado su propio laser, o rayo de la muerte, mediante una botella, un frasco de vacío y piezas radiales en desuso. El laser, según se sabe, produce haces de luz extremadamente "pura", tan fuertes algunos, que pueden cortar metales, lo que le ha valido el nombre de "rayo de la muerte". El equipo fabricado por David Eberhardt es del mismo tipo, pues tiene potencia suficiente para perforar un metal a 20 metros de distancia, pero en tanto que los lasers contruidos por científicos hace pocos años costaban miles de libras esterlinas, el equipo casero del joven aficionado costó 4 cheline y 10 peniques, o sea algo así como unos ciento cincuenta pesos moneda nacional.

EN LONG ISLAND, N. Y., EE. UU., se acaba de inaugurar el primer club de tenis de invierno del mundo. Se trata de edificios inflados de goma de colores blanco y verde que cubren cada una de las tres canchas de tamaño reglamentario, especialmente diseñadas para aquellos jugadores que están aprendiendo o para los que se acobardan si otros los miran (VER FOTO NUMERO DOS). La empresa diseñadora de estos edificios de goma inflada afirma que tales estructuras son adecuadas para que las piletas de natación, las canchas de patinaje, volley-ball y otras instalaciones deportivas puedan ser usadas durante todo el año, aun en los días más inclementes del invierno.

ONCE FABRICAS METALURGICAS DE Sudáfrica han dispuesto aunar sus esfuerzos industriales para incorporarse en forma activa al mercado estadounidense de repuestos para automóviles. Con ese propósito, decidieron participar en la Exposición del Automóvil de Nueva York, instalando un stand para exhibir en él todos los elementos que se producen en Sudáfrica. Este esfuerzo de los industriales sudafricanos se centrará, especialmente, en la producción de repuestos para los automóviles europeos y japoneses, cuya comercialización en EE. UU. en los últimos tres años, alcanzó a 35 millones de libras esterlinas. La decisión de los industriales está cimentada en el hecho de que sus plantas están produciendo a un nivel superior al que puede absorber la demanda local, en tanto que los fabricantes de Estados Unidos deben dedicar todos sus esfuerzos a la producción de repuestos para las necesidades internas del país.

3

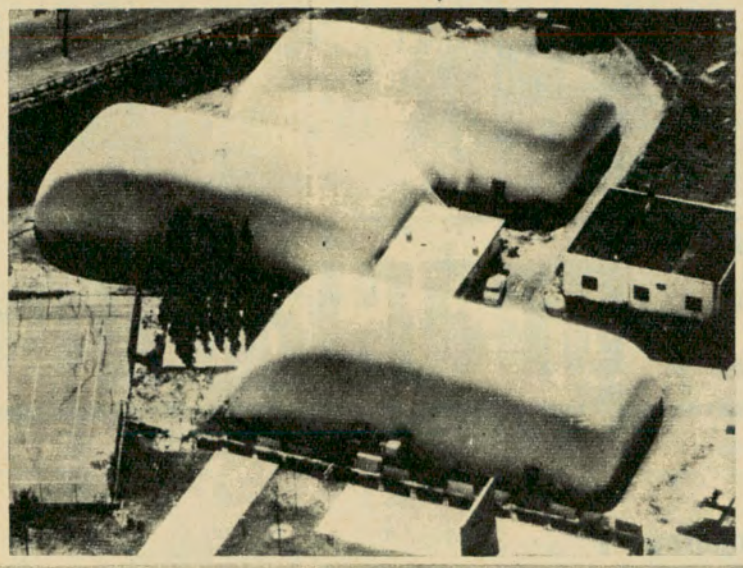


EN LA EXPOSICION DE automóviles de carrera celebrada recientemente en Londres, fue presentado un nuevo modelo de gran turismo que puede comprarse desarmado, para que lo arme su dueño, o listo para salir a la carretera (VER FOTO NUMERO TRES). El nuevo coche tiene una carrocería de dos puertas, de fibra de vidrio, pegada al chassis, un motor Mini-Cooper de 998 c. c., instalado atrás, que permite una velocidad superior a 160 kilómetros por hora. Este modelo será seguido por una versión especial para carreras, y, más avanzado el año, por un modelo sport de dos asientos. En la Exposición que nos ocupa, además de los productos presentados por los fabricantes, se exhibió una considerable diversidad de equipos para conversión de coches, accesorios e indumentarias para el aficionado.

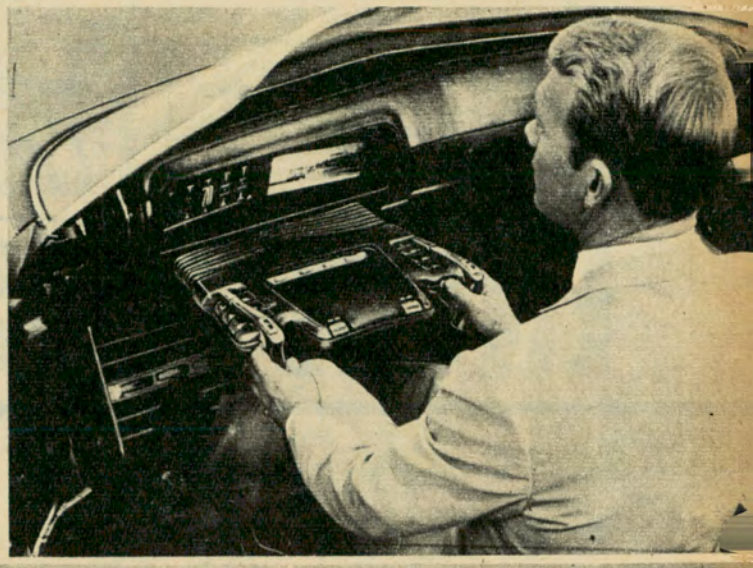
CADA VEZ PODEMOS DECIR con más justificada razón, con el personaje de "La verbena de la Paloma", que "hoy las ciencias adelan-

tan que es una barbaridad". Una fábrica de cristales ópticos de EE. UU. acaba de producir un vidrio fotocromático para anteojos que se oscurece al ponerse en contacto con la luz del sol y se aclara en la sombra. Estos novedosos anteojos "automáticos" para sol reaccionan tan sólo a los rayos ultravioletas de las radiaciones solares, por lo que no se oscurecen al ser sometidos a la luz artificial de una habitación o a los focos de un coche. Y a propósito de ojos, vale la pena aclarar unas cuantas cosas que el vulgo acepta como ciertas y que no lo son: el exceso de trabajo de precisión, como costura, bordado, relojería, es nocivo para la vista: falso, el esfuerzo especial de los músculos de los ojos es siempre beneficioso. Otro: hay que evitar el uso de anteojos: falso, todas las personas pierden su capacidad óptica con el transcurso del tiempo. Otro: el que lee tumbado estropea sus ojos: falso, tan sólo hay que procurar no leer en posición completamente horizontal. Otro: la miopía de los niños es debida a los deberes de la escuela: falso, en la mayoría de los casos es todo lo contrario. El niño miope prefiere los libros, pues puede arreglárselas mejor con éstos que con el deporte. Y agreguemos, por último, que el ojo que ha de ver en una luz cegadora necesita la protección de anteojos oscuros, pero sólo entonces. El uso continuo de anteojos para sol es altamente perjudicial para la vista y ocasiona graves dolencias a la retina. Usar anteojos oscuros mañana, tarde y noche, sería lo mismo que no querer ir a pie porque se posee un auto.

2



1



AHORA SE VIAJA MEJOR CON

AUTO-EQUIPAJE
E.P.A.
Equipaje para auto

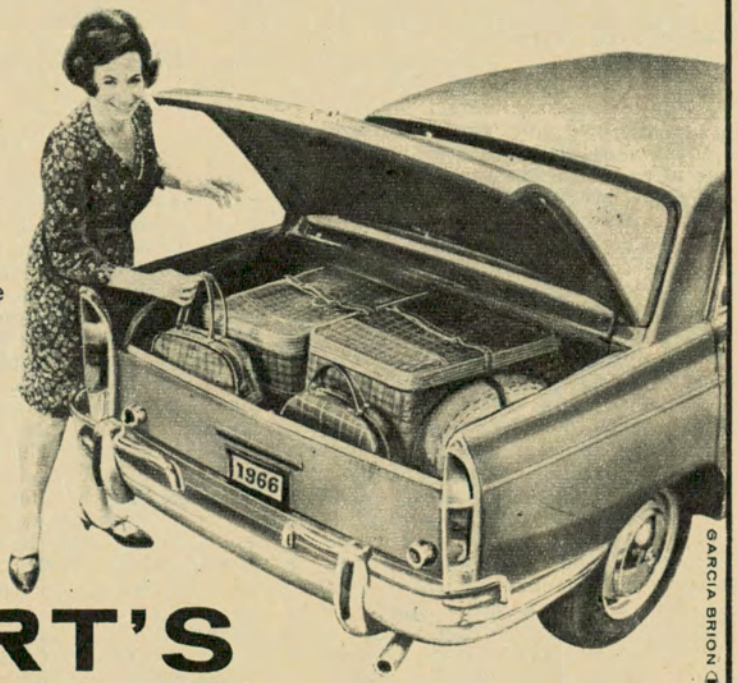
AGRANDA EL BAUL
DE SU AUTOMOVIL

JUEGO DE 3 VALIJAS Y 1 BOLSON
confeccionados en telas escocesas; lisas; combinadas; con y sin plastificado; especialmente diseñadas para autos: Peugeot; Renault-Dauphine; Di Tella; Rambler; Chevrolet; Ford; Fiat; Valiant.
Armazón de hierro - acerado, liviano y resistente. Cierres automáticos.

SOCIOS DEL A.C.A.

20% DE DESCUENTO

Válido hasta el 30-8-66



GARCIA BRION

PARAGUAS - VALIJAS - BOLSONES

CASA ROBERT'S

Tacuarí 1204 esq. San Juan - Tel. 27-9925 y 27-9507

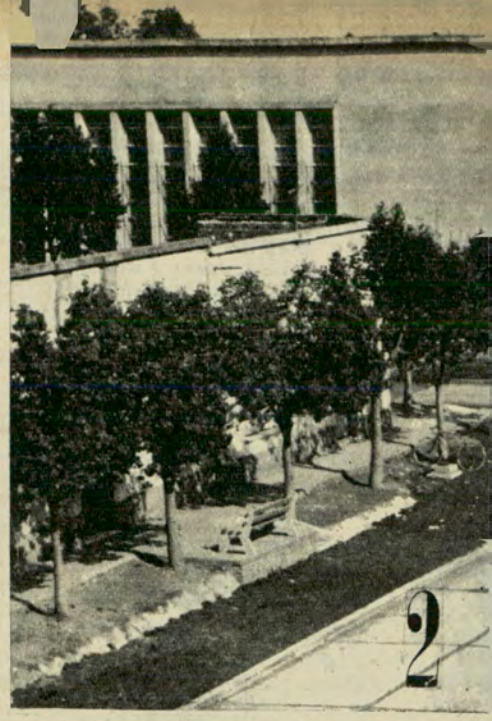
Facilidad para estacionamiento

1 Uno de los lugares más pintorescos de la costa entrerriana sobre el Río Uruguay son los palmares, que reflejan su airosa figura en las aguas del Arroyo Capilla, en las cercanías de la localidad de Ubajay.

2 Hermosos aspectos urbanos ofrece la importante localidad entrerriana de Villa María Grande. En la fotografía se puede observar la plazoleta construida en la avenida Argentina, frente al Banco Nación.

3 En las inmediaciones del puerto de Colón, sobre la costa del Río Uruguay, será construido el puente flotante que unirá esta ciudad argentina con la uruguaya de Paysandú. El proyecto ya ha sido aprobado.





ENTRE RIOS: gracia orde

Tierra enamorada y florida surge de la gracia de su paisaje encantador

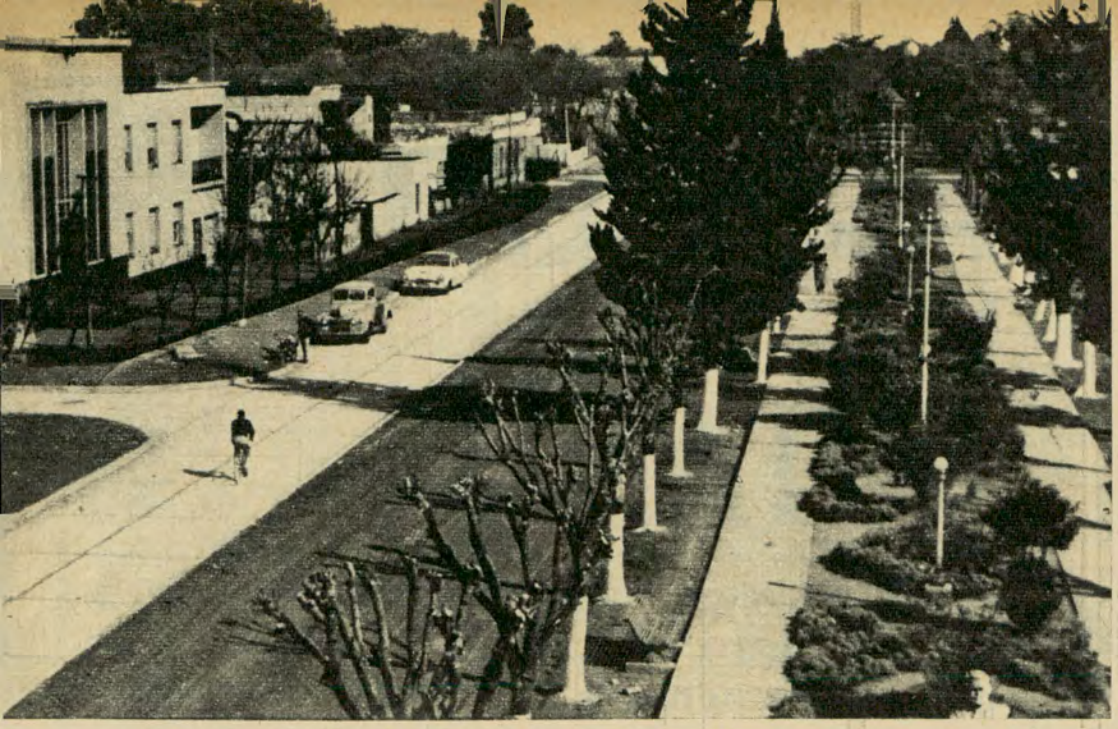
Por MARTIN ABOAF

Para Autoclub

CARLOS Mastronardi, el gran poeta nacido en Gualeguay y tempranamente incorporado al movimiento literario de la revista Martín Fierro, dice en su poema *Luz de Provincia*, al referirse a su suelo natal: *Un fresco abrazo de agua la nombra para siempre.* Agrega: *La conozco agraciada, tendida en sueño lúcido.* Amor lírico a su Entre Ríos que va enumerando, con cálida precisión nostálgica, las ofrecidas lomas, sus aguas remolonas, las islas, la gente en cuyos ojos nunca se enturba el claro día, la vida que se contempla en jazmines, el ocio que en la guitarra menciona algún cariño, el hombre que afirma el arado en la escarcha, las rosas proporcionadas al fulgor del verano, los rumorosos maizales, los altos ceibos, las revueltas manadas, las frondas, los callados pueblos, la dulzura que brota del paisaje y los seres vivientes, la llaneza cordial, el rico sosiego... Todo un mundo en 78.781 kilómetros cuadrados, que pueblan unos 900.000 habitantes. Y que resurge, con hondura poética, no sólo en los poemas de Carlos Mastronardi, sino también en los de Olegario V. Andrade que, aunque nacido en Alegrete (Brasil), vino de niño a Gualeguaychú; en las dolientes estrofas de Gervasio Méndez; en algún soneto de Diego Fernández Espiro (nacido en Colón); en los cantos épicos de Damián P. Garat (de Concordia) o en los versos nativos de Daniel Elías, el romántico de Gualeguaychú. Campaña que en su modo tradicional está presente en *Calandria*, la obra teatral con la que Martiniano Leguisamón —otro ilustre hijo de esta provincia rica en creadores— termina con la insistencia en torno al gaucho dramatizado hasta el melodrama, e incorpora toda la chispa y aguda alegría del paisano de Entre Ríos. Ciudades que son mencionadas a cada instante. Porque en Paraná, por ejemplo, nacieron Evaristo Carriego, el tierno cantor del arrabal re Buenos Aires, y José S. Alvarez, Fray Mocho, que supo captar, con su suave sorna provinciana, todo lo que de hirviente hay en tipos, en el recinto de una gran ciudad. Parque del colegio histórico de Concepción del Uruguay salieron dos presidentes argentinos, Julio A. Roca y Victorino de la Plaza, y uno paraguayo, Benjamín Ferreira, además de ministros como Onésimo Leguizamón, Valentín Virasoro, Antonio Sagarna y Eduardo Wilde que, aparte de ocupar tan alto puesto en el gobierno nacional, tiene uno perdurable en la literatura argentina.

De Entre Ríos llegaron oradores vibrantes, como Osvaldo Magnasco, poetas como Córdova Iturburu, dramaturgos de la talla de Samuel Eichelbaum, y un prosista inolvidable de la categoría de Alberto Gerchunoff. Oigamos cómo se proclama entrerriano: *"De allí soy, amigos míos. Soy de los contornos de Villaguay. El rocío que escarcha en el amanecer la costa gramillada del Vergara refresca mi corazón, y al acordarme de Entre Ríos, de Villaguay, del Vergara, de Domínguez, de aquella casita con techo de paja en que era tan sabroso el pan, veo aclarar en mí, como aclaraba el cielo cuando iba montado en el flaco tordillo, en busca del barroso yaguané, con sus cuernos puntiagudos, separados y corvos, en que el alba ponía un relumbre de nácar. Entre Ríos, tierra benévola, tierra de hombres leales, guarnecida de ceibos, diste fondo a mi alma y en mi alma conservaste, con el temblor de los árboles de Montiel, con tus aguas sonoras, un rumor de cántico. Amigos míos, yo soy de allá..."*

Pero Entre Ríos no es sólo un ámbito de belleza que justifica el entusiasmo lírico de sus hijos, que nos sorprende con esa extraña irrupción del trópico a 45 kilómetros de Colón, con sus bosques de





3

nada en ríos y cuchillas

palmeras que bordean lagunas naturales que, en forma de surtidores fantásticos, tienen su origen en manantiales nacidos entre las piedras, o con el Salto Grande, un capricho de la naturaleza en pleno río Uruguay, donde acuden, desde Concordia o Federación, los que intentan la emocionante pesca del bravo dorado, pasando cerca de islas de encanto memorable. También se oye resonar en Entre Ríos el canto al trabajo. Mucho tiene que ver el turista en este territorio que alguien comparó con una paleta de pintor, por la riqueza de los matices y el colorido cambiante de sus paisajes. Pero mucho más completa será su visión si observa, por ejemplo, la industria avícola, que hace de Concepción del Uruguay el conglomerado avícola más grande de América del Sur, dedicado al perfeccionamiento de las razas mediante el concurso de la genética aplicada. En Concepción hay unos 1.200 galpones con capacidad para 5.000 aves cada uno. Y mil más, repartidos en Crespo, Ramírez, Colón, Concordia, Villaguay y Gualeguay. O si va a contemplar las vastas plantaciones de cítricos. Las mandarinas de Entre Ríos tienen fama de ser las mejores del mundo. Ellas, con pomelos, naranjas y limones excepcionales, han llegado a cubrir (año 1964), el 50 % de la producción nacional del rubro. Y tienen vieja prosapia. El afán colonizador de Urquiza, entregó a cada poblador de colonia Yerúa —junto con cien hectáreas y una habitación— semillas de cereales y otros granos, entre los que cayeron pequeñas plantitas de naranjos.

Los trigales, los cultivos de arroz, de maní, de maíz de Guinea; en suma, todo un mapa de activísimo trabajo agropecuario, se acrecienta al amparo de un sistema fluvial que comprende alrededor de 2.000 ríos y arroyos y gracias a la labor de los nativos unida a la de los contingentes de inmigrantes vascos, suizos franceses, belgas y judíos, italianos, y de los últimos en llegar (1964), los francoargelinos, que formando una caravana de esperanza se instalaron en Campo Saucecito, La Paz. En 1889 Alejo Peyret, en su libro *Visita a las colonias agrícolas de la Argentina*, nos da sus impresiones sobre las viejas colonias entrerrianas de San José, Libertad o Mandisoví, del mismo modo como Moussy nos habló de las colonias francesas, Gastón Lori de la colonización suiza, D'Amicis de las italianas y Alberto Gerchunoff, en los coloridos cuadros de *Gauchos judíos*, de aquellas pobladas por israelitas, del tipo de Clara, Lucienville, Berro, Moss o Ungerer.

La historiadora entrerriana Beatriz Bosch (a la que le tocara presidir el trascendente Congreso de Escritores realizado en 1964), cuenta cómo Francisco Ramírez, por bando fechado el 20 de setiembre de 1820, ordenaba a todo vecino empuñar el arado y sembrar para su sustento y el de su familia. Provincia creada el 10 de setiembre de 1814, por disposición de Posadas, siempre supo mantener no sólo un tradicional amor al trabajo, sino también a la libertad y a su autonomía. Recordemos que el gobernador Enrique Mihura se negó a resignarla cuando fue allanada por un decreto del gobierno revolucionario del general Pedro Pablo Ramírez, del 11 de Junio de 1943. Su resistencia sólo pudo ser simbólica, pero la dejó claramente establecida. Muchos rasgos así quedan registrados en obras señeras, como la del historiador César Blas Pérez Colman, titulada *Entre Ríos 1810-1853*. Paraná, Diamante, Nogoyá y muchos otros lugares recuerdan hechos heroicos. Con pensar que en esas tierras se gestó el derrocamiento del tirano Rosas, bastaría para iluminar todo el pasado de Entre Ríos. Con justicia allí se cantó: *La bandera de sangre, — ¡Triste divisa! — Se deshizo en Caseros. ¡Que viva Urquiza!*

Las litoraleñas, de penetrante dulzura, mezclan las voces de gesta a las de la pasión. Como cuando se acuerdan de que Pancho Ramírez volvió para rescatar a su amada Delfina de la soldadesca que la había aprisionado, y así entregó su alma. O con más frecuencia, se dedican a conmemorar las infinitas formas del amor sencillo y tierno que parece fluir incansablemente de la ordenada gracia de su paisaje encantador, de esa tierra enamorada y florida que de verdad nombra para siempre el apretado abrazo de dos largos ríos.

ACCIDENTES en RUTA

Todos debemos cooperar para disminuir los aterradores porcentajes actuales

Por JOSE JULIO CASTRO

Para Autoclub

EN 1899 falleció en los Estados Unidos la primera víctima producida por un automotor; en 1960 habían muerto dos millones. Todos los años mueren bastante más de 100.000 personas a consecuencia de heridas recibidas en accidentes de calles o rutas y el número aumenta constantemente. En algunos países las muertes por esta causa son más numerosas que las producidas por cinco enfermedades juntas (tuberculosis, poliomielitis, fiebre tifoidea, difteria y diabetes). La mortalidad va llegando al 20 por ciento, situación que no puede aceptarse sin extremar los medios que conduzcan a la disminución de esa tasa. Además, la mayor parte de las víctimas son jóvenes (entre 15 y 24 años) y por cada muerto hay siempre unos 30 ó 40 heridos, muchos de ellos de gravedad.

Educación desde temprano

En todos los lugares donde se enseña a los escolares las normas principales de tránsito, los resultados han sido buenos. Muy buenos. Las cifras de accidentes a niños de entre 5 y 14 años han descendido casi a la mitad, lo que confirma de modo absoluto la eficacia de los programas educativos, la conveniencia de extenderlos a toda la niñez y adolescencia y las ventajas de comenzarlos cuanto antes.

Las reglas de tránsito, las normas y consejos para conductores de vehículos, las señales en calles y carreteras, constituyen el progreso más importante de los tiempos actuales en la lucha contra estos accidentes. Pero su divulgación es siempre escasa; hace falta que consejos y normas, principalmente prevenidos, lleguen a todos los que tomen un volante, y que sean expuestos de manera clara y didáctica, que facilite su comprensión y memorización.

Atención al vehículo

La industria automotriz ha progresado muchísimo y los automotores son cada vez más seguros. Se puede confiar en los frenos, en el ecelerador el volante es firme, la visibilidad es buena y las luces son eficaces. Los que desean añadir a su coche una medida de seguridad, de bondad ya probada, pueden, si lo desean, poner cinturones de seguridad.

Es difícil que ocurran accidentes por fallas mecánicas del vehículo, pero sí pueden ocurrir por fallas del conductor en la revisión del mecanismo. Hay que cuidar el auto, mantenerlo en buen funcionamiento, pero con atención preferente en lo que a los accidentes se refie-





El factor humano es importantísimo en los accidentes de tránsito. En la mayor parte de ellos intervienen diversos factores, pero su causa principal suele ser el hombre que iba al volante.

Para que no ocurra algo similar a esto que se observa en la foto es necesario, antes de tomar el volante, asegurarse de que el estado físico y espiritual permitirán conducir con seguridad el vehículo.

re hacia tres puntos: 1) La presión y el estado de las gomas; 2) El buen ajuste y funcionamiento de los frenos; 3) El mantenimiento de las luces en buenas condiciones.

Importancia del hombre

El factor humano es importantísimo. En la mayor parte de los accidentes intervienen varios factores, pero su causa principal suele ser el hombre que iba al volante. Esos factores humanos (habilidad, prudencia, estado físico, estado mental, etc.), influyen también poderosamente para evitar el accidente. Por eso, para disminuirlos, hemos de prestar relevante atención al hombre.

De modo general, las estadísticas enseñan que la juventud (entre 15 y 25 años) constituye la edad más peligrosa para conducir, y la misma peligrosidad aparece en los mayores de 65 años. Por tanto, no tienen la importancia que se les ha querido dar la rapidez de las reacciones, como factor decisivo para el conductor. Así, la edad juvenil posee una rapidez de reacciones y reflejos muy superior y mucho más veloz que la del hombre de 50 a 60 años, edad en que, sin embargo, según las estadísticas, el porcentaje de accidentes es menor. Esas personas mayores tendrán reacciones más lentas, su oído será quizá menos fino y su capacidad para coordinar la sensación visual con el acto manual puede ser menor, pero poseen más experiencia y más serenidad



¿Cómo está usted?

Antes de tomar el volante, conviene asegurarse de que el estado físico y espiritual permiten conducir con seguridad el vehículo.

En ciertos momentos es mejor no guiar el coche, por ejemplo:

- Si se está pensando todavía en la discusión que se acaba de mantener en la oficina o en su casa;
- Si se encuentra deprimido o muy enojado;
- Si se está hondamente preocupado por un problema personal.

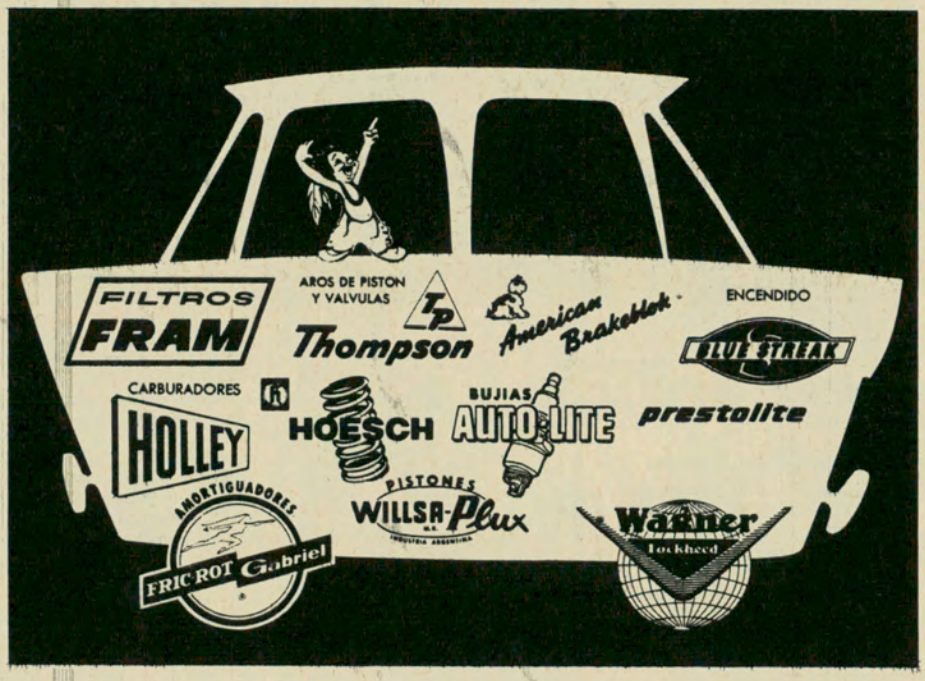
Si se está sujeto a tratamiento y tomando remedios, conviene consultar con el médico, porque puede presentarse algún efecto secundario que entorpezca los reflejos o estorbe la coordinación. Entre las drogas que pueden perjudicar figuran ciertas tabletas contra el resfrío, sedantes, antihistamínicos, estimulantes (excitan el sistema nervioso) y tranquilizantes (embotan el juicio).

Hay que evitar el alcohol. Más aún si se toman remedios. Muchísimas drogas, al combinarse con el alcohol, producen alteraciones que impiden conducir. Bastan un poco de whisky, más de un vaso de vino o medio litro de cerveza para perturbar las reacciones de muchas personas.

El sueño o la somnolencia son peligrosísimos. En los viajes largos, sea de día o de noche, se debe descansar diez o quince minutos cada dos horas. Cuando el conductor se siente pesado y soñoliento, puede tomar un café, una bebida fresca sin alcohol y humedecerse con hielo o agua fría las sienes, nuca y muñecas. Nunca tomar pastillas para dormir la noche antes de un viaje.

La fatiga (frecuente causa de accidentes) puede provenir de llevar varias horas seguidas al volante, aunque también se produce por las frustraciones y tensión causadas por un desplazamiento

TRADICION Y EXPERIENCIA CON DINAMICA MODERNA



MAS DE
MEDIO SIGLO
AL SERVICIO
DEL AUTOMOTOR
DISTRIBUYENDO
MARCAS DE
PRESTIGIO MUNDIAL

WILL L. SMITH S.A.C.I.
LUIS SAENZ PEÑA 443/447 T.E. 38:2011 · BUENOS AIRES

demasiado lento o por la monotonía de viajar por carreteras muy rectas. Las tabletas *"para no dormir"* no son aconsejables; la excitación que producen perjudica más que beneficia al conductor sano, y no quitan la fatiga. Confiados en haberlas tomado, no pocos conductores han forzado su límite de capacidad con consecuencias fatales.

La velocidad excesiva es peligrosa. Puede asegurarse que es la causa del 30 por ciento, por lo menos, de los accidentes. Muchos opinamos que existe una relación entre la velocidad y el estado del sistema nervioso. Los que corren mucho suelen ser un poco enfermos de los nervios, a veces personas aquejadas por complejos, para quienes la velocidad constituye un escape y un descanso..., pero para los demás es una peligrosa amenaza.

Un accidente...

...y en efecto, algo más allá ha sucedido. Hay personas con heridas de más o menos gravedad. Para cada uno de los accidentados significa un brusco desequilibrio nervioso, psíquico y físico. En general, los accidentes ocurren en lugares poco propicios para la higiene de los heridos, y la suma de los estados emocionales de los que participaron en el accidente y de los que acuden a prestar auxilio crea una situación de desconcierto y de improvisación que perjudica grandemente a los accidentados.

Quien nos está leyendo puede ser la persona que conserva más serenidad y quien tome con acierto y decisión medidas oportunas y eficaces.

Hay que pensar, ante todo, que lo más urgente es el transporte y atención de los heridos, dada la urgencia con que debe iniciarse el tratamiento. El herido en ruta es algo especial y conviene saber lo que se debe y se puede hacer, desde el momento del accidente hasta que el herido queda en manos de médicos. Este período de tiempo es de importancia enorme para la vida de los heridos, o para su agravamiento. Que no se cumpla, por la parte que toca al lector, el viejo refrán que dice: *"Se recoge a un herido, se transporta un agonizante y se hospitaliza un muerto"*.

Mientras llegan auxilios

Al acercarnos podemos observar si hay heridas abiertas, por golpeamiento directo; grandes hematomas (moretones) o heridas pequeñas. Lo primero que se debe mirar es la cabeza (heridas en el 72 por ciento de los accidentados en ruta), después las piernas (45 por ciento), a continuación tórax y extremidades superiores, y por último el resto del cuerpo.

Nuestra actuación depende de cómo se halle el herido. Si está consciente, el pulso es normal y no se queja de dolor fuerte, estará en condiciones de ser trasladado sentado cómodamente en algún vehículo, hasta el lugar donde será revisado por un médico. Si el pulso es lento o débil, hay palidez o frialdad en las extremidades y labios, existe dolor y temor y está consciente, puede ser transportado, pero acostado y abrigado. Si los síntomas anteriores son muy acusados, el dolor fuerte, hay hemorragia y, además, ha perdido el conocimiento, conviene no moverlo hasta que llegue personal facultativo y una ambulancia. Probablemente necesitará sangre, plasma o suero, e inyecciones.

Indudablemente si los heridos, cualquiera sea su gravedad, son trasladados enseguida en el primer vehículo que pasa al centro sanitario más cercano, se gana tiempo. Pero hay que considerar que en casos de personas con varias heridas y en estado de *shock*, el traslado inmediato podrá agravarlos muchísimo y poner su vida en peligro. Por eso es mejor una atención de urgencia y esperar la llegada del equipo de evacuación, que suele estar compuesto por médico y enfermero, con una ambulancia.

Seguimos atendiendo al herido

Aconsejamos por tanto que no se mueva al herido que está inconsciente. Debe hacerse tan sólo si algún peligro le continúa amenazando, como por ejemplo, el fuego. Es necesario que una, o mejor varias personas, se encarguen de avisar a la policía y a los servicios sanitarios. Decimos varias personas porque a veces se tropieza con gente malvada que promete hacerlo y después no lo hace, por no molestarse o por no verse *"metido en un lío"*.

No debe darse de beber al herido a quien se supone grave. Insistan en que los espectadores y curiosos no rodeen a los heridos. Si hay pánico, habrá que hacer surgir la tranquilidad calmando a los heridos y a los sanos. Cualquier persona herida que sienta dolor no debe sentarse y si hay hemorragia, se usará un pañuelo grande, o una venda para apretar la herida; si sigue saliendo sangre se procurará que la herida esté a un nivel superior al del corazón. Y solamente si todavía sale se aplicará un torniquete. Si es absolutamente necesario que una persona con una pierna o un brazo fracturado sea transportada, se usará para inmovilizar el miembro un bastón, una rama o una tabla cualquiera, provisionalmente. Si la persona herida no respira bien, se practica la respiración artificial, preferiblemente por el procedimiento *"boca a boca"*.

Los heridos deben estar abrigados. Solamente se hará una curación elemental de sus heridas cuando éstas sean muy leves, limpiando sus alrededores con alcohol o agua oxigenada y cubriéndolas con una gasa o un pañuelo limpio. Sobre heridas más importantes se aplicarán pañuelos o cualquier otro tejido limpio, bien apretados.

Botiquín del automovilista

En cualquier viaje largo convendrá llevar, dispuesto en una caja, un pequeño botiquín para casos de accidentes. Deberá contener lo siguiente:

—Algodón,
—Gasa esterilizada (compresa),
—Tela adhesiva,
—Dos vendas,
—Agua oxigenada, y
—Alcohol.

Conviene también llevar tijeras y alfileres de gancho.

Algunos consejos finales

Conduzca siempre a la velocidad más prudente posible y adecuada al camino y a las condiciones de tráfico.

Mantenga el vehículo en buenas condiciones.

Cumpla con todas las señales de tránsito.

Conduzca cuando esté bien despierto, sin fatiga, en plena calma mental y emocional.

Mantenga la atención concentrada en lo que está haciendo; no fume ni mire hacia los demás pasajeros.

Los niños deberán estar alejados de la persona que conduce, y lo mismo el perrito.

Mire hacia adelante y observe el espejo retrovisor. No se impaciente ni se ponga nervioso cuando ocurra algún retraso.

El exceso de confianza es peligroso. El mejor conductor está a la defensiva, anticipando peligros potenciales y reaccionando ante ellos.

De un vehículo primitivo, el automotor ha pasado a ser hoy una masa metálica de enorme peso que puede alcanzar una velocidad superior a los 100 kilómetros por hora en pocos segundos. Su número aumenta y el tránsito es cada vez más difícil. Si el lector lee y aprovecha estos consejos, es muy probable que alguna vez en su vida contribuya a disminuir el número de accidentes de circulación, que actualmente está siendo una causa de muerte e invalidez más importante que las enfermedades.



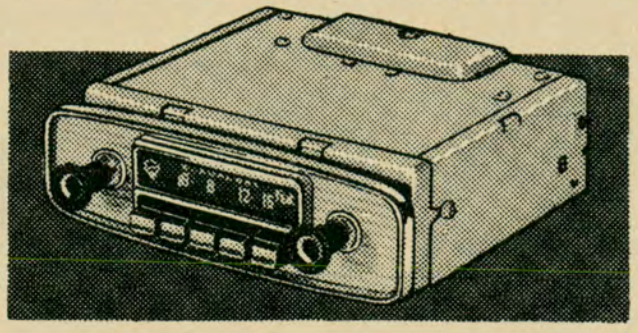
PUNTO CULMINANTE EN AUTORADIOS

B 002

El incomparable sonido, la calidad y perfección que culminan en BLAUPUNKT — creada por la técnica alemana — están ahora a su alcance al precio de una autoradio común.

ENCIENDA SU AUTORADIO

BLAUPUNKT



Fabricada y distribuida exclusivamente en la Argentina, bajo licencia de BLAUPUNKT WERKE G.M.B.H. (Alemania) por

BORENSZTEIN S.C.A.

POTOSI 4459/65 - TEL 88-0839/5089 - Bs. As

SALON EXPOSICION: CORDOBA 1178

POCH ■ MÜLLER



Comentando MUSICA GRABADA

Estereofonía, Alta Fidelidad, Magnetofonía

Por DISC - DRIVER

Para Autoclub

CLASICO

Grabaciones de valores excepcionales, tanto por la calidad de los intérpretes como por el alarde técnico con que han sido realizadas, han aparecido profusamente para solaz de los muchos amigos de la alta música.

La sonata compuesta en 1952 por Alberto Ginastera y doce preludios americanos de este mismo maestro, la figura de mayor relieve de la música argentina contemporánea, son notablemente interpretados al piano por Olga Wolf Palacios, compatriota nuestra, que en 1961 permaneció un año en Londres becada por el Consejo Británico, actuando en la BBC y posteriormente, también con gran éxito, en México (H y R 7033).

Diez hermosas sonatas para flauta originales de Jorge Federico Haendel, el atormentado maestro del que Beethoven dijo: "Me prosterno ante él, pues es el compositor más grande y capaz que jamás haya vivido", son presentadas en dos lujosos volúmenes con la interpretación de John Wummer, flauta, Fernando Valenti, clavicordio, y Aldo Parisot, violoncello. Haendel nació en Alemania en 1685 y murió en 1759. En su época, la flauta gozaba de gran preferencia especialmente entre los amantes aristocráticos de la música. Gigante del pentagrama, produjo, además de lo conocido, más de cien obras vocales, pastorales y varios otros divertimentos que se han perdido a lo largo de su vida trashumante. Esta recopilación de sus sonatas es un aporte al conocimiento de su genio inmortal (WESTMINSTER, volúmenes 17583 y 17584).

El conjunto de Vientos de Nueva York, dirigido por Samuel Baron, interpreta con magnífico ajuste y brillantez el Octeto para vientos (Op. 103), el Sexteto para vientos (Op. 71) y el Rondino para octeto de vientos (Op. Póstumo) de Beethoven, el titán que luchó contra los dioses, al decir de Wagner. Exigente al máximo con el ejecutante, el instrumento y el oyente, el músico de Bonn escribió estas obras "livianas" en 1790, poco antes de que partiera en busca de nuevos horizontes. Se trata de obras juguetonas y encantadoras, dignas de ser escuchadas (COUNTERPOINT ESOTERIC CE-567).

Sigamos con Beethoven. Sir Adrian Boult y la Philharmonic Promenade Orchestra de Londres, interpretan la Sinfonía Nº 7 en La Mayor, Op. 92 y la Obertura Egmont, Op. 84. La Séptima, como lo ha señalado David Ewen, tiene las proporciones y el arrastre emocional de la "Heroica" y la Quinta. Acumula su fuerza a lo largo de los cuatro movimientos hasta que por último se impone en una especie de frenesí demoníaco, que hizo que Wagner describiese esta obra como "la apoteosis de la danza". La Obertura Egmont está ejecutada también con singular brillo en esta edición del Club Internacional del Disco (CID-7038).

Jean Fournier, violín y Antonio Janigro, cello, con la orquesta de la Opera del Estado de Viena conducida por Hermann Scherchen, han grabado el doble concierto en La Menor, Op. 102, de Johannes Brahms, muchas veces considerado como sucesor de Beethoven en la música sinfónica. Este doble concierto fue el último escrito por Brahms y lo terminó en 1887. Es la adaptación de un antiguo "concerto grosso", debiendo destacarse la honda poesía del segundo movimiento (WESTMINSTER 17268).

El Club Internacional del Disco presenta también, de Gustav Mahler, "El niño y la corneta prodigiosa", por la orquesta del Festival de Viena, dirigida por Félix Prohaska, con la actuación de la contralto Maureen Forrester y el bajobarítono Heinz Rehfuss. Marchas, temas líricos y canciones (CID-7043).

Una buena selección de "La princesa de las Czardas" y de "El conde de Luxemburgo" ha sido recopilada por la orquesta sinfónica de Berlín, director R. Muller, con Sonja Knittel, Luise Camer, los Sunnies y Los Cornells (TELEFUNKEN 14276).

FOLKLORE

Alberto Castelar, conocido pianista y compositor de la nueva generación de la música nativa, rinde emocionado homenaje a don Andrés Chazarreta, pionero del folklore argentino. Es un disco antológico, muy bien grabado, que merece escucharse y difundirse (RCA VICTOR AVL-3646).

"Yo no canto por cantar...", es el adecuado título de un LP interpretado por Mercedes Sosa, singular cantante de temas folklóricos, integrante del movimiento "Nuevo Cancionero" que postula una sistemática presencia del hombre en la música nativa, en oposición al paisaje o el pintoresquismo localista. Canta con fuerte personalidad, y —vale la pena señalar— no la hemos oído desafinar. (PHILIPS 82089).

Nuestra música nativa, por la grata nueva presencia de autores e intérpretes empeñados en renovar viejas formas de expresión, está experimentando cambios dignos de ser anotados. Chacho Santa Cruz es ahora quien, por ejemplo, nos hace llegar "Entre hombres...", canto y poesía de altos valores, acompañado en guitarra por Malvicino (MICROFON 1-84).

José Sosa Mendieta, ex vocalista del cuarteto Leo, presenta su primer LP como intérprete independiente. Reúne 12 temas variados, de popular aceptación, (H y R 9015).

"Los de Salta" han grabado "Tiempo de Folklore" con su habitual responsabilidad profesional y ajustada selección (PHILIPS 82092).

BRONCES

Esta denominación, "Brass", se incorpora a nuestra sección como un adelanto de un nuevo estilo musical destinado a reemplazar a la decadente nueva ola. Es un sonido sorprendente, novedoso, que tiene su iniciación en México, con los Tijuana Brass, trompetas brillantes de ritmo y línea graves, verdaderamente encantadoras. En este estilo recomendamos escuchar los siguientes LP recién aparecidos: MEXICAN BRASS SHUFFLE, música audaz y sonora, al estilo mexicano, por "Los bronces vivientes", (RCA CAMDEN CAL-907); RECORRIENDO LUGARES, por Herbert Alpert y su Tijuana Brass, creadores del género, discos de mayor venta en EE.UU., (FERMATA LF-76); MISTER TROMBONE INTERNACIONAL, por Freddy Santamaría, el excepcional trompetista en franco ascenso, (CBS 8628); ANDRE INTERNACIONAL, por André y su conjunto, 12 temas de mucha actualidad, agradablemente ejecutados (PHILIPS 82099).

JAZZ

De la producción que hemos tenido oportunidad de escuchar en estos días, tan abundante como buena, destacamos estos valores: "Swinging With Krupa" (RCA CAMDEM CAL-340); "The greasted of Dizzy Gillespie (RCA VICTOR LPM-2398); "Sketches of Spain", con el concierto de Aranjuez, Saeta y Soleá (CBS 8611); "The sound of Harlem", volumen 1, Odisea del jazz (CBS 8613); "King Oliver and his orchestra" (CBS 8615); "The New Tristano", notables improvisaciones de Lennie Tristano (ATLANTIC 1357); "Bags Grove", por Miles Davis y sus modernos gigantes del jazz (PRESTIGE PR-7105).

SOLISTAS

"Violeta Rivas interpreta canciones del festival de San Remo 1966", excelente LP (RCA VICTOR AVL-3650); "Studio Uno", doce hermosas canciones por Mina (PHILIPS 82098); "No me olvides jamás", sentidas interpretaciones del popular Horacio Ascheri (MUSIC-HALL 12498); "Cantando en 1966", emotiva reaparición de Mercedes Simone (H y R 7037); "Sombra, una guitarra y boleros", por José Feliciano, su guitarra y ritmo (RCA VICTOR AVL-3648); "Bossa-Balanco y Balada", por Sylvia Telles, popularísima intérprete del cancionero brasileño (ELENCO ME-5). "La sombra de tu sonrisa", por Astrud Gilberto, la brasileña voz de la inocencia, grabado en Nueva York con temas varios (VERVE 72001); "Amor", por Peggy March, con "Los Cruceños y ritmo (RCA VICTOR 3647).

AZNAVOUR

Por su excepcional condición de artista completo y por su poco común responsabilidad profesional, Charles Aznavour merece párrafo especial en MUSICA GRABADA. En un LP de 25 centímetros nos ha dejado "Bienvenido", cantado en castellano, con 8 temas muy bien elegidos (DISC JOCKEY LD 8010).

LOS BEATLES

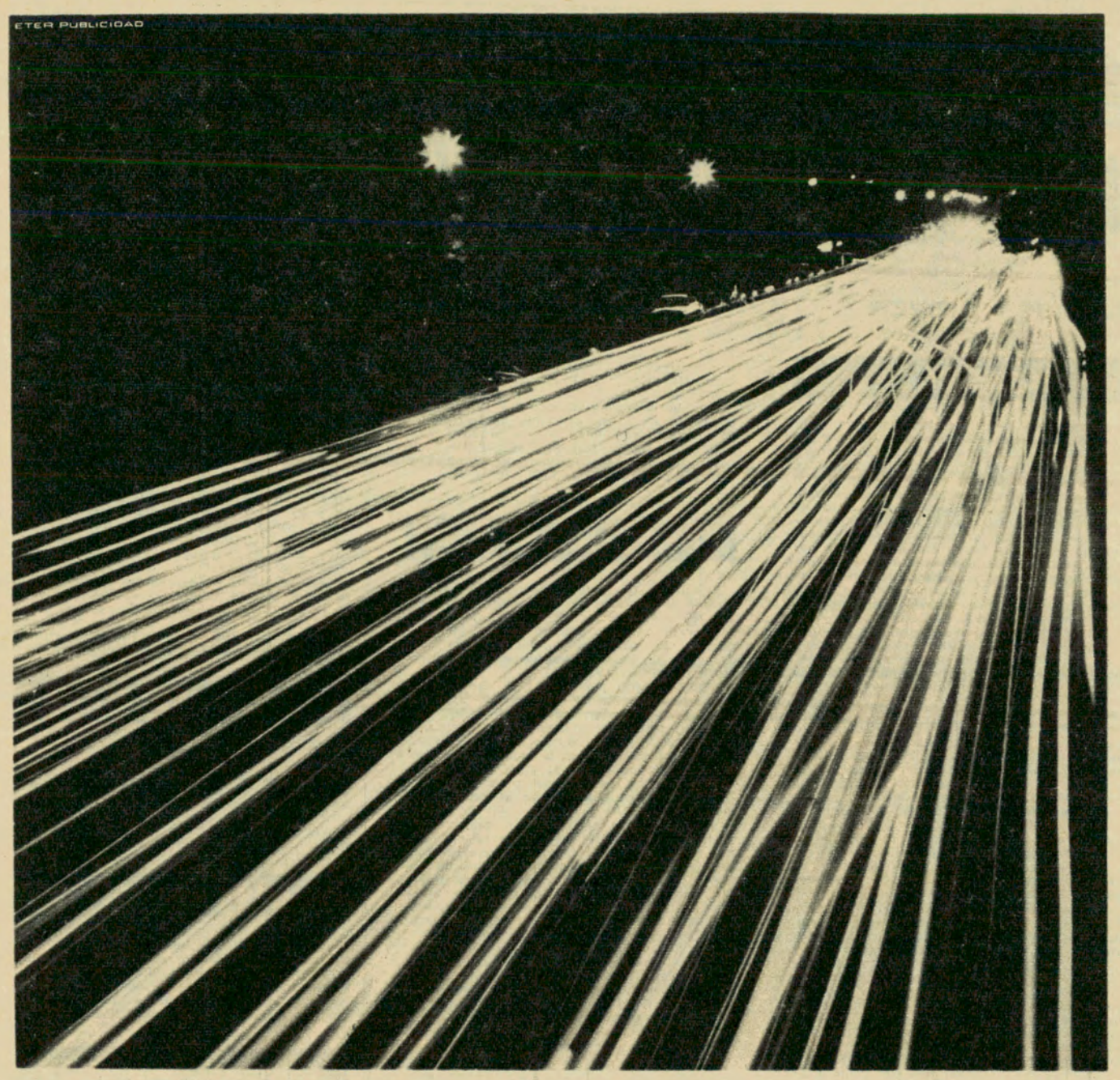
Este discutido conjunto británico, al que no pudo negársele auténtica capacidad interpretativa, ha grabado "Rubber Soul", que es, en nuestra opinión, la más alta muestra de sus posibilidades cuando se proponen hacer las cosas en serio (ODEON LDS 2127).

EUGENE ORMANDY

El gran conductor de la orquesta de Filadelfia, que acaba de cumplir 30 años de actuación en ese cargo como sucesor de Leopoldo Stokowski, graba para Columbia Masterworks desde 1943. Ello explica que este sello, coincidiendo con la presencia de Ormandy en la Argentina, nos haya dado a conocer varos LP grabados por la orquesta de su dirección. Entre los títulos queremos destacar, por su significacón, los siguientes: "Carnaval en Viena", con temas de Johann y Josef Strauss (CBS 4399); "Silfides", de Chopin, y "Sylvia" y "Copelia", de Delibes (CBS 4419), y "Sinfonía Nº 7 op. 105", "Valse triste" y "En Saga", de Sibelius (CBS 5418). Todas magníficas grabaciones.

LIVERPOOL

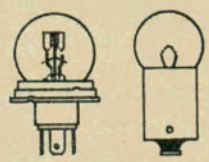
Conjuntos musicales al estilo de Liverpool han dado a conocer los siguientes LP: "Tómame por lo que valgo", por The Searchers (MUSIC HALL 12511); "The Kinks Controversy", por "The Kinks" (MUSIC-HALL 12512); "Bailando à Go-Go", intérpretes varios (MAYA 12507), y "Guitarra al estilo inglés", por Al Caiola (UNITED ARTISTS (10102).



Luz para viajar

Noche de ruta. Como una guirnalda centelleante, la caravana de vehículos se desplaza ágil y veloz. Como persiguiendo los haces de los faros... que parecen adivinar el asfalto en sombras. Luces altas, luces bajas, luces de posición, luces de giro, luces de stop.
Luz PHILIPS para alumbrar el camino. Lámparas de todo tipo para automóviles. Incluyendo las excepcionales Duplo-d, también fabricadas de acuerdo a las prescripciones internacionales para iluminar sin encandilamiento.

Usted no podría vivir sin luz. Usted no podría vivir sin PHILIPS.

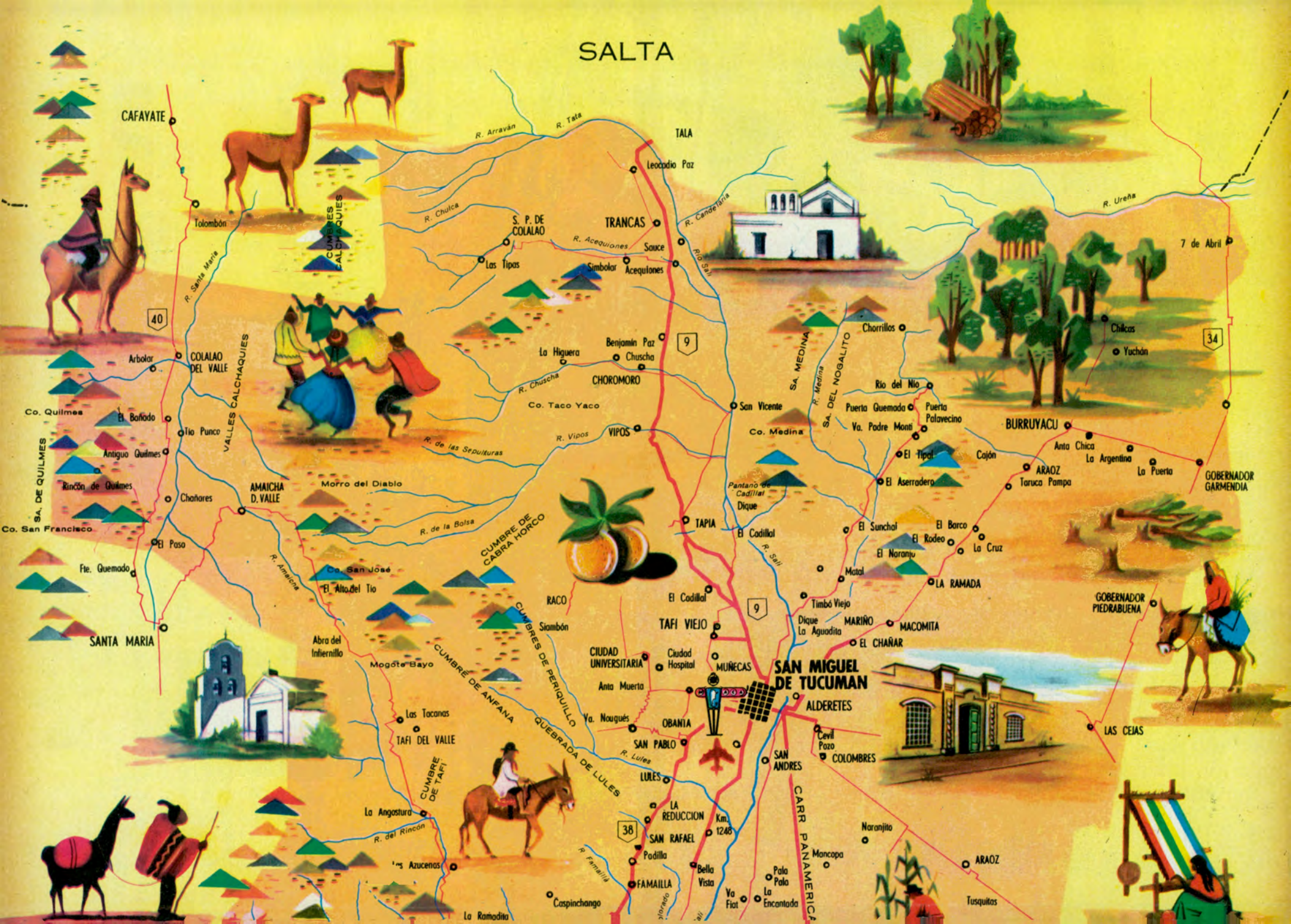


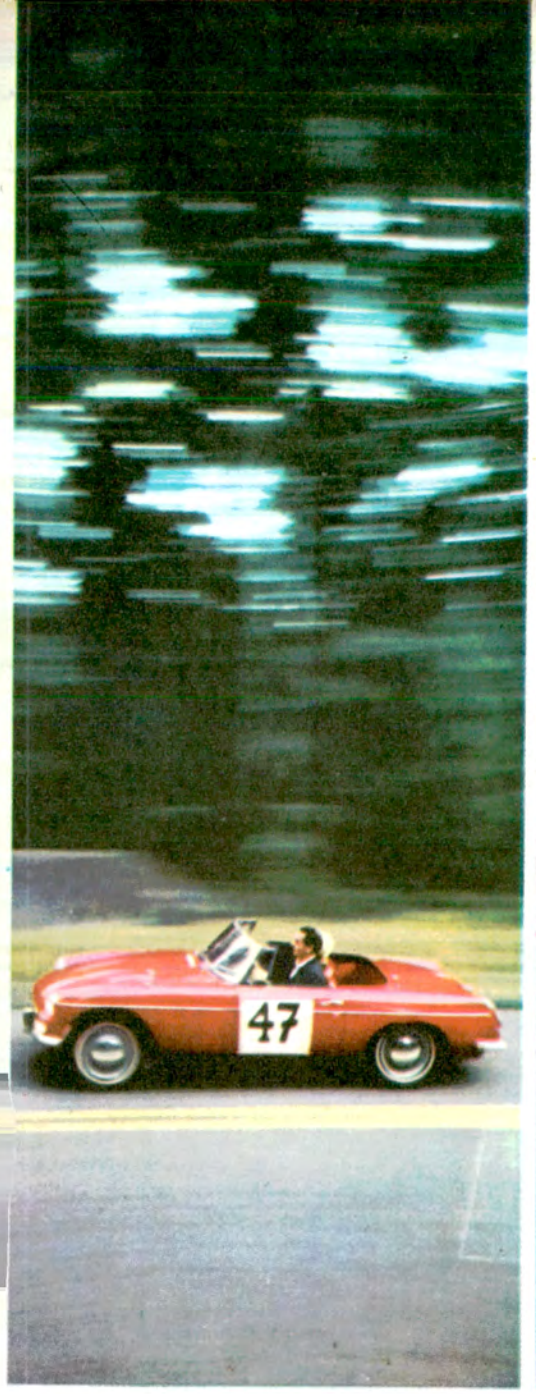
LAMPARAS PARA AUTOMOTORES

PHILIPS

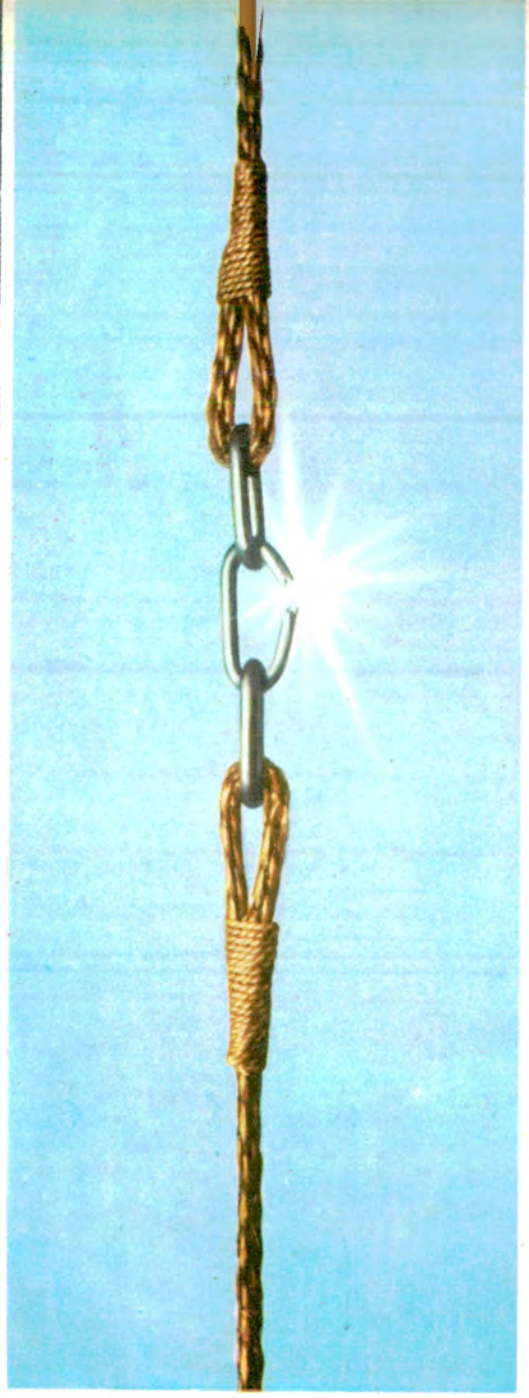
Mejores no hay

• **FABRICA CENTRAL:** Vedia 3892 - Capital • **SUCURSALES:** • **Capital Federal:** Córdoba 1351, 4º piso, Tel. 41-5317 • **Provincia de Buenos Aires:** Córdoba 1351, 6º piso, Capital, Tel. 41-9826 • **Córdoba:** Rosario de Santa Fe 238, Tel. 26042 • **Bahía Blanca:** San Martín 28, Tel. 20666 • **Rosario:** Paraguay 755, Tel. 60018 • **Tucumán:** C. Alvarez 535, Tel. 26221 • **Mendoza:** Av. San Martín 53, Tel. 30989 • **Concordia:** Entre Ríos 886, Tel. 2990.


SALTA
CAFAYATE
Tolombón
CUMBRES CALCHAQUIES
R. Arravan
R. Tala
TALA
Leocadio Paz
R. Chulca
S. P. DE COLALAO
TRANCAS
R. Acequiones
Sauce
Las Tipas
Simbolar
Acequiones
R. Candelaria
Rio Sali
R. Ureña
7 de Abril
R. Santa Maria
40
Arbolar
COLALAO DEL VALLE
VALLES CALCHAQUIES
La Higuera
Benjamin Paz
Chuscha
9
CHOROMORO
R. Chuscha
Co. Taco Yaco
SA. MEDINA
R. Medina
SA. DEL NOGALITO
Chorrillos
Chilcas
Yuchán
34
Rio del Nio
Puerta Guemada
Puerta Potavecino
Va. Padre Monti
BURRUYACU
Co. Quilmes
El Bañado
Tio Punco
R. de las Sepulturas
VIPOS
R. Vipos
San Vicente
Co. Medina
El Tipal
Cajón
Anta Chica
La Argentina
La Puerta
ARAOZ
Taruca Pampa
GOBERNADOR GARMENDIA
Antiguo Quilmes
Rincón de Quilmes
SA. DE QUILMES
AMAICHA D. VALLE
Morro del Diablo
Chañares
El Aserradero
Pantano de Cadillal
Dique
El Cadillal
TAPIA
El Sunchal
El Barco
El Rodeo
La Cruz
El Naranjo
Co. San Francisco
El Paso
R. de la Bolsa
CUMBRE DE CABRA HORCO
Fte. Quemado
R. Amaicha
Co. San José
El Alto del Tio
Matal
LA RAMADA
Timbó Viejo
Dique La Aguadita
MARIÑO
MACOMITA
EL CHAÑAR
GOBERNADOR PIEDRABUENA
RACO
El Cadillal
TAFI VIEJO
9
Siambón
SANTA MARIA
Abra del Infiernillo
CIUDAD UNIVERSITARIA
Ciudad Hospital
MUÑECAS
SAN MIGUEL DE TUCUMAN
Anta Muerta
ALDERETES
Mogote Bayo
CUMBRE DE ANFANA
CUMBRES DE PERIQUILLO
QUEBRADA DE LULES
Ya. Nougués
OBANTA
Cevil Pozo
COLOMBRES
LAS CEJAS
Las Tacanas
TAFI DEL VALLE
SAN PABLO
R. Lules
SAN ANDRES
CUMBRE DE TAFI
LULES
La Angostura
LA REDUCCION
Km. 1248
38
Naranjito
R. del Rincón
SAN RAFAEL
Padilla
Mancopa
ARAOZ
Los Azucenas
R. Famaillá
Bella Vista
Pala Pala
FAMAILLA
Va Fiat
La Encantada
Caspinchango
Tusquitas
La Ramadita



La G8 combate el recalentamiento, para mayor seguridad y kilometraje...



porque su armazón es de cordón 3-T, más fuerte que el acero.



La G8 gana en todo... y sin embargo no cuesta más que otras cubiertas.

las cubiertas de manejo ágil G8 de Goodyear

Goodyear, agrega kilómetros y kilómetros de manejo seguro. Con todo, la G8 no cuesta más que las cubiertas comunes. Vea usted al revendedor Goodyear. Es fácil manejar con confianza... sobre cubiertas Goodyear.

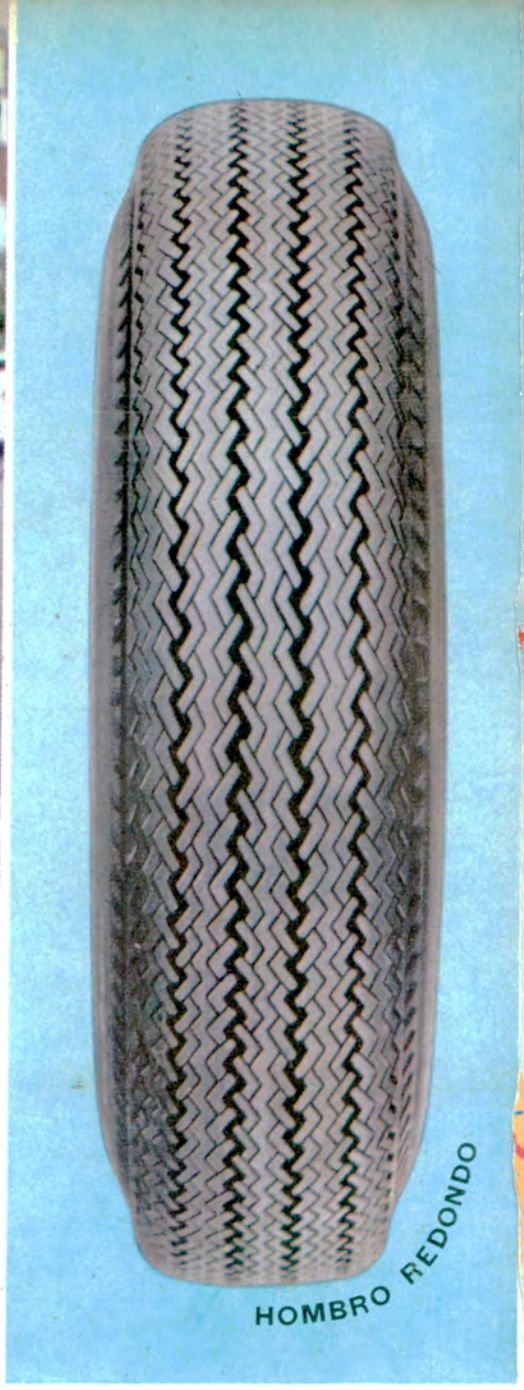
GOODYEAR



La Super-Cushion G8 responde ágil a la dirección, se agarra firme en las curvas.



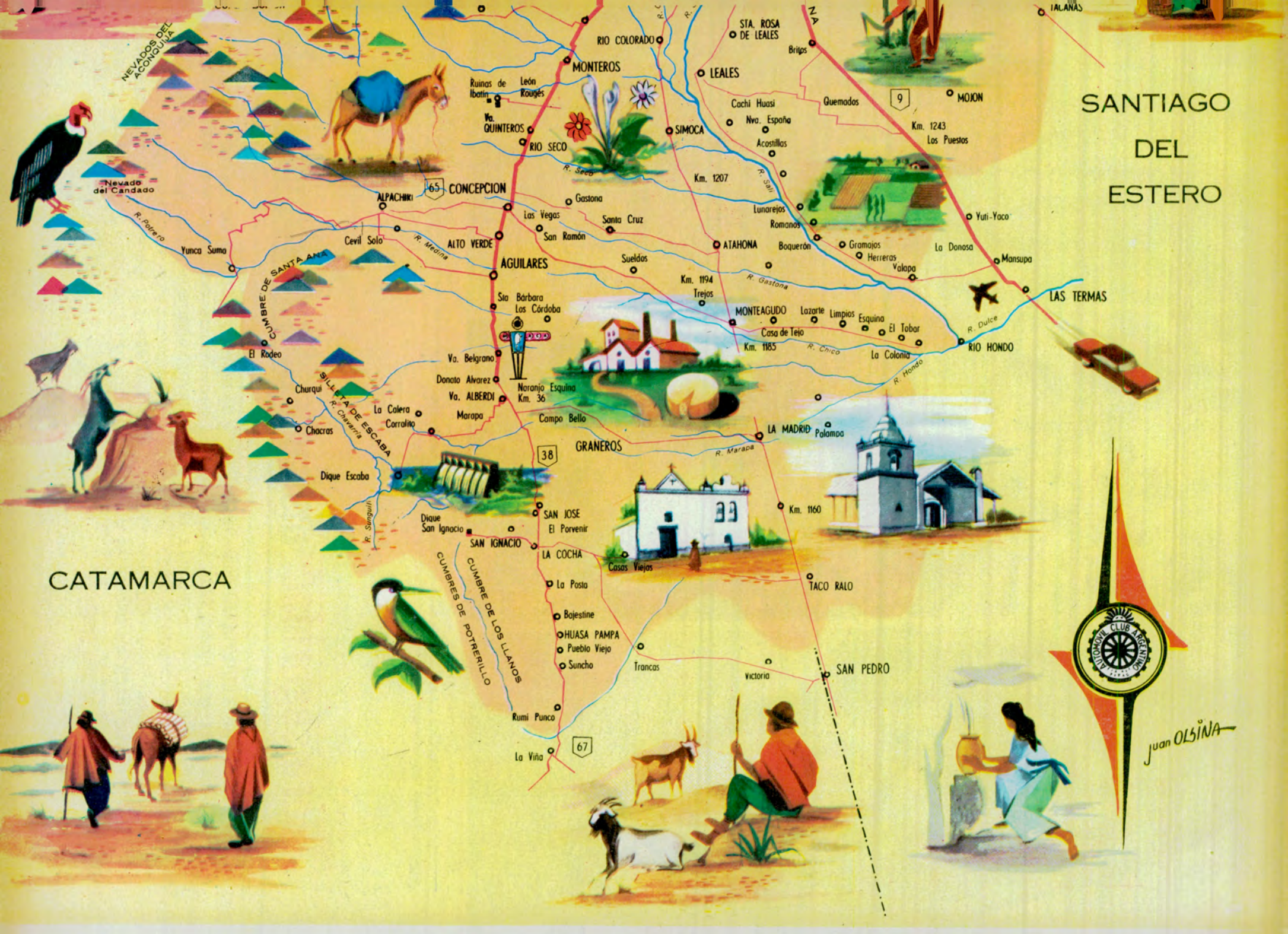
Le da a usted mejor control, facilita el manejo, para que usted vaya tranquilo...



porque el diseño de su banda se prolonga alrededor de los hombros.

Para seguridad: disfrute de su automóvil sobre

El diseño de cubierta de manejo ágil significa más seguridad. Más fácil conducción. Más suave respuesta de las ruedas. Usted lo siente cuando maneja sobre cubiertas Super-Cushion G8 de Goodyear. La razón de ello es el diseño de hombro redondo, con la banda prolongada a los costados. Más banda para mayor agarre en los virajes. Y la G8 está hecha con armazón de fuerte cordón 3-T. Peso por peso más fuerte que el acero. El caucho Tufsyn, exclusivo de


SANTIAGO DEL ESTERO
CATAMARCA
NEVADOS DEL ACONQUIJA
Nevado del Candado
R. Potrero
Yunca Suma
CUMBRE DE SANTA ANA
Cevil Solo
R. Medina
ALTO VERDE
ALPACHIRI
65
CONCEPCION
Ruinas de Ibatín
León Rougés
Va. QUINTEROS
RIO SECO
R. Seco
RIO COLORADO
MONTEROS
Gastona
Las Vegas
Santa Cruz
San Ramón
AGUILARES
Sueldos
Sta Bárbara
Las Córdoba
El Rodeo
Va. Belgrano
Donato Alvarez
Va. ALBERDI
Churqui
SILLETA DE ESCABA
R. Chavarría
La Calera
Corralito
Chacras
Marapa
Naranjo Esquina
Km. 36
Campo Bello
Dique Escaba
R. Singuil
Dique San Ignacio
SAN IGNACIO
SAN JOSE
El Porvenir
LA COCHA
Casas Viejas
CUMBRES DE POTRERILLO
CUMBRE DE LOS LLANOS
La Posta
Bajestine
HUASA PAMPA
Pueblo Viejo
Suncho
Rumi Punco
La Viña
67
Trancas
Victoria
SAN PEDRO
GRANEROS
38
R. Marapa
LA MADRID
Palompa
Km. 1160
TACO RALO
STA. ROSA DE LEALES
Britos
LEALES
SIMOCA
Cachi Huasi
Nva. España
Acostillas
Km. 1207
R. Salí
Guemados
9
MOJON
Km. 1243
Los Puestos
Lunarejos
Romanos
ATAHONA
Boquerón
Gramajos
Herreras
Valapa
Yuti-Yaco
La Donosa
Mansupa
LAS TERMAS
R. Gastona
Km. 1194
Trejos
MONTEAGUDO
Lazarte
Limpios
Esquina
El Tobar
Casa de Tejo
Km. 1185
R. Chico
La Colonia
R. Dulce
RIO HONDO
R. Hondo
TALANAS
AUTOMOVIL CLUB ARGENTINO
Juan OLSINA

TUCUMAN atesora todos los paisajes

CON FERVOROSO PATRIOTISMO RECIBE, EN EL AÑO DEL SESQUICENTENARIO DE LA INDEPENDENCIA ARGENTINA, UNA MULTITUD DE VISITANTES



Fachada de la histórica Casa de Tucumán, donde se juró el 9 de Julio de 1816, la Independencia Argentina.

Por
GUSTAVO A. GUERRERO
Para Autoclub
Fotos del autor
Mapa ilustrado por Juan Olsina

Escenario de acontecimientos de trascendente significación en la vida institucional de la República, Tucumán, históricamente considerada, es una de las provincias más importantes del país. Fue la cuna de la indepencia argentina y el ámbito donde se desarrolló el épico esfuerzo de Manuel Belgrano, que culminó con la victoriosa batalla del Campo de las Carreras. Anualmente la ciudadanía rinde su cálido homenaje a los veintinueve congresales del 9 de Julio de 1816 y a Manuel Belgrano, convirtiendo a la capital tucumana en el santuario obligado de patrióticas peregrinaciones. Su exaltación alcanzará este año las más destacadas proyecciones, pues se cumple el sesquicentenario de la emancipación nacional.

Si resonante fue la gravitación tucumana en la consolidación de la República, no menos importante es el legado de su patriotismo, y de sus valores culturales, tradicionales y folklóricos. Hoy, con el recuerdo emocio-

nado de la gloriosa epopeya del 9 de Julio, exhibe a la admiración del viajero la magnificencia de sus bellezas naturales, prodigio vegetal y panorama inigualable, con un clima ideal signado por la variedad de altitudes de serranías y valles.

Merecidos elogios del edén del Norte Argentino

Tucumán atesora todos los paisajes. Ninguna región del país ha sido elogiada con tan líricos conceptos desde la misma época en que los conquistadores pusieron el pie en sus tierras. Diego de Villarroel, fundador, en 1565, del antiguo Tucumán, en Ibatín, junto al río Pueblo Viejo, la llamó "nueva tierra de promisión". Sarmiento, en su "Facundo", la denominó "El edén de América, sin rival en toda la redondez de la tierra". El viajero inglés W. Andrew, en 1825, escribió sus impresiones sobre Tucumán y la identificó como "El edén del universo, donde Milton habría asentado su paraíso perdido". Esteban Echeverría, impresionado por la hermosura de la provincia, la elogió en sentidos versos como "Tierra de promisión y de renombre" y "Tierra de los naranjos y de las flores".

Por su parte, el sabio italiano Pablo Mantegazza dijo: "Tucumán, en invierno es una sonriente primavera". El geógrafo Martín de Mussy admiró en sus obras la tierra tucumana por sus bosques, ríos y montañas, y Pablo Groussac, autor del "Ensayo histórico sobre el Tucumán", se refirió a la región como la "tierra del sol y de las flores". Alberdi, preclaro hijo de la provincia, decía, refiriéndose a su tierra: "El cielo, el aire, la tierra, las plantas, todo es nuevo y diferente".

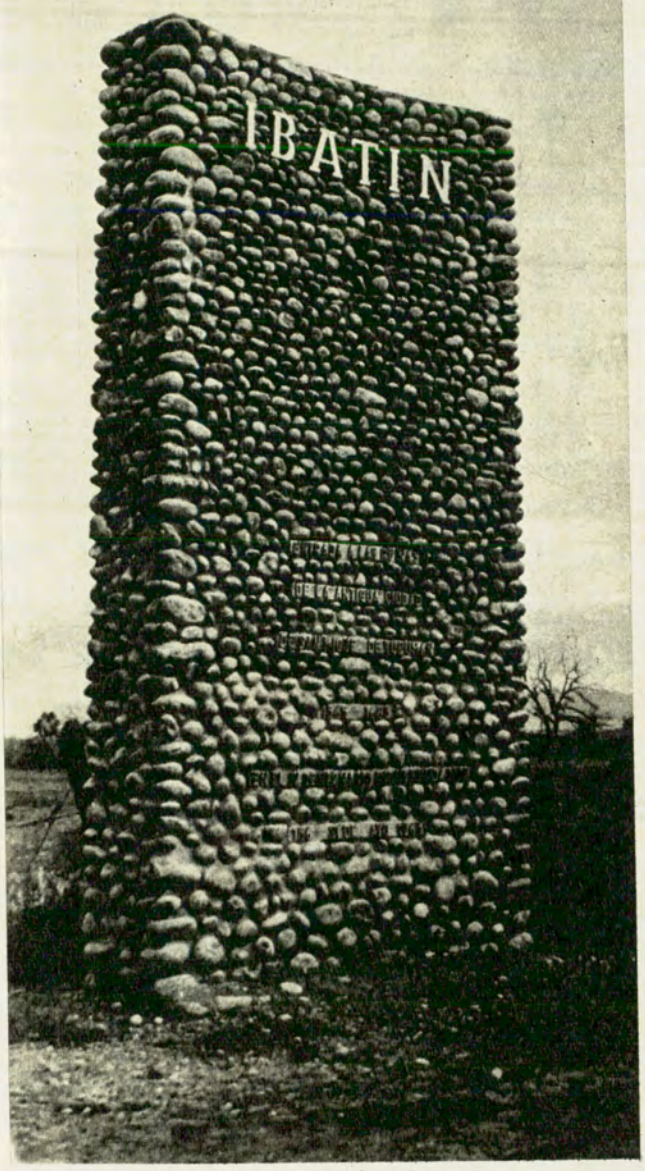
Ya hacia 1852, se la denominaba "Jardín de las Provincias Unidas", y de allí fue convertida en "Jardín de la República", que es la frase más conocida y usada actualmente y que se atribuye a Nicolás Avellaneda, otro hijo dilecto de Tucumán.

En fecha más reciente, el escritor y periodista Pablo Rojas Paz, nacido en Tucumán, decía de su provincia natal: "Tiene la forma y el tamaño de un corazón".

Al recorrer sus campos y montañas, sus bosques y sus quebradas, ante la excepcional escenografía de la ruta hacia Tafí del Valle, el camino al Escaba, el Parque Aconquija, el paisaje que se despliega en el viaje hacia Salta, la serenidad de Raco, los naranjales de Tafí Viejo, los panoramas que se divisan hacia el valle de Tucumán desde San Javier o Villa Nougués, no se puede menos que considerar la tierra tucumana con legítimo derecho al título de Jardín de la República.

Plan para la recepción de turistas en la semana del 9 de Julio

Se ha dado a conocer un plan preparado por la Provincia para resolver el problema del alojamiento para los actos centrales del Sesquicentenario de la Independencia. Calculan las autoridades provinciales que visitarán Tucumán, en el mes de julio, unas 14.300 personas. Se estima la capacidad hotelera en 4.500 camas y otras 5.500 en casas de familia, y con la habilitación de locales públicos, escuelas y colegios con internados, se cree posible asegurar alojamiento para la prevista cantidad de visitantes.





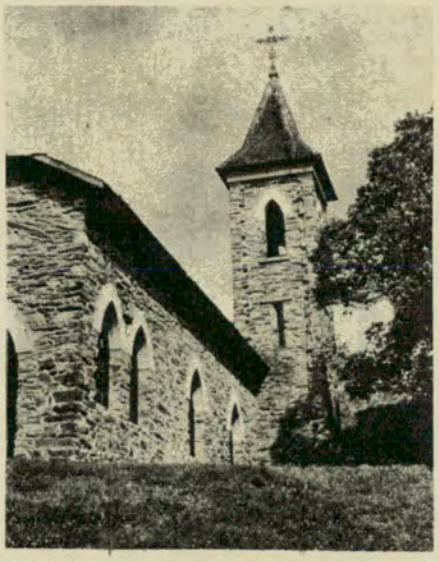
Antigua capilla de origen jesuítico que se conserva en los alrededores de Tafí del Valle. El campanario está construido con piedras de la zona.

Monumento levantado a la entrada de las ruinas de la vieja ciudad de San Miguel del Tucumán, en Ibatín, con motivo del cuarto centenario de su fundación.



Un sector del centro de Tafí del Valle, una de las zonas turísticas más importantes de la provincia, tanto por su clima como por sus bellezas naturales.





Uno de los centros turísticos más elegantes es Villa Nougués, en las cercanías de la capital. La hermosa capilla construida en piedra se levantó en 1901.

La nueva guía hotelera editada por el Automóvil Club Argentino para la zona noroeste del país, menciona hoteles o pensiones en Tucumán, Aguilares, Amaicha del Valle, San Javier, Arcadía, Bella Vista, Benjamín Paz, Concepción, El Mollar, Escaba, Famaillá, Santa Ana, Santa Bárbara, Juan Bautista Alberdi, La Cocha, Las Cejas, Lules, Monteros, Raco, San Pedro de Colalao, Simoca, Tafí del Valle, Trancas, Villa Nougués y Villa La Trinidad. Los precios varían según las comodidades. En mayo último, los hoteles en San Miguel de Tucumán, con baño privado, sin comida, cobraban 723 pesos por persona, en habitación de dos camas, incluido el 22 por ciento de laudo. En los restaurantes de la provincia los precios por comida fluctúan de acuerdo con la calidad. Un término medio asigna unos 350 pesos por comida y por persona.

Calendario turístico

Las principales celebraciones religiosas y fiestas que se realizan en la provincia y que corresponden al calendario turístico son:

Marzo: Fiesta de Trancas. Exposición agropecuaria, con números artísticos y elección de la reina.

Mayo 3: Día de la Cruz. Destinado especialmente al culto de los muertos.

Junio 27: Festividad de San Pedro, en la villa de San Pedro de Colalao, que culmina el 29, en que se efectúa la procesión con la antiquísima imagen del Santo Patrono.

Julio 9: Fecha patria, en la que se conmemora la Declaración de la Independencia Argentina, en el Congreso de Tucumán, y que este año corresponde a su Sesquicentenario.

Setiembre 24: Se realizan jornadas que coinciden con la conmemoración de la batalla de Tucumán. Celébranse en la semana del 24 fiestas de todo carácter. El 24 se realiza la gran procesión de la Virgen de las Mercedes, Generala del Ejército Argentino.

Octubre: Fiesta de la Zafra, cuya fecha coincide con la terminación de la cosecha. Los festejos culminan con la elección de la reina.

Monumentos y lugares históricos de Tucumán

La Casa Histórica

Exhibe Tucumán el más importante de los monumentos históricos de la nacionalidad: la vieja y austera casa donde se juró la Independencia Argentina, que anualmente es visitada por 300.000 personas, pero en el presente año superará con creces esa cifra. Se encuentra en la calle Congreso 151 y puede ser visitada todos los días, en invierno de 8 a 12 y de 14.30 a 18.30, y en verano de 7,30 a 12 y de 16 a 19.30.

La casa había pertenecido anteriormente a doña Francisca Bazán de Laguna. La sala principal, donde se celebraron las sesiones del magno congreso, es muy espaciosa. La mesa y el sillón presidencial fueron facilitados por don Bernardo de Zavalía; los escaños y sillas para los diputados fueron traídos de los conventos vecinos de Santo Domingo y San Francisco. La casa fue adquirida por el Estado el 25 de abril de 1874, y a fines de ese siglo se demolió toda con excepción del salón histórico, que fue recubierto por un templete. Finalmente, en 1943 fue recontruida en su totalidad, de acuerdo con viejos documentos y planos encontrados en un expediente de locación, por lo que la casa presenta el aspecto de lo que fuera en el año 1816. Ha sido convertida en un museo de cuadros y objetos de la época de la Indepencia y recuerdos históricos de la Provincia. En el patio de homenaje, además de gran número de placas, están dos magníficos altorrelieves de Lola Mora, del año 1904



Atractivos jardines, con plantas peculiares de las casas coloniales, ornamentan los soleados patios.

La sala donde se juró la Independencia Argentina se mantiene con el mismo aspecto que tenía en 1816. Sólo se han agregado los retratos de 23 de los 29 diputados presentes en la sesión culminante del 9 de julio. En la cabecera de la sala están los de Francisco Narciso Laprida (presidente), por San Juan, y José Mariano Serrano (Charcas) y Juan José Paso (Buenos Aires). En el frente opuesto se encuentran Teodoro Sánchez de Bustamante (Jujuy) y el presbítero Manuel Antonio Acevedo (Catamarca). En la pared opuesta a las puertas de entrada están colocados los retratos, de izquierda a derecha, de José Colombres (Catamarca), José Darragueira (Buenos Aires), Pedro Ignacio Castro Barros (La Rioja), Pedro Medrano (Buenos Aires), Pedro Miguel Aráoz (Tucumán), fray Justo Santa María de Oro (San Juan), Juan Agustín Maza (Mendoza), Mariano Sánchez Loria (Charcas), Esteban Agustín Gascón (Buenos Aires), Pedro León Gallo (Santiago del Estero), y José Ignacio Gorriti (Salta). A ambos lados de las puertas principales de entrada están Tomás Manuel de Anchorena (Buenos Aires), Pedro Francisco de Uriarte (Santiago del Estero), Tomás Godoy Cruz (Mendoza), fray Cayetano José Rodríguez (Buenos Aires), Antonio Sáenz (Buenos Aires), Mariano Boedo (Salta) y canónigo José Ignacio Thames (Tucumán).

Los seis cuadros restantes se están confeccionando y son los de José Severo Feliciano Malabia (Chichas o Charcas), José Antonio Cabrera (Córdoba), Eduardo Pérez Bulnes (Córdoba), Pedro Ignacio de Rivera (Mizque), José Andrés Pacheco de Melo (Chichas) y L. Gerónimo Salguero de Cabrera.

No estuvieron presentes, por diversas circunstancias, en la sesión del 9 de Julio, los diputados Juan Martín de Pueyrredón (Buenos Aires) y el canónigo Miguel Calixto de Corro (Córdoba).

Catedral de Tucumán

En 1685, con motivo del traslado de la ciudad de San Miguel de Tucumán desde el lugar de su primitiva fundación en Ibatín, se asignó para el principal templo de la provincia el lugar que hoy ocupa. Se lo construyó una vez desaparecida la primitiva capilla que, bajo la advocación de Nuestra Señora de la Encarnación, servía de iglesia matriz. Las obras se iniciaron en 1856, durante la gobernación de Celedonio Gutiérrez, bajo la dirección del ingeniero francés Pedro Etcheverry, con las decoraciones a cargo de Félix Revol. El reloj que funciona en una de las torres es el del antiguo Cabildo, que se levantaba donde hoy está la Casa de Gobierno.

Durante la batalla de Tucumán, tuvo su sede en la catedral el comando militar de Manuel Belgrano. Se encuentran allí los sepulcros del general Gregorio Aráoz de Lamadrid y del obispo José Eusebio Colombres.

Casa del obispo Colombres

La casa que perteneció al obispo José Eusebio Colombres, quien difundió en la Provincia el cultivo de la caña de azúcar y su posterior elaboración, se encuentra en el parque 9 de



En 1685, con motivo del traslado de la ciudad de Tucumán, se asignó en ella el lugar para la catedral, que es el mismo que hoy ocupa. Fue reconstruida en 1856.



Capilla de Trancas Viejo, recientemente reconstruida. Es monumento histórico nacional. Allí Belgrano retomó, en 1816, el mando del Ejército del Norte.

Entre las ruinas de la antigua ciudad de Tucumán se destaca la iglesia matriz "tan grande y capaz y de tan hermosa arquitectura, que en toda la provincia no hay otra semejante..."



Humilde espadaña de la tricentenaria capilla de San Ignacio, que se encuentra a unos pocos kilómetros de la localidad de La Cocha, en el sur de Tucumán.





Avenida principal de la ciudad de Aguilares, una de las mejor urbanizadas de Tucumán, y comprendida dentro de la zona azucarera de la provincia.



Frente de la casa del obispo Colombres, quien difundió en Tucumán el cultivo de la caña de azúcar y su posterior elaboración. Se encuentra en el parque 9 de Julio.

Julio y constituye una de las más características y representativas casonas coloniales de fines del siglo XVIII, parecida a los típicos cabildos por sus galerías en doble planta y con arcadas.

Se conservan en la casa los muebles que pertenecieron al obispo y, próximos a aquélla, existen los viejos mecanismos dentados, de maderas duras, que sirvieron para la molienda de la caña. Además del trapiche, en un galpón se pueden observar las pailas, cucharas y otros elementos utilizados en la primera fábrica de azúcar instalada en la provincia.

Museo folklórico

El Museo Folklórico del Noroeste, Manuel Belgrano, e Instituto de Estudios Folklóricos del Tucumán, tiene su sede en 24 de setiembre 565. Reúne manufacturas del Noroeste e indumentarias regionales. Se exhiben muestras de la artesanía de la zona, en cuero, madera, hueso, asta, plata, barro cocido, mimbre, palma, etc. Se puede visitar de martes a sábados de 8 a 13 y de 18 a 20, y domingos de 18 a 20.

Casa natal de Nicolás Avellaneda

Entre 1836 y 1837 se construyó la casa donde, es tradición, nació Nicolás Avellaneda, ilustre estadista y escritor, que fue Presidente de la Nación, hijo de Marco Avellaneda, héroe y mártir de la Liga del Norte.

El edificio fue el primero de dos pisos construido en Tucumán y el primero que tuvo aljibe. Su primer propietario fue José Manuel Silva, abuelo materno del prócer. La casa, compuesta de grandes salones, responde a dos épocas distintas: una de construcción regional y otra de características francesas, constituyendo un típico ejemplar de las construcciones de principios del siglo XIX. Está ubicada en Congreso Nº 52.

Camarín de la Virgen de la Merced

En la iglesia de La Merced, en Rivadavia y 24 de Septiembre, reconstruida totalmente en 1950, se conserva el antiguo camarín de la Virgen de la Merced, a la que Manuel Belgrano declaró en 1812 generala de los ejércitos patrios.

Antiguo Campo de la Tablada

La plaza Belgrano de la ciudad de Tucumán se llamó anteriormente Campo de la Ciudadela, por un edificio de muros almenados; Campo de las Carreras, debido a que allí se corrían carreras cuadreras, y primitivamente, en 1685, Campo de la Tablada. Fue el escenario de la batalla de Tucumán, librada el 24 de setiembre de 1812, en la que Belgrano venció a las fuerzas realistas de Pío Tristán. En 1814 el general José de San Martín instaló en ese lugar los cuarteles del ejército auxiliar del Perú y levantó el edificio almenado.

Sepulcro de fray José Manuel Pérez

En la iglesia de Santo Domingo, en 9 de Julio y San Lorenzo, se conserva el sepulcro de fray José Manuel Pérez, destacado orador sagrado, que representó a su provincia natal, Tucumán, en el Congreso General Constituyente de 1853.

Capilla de San José de Lules

En el camino del Aconquija, a 18 kilómetros de la capital tucumana, se encuentra la capilla de San José de Lules, que por legado del deán Salcedo a la Compañía de Jesús, en el siglo XVII, se convirtió en un vasto establecimiento de enseñanza, talleres y moliendas de trigo y azúcar en trapiches movidos por bueyes. En 1767, al producirse la expulsión de los jesuitas, todo fue abandonado, y por subasta pública fue repartido entre varios compradores. En 1871, los dominicos tomaron la fracción que circundaba al convento con sus casas y fundaron el Real Convento y Colegio de Misiones de Lules de Padres Domicos. La actual iglesia de dos torres y las dependencias que la completan son, evidentemente, por su arquitectura, obras del siglo XIX, pues no se conserva ningún detalle de lo que debió ser la primitiva reducción.

Iglesia de Trancas Viejo

La iglesia primitiva de Trancas Viejo fue construida en 1761, destruida

CATEGORICAMENTE SUPERIORES

amortiguadores

FRICROT-Gabriel

¡La línea más completa en amortiguadores!
Standard - Competición - Ajustomatic.
¡Primeros en calidad, seguridad y confort!
Distribuidos en todo el país por una organización de prestigio.

FEINSTEIN S.A.
COMERCIAL E INDUSTRIAL
Paraná 555 - Tel. 49-3695 - Buenos Aires

A 669
LPACIA



La Fiesta de la Zafra, que se realiza en Tucumán coincidiendo con la terminación de la cosecha, adquiere extraordinarias proporciones. Aquí vemos un muro con la contribución de los artistas plásticos al éxito de las reuniones.



Por el camino de Tafí del Valle a Amaicha del Valle se cruza por el Abra del Infiernillo. El túmulo levantado en el punto más alto del valle señala 3043 metros de altitud.

●

Menhir de más de dos metros de alto que se encuentra emplazado en los jardines del parque 9 de Julio de la ciudad de Tucumán. Fue trasladado desde El Mollar, localidad que se encuentra en el Valle de Tafí.



por un terremoto en 1826 y reconstruida sobre los cimientos de la anterior en 1827. Descuidada su conservación durante muchos años, fue restaurada recientemente. Es una capilla de estilo colonial, con dos frontones superpuestos. En 1761 fue centro de operaciones contra los indios. En 1812 pasó por Trancas el ejército realista, en cuya oportunidad el cura párroco, padre Paluna, se alistó con el general Tristán; en 1816, Belgrano retomó en ese lugar el mando del Ejército del Norte; en 1824, junto al muro del templo fue fusilado el general Bernabé Aráoz.

Capilla de San Ignacio

Cerca de la localidad de La Cocha, en las inmediaciones de la ruta nacional Nº 38, se encuentra la pequeña capilla de San Ignacio, cuya construcción data de 1746, y que luego pasó a depender de los jesuitas, como parte de una de sus estancias. En una de sus campanas se lee la fecha de la fundación.

Capilla de Chicligasta

La capilla de Chicligasta se encuentra sobre el río Gastona, cerca de su confluencia con el río Salí, a 89 kilómetros de la ciudad de San Miguel del Tucumán, con camino en buen estado hasta Leales (46 km) y el resto de huella. Las Termas de Río Hondo, también por huella, están a unos 30 kilómetros.

Se la cree construida sobre los restos de otra anterior. La actual se considera del siglo XVIII; en cambio, una de sus campanas es del siglo XVII. Se supone que San Francisco Solano estuvo en ella, y en su nave se conservan pinturas murales de autores desconocidos. Se venera una imagen de la Virgen de la Candelaria.

Ruinas indígenas de Quilmes

En el departamento de Tafí, en las proximidades del lugar llamado Antiguo Quilmes, o simplemente Quilmes, al este de la sierra de este nombre, se encuentra el Rincón de Quilmes, a 10 kilómetros de la ruta nacional Nº 40. En este lugar, sólo accesible a caballo, se hallan las ruinas de una antigua población indígena, notable por sus construcciones excepcionales y su gran extensión, las más importantes de este tipo en la Argentina. Se dividen en dos partes: la baja corresponde a las casas habitación del pueblo, que se prolongan en una superficie de tres kilómetros cuadrados; en la alta, sobre la parte superior del cerro, están las defensas y fortificaciones construidas por los indios quilmes aprovechando muy bien la topografía de la montaña. Estas ruinas de gran valor arqueológico constituyeron la última población de los quilmes, y se mantuvo hasta 1772.

Pueblo viejo de Ibatín

En Ibatín se fundó la ciudad de San Miguel de Tucumán, en 1565, y allí permaneció 120 años, hasta que fue trasladada a su emplazamiento actual, el 27 de setiembre de 1685. Hoy sólo se conservan los extensos cimientos, a través de los cuales se puede observar su trazado, que se extendía en 49 manzanas. Desde León Rougés, sobre la ruta nacional Nº 38, en el mojón correspondiente al km 1489, parte un camino que conduce a Ibatín, distante siete kilómetros.

Yacimiento arqueológico El Mollar

En el departamento de Monteros, valle de Tafí, y a 50 kilómetros de Acheral, sobre la ruta nacional Nº 38, que a su vez está a 48 kilómetros al sur de la capital tucumana, se encuentra el importante yacimiento arqueológico El Mollar, donde se hallan en dos grupos, separados entre sí un kilómetro, varios menhires o piedras paradas, de los cuales se exhibe uno en el Parque 9 de Julio, de Tucumán.

Su construcción monolítica y sus inscripciones constituyen aún un enigma para los arqueólogos. Pocos son los que se conservan enteros y en su posición primitiva. La mayoría están tronchados y diseminados por el suelo. Además de los de El Mollar, se hallan ejemplares semejantes en otros lugares de la zona, como El Rincón, Carapunco, Río Blanco y Capurro.

Ruinas indígenas del Aconquija

A una altura de 4.100 metros, sobre la falda oriental de las más altas cumbres del Aconquija, han sido localizadas las ruinas de un pueblo minero indígena, que se dedicaba a la explotación del cuarzo aurífero. En los alrededores se han descubierto, además, las ruinas de otros pequeños centros poblados. Para llegar al lugar es necesario viajar a Concepción, 82 kilómetros al sur de Tucumán, sobre la ruta nacional Nº 38. Luego seguir por la ruta nacional Nº 65 hasta Alpachiri. Allí se adoptará la ruta provincial Nº 349 hasta el lugar llamado La Jaya o Santa Rosa. Finalmente se seguirá a caballo a lo largo de un camino de traza indígena hasta la cuesta del cerro del Bolsón, distante unos 25 kilómetros de Santa Rosa.

Ciudad de San Miguel del Tucumán

La ciudad de San Miguel del Tucumán, sobre la margen derecha del río Salí, a una altura de 436 metros sobre el nivel del mar, fue fundada por Diego Villarroel el 31 de mayo de 1565 en Ibatín, como ya hemos dicho, y trasladada en 1685 a su actual emplazamiento. Se ha iniciado hace unos años una intensa renovación edilicia y cuenta con importantes comercios.

Además de los monumentos históricos nacionales, cuyos detalles particulares se han enumerado, la ciudad de Tucumán cuenta con interesantes paseos y atractivos alrededores. Sus museos poseen importantes colecciones. Citaremos el Instituto Miguel Lillo, creado el 11 de diciembre de 1930, sobre la base del legado del doctor Miguel Lillo, efectuado a la Universidad Nacional de Tucumán. La colección botánica consta de 437.000 ejemplares, dispuestos sobre cartulina y es el herbario más importante de Sudamérica. Las colecciones de aves comprenden 12.000 ejemplares, las de peces 13.000, las de mamíferos 700, las de batracios 13.500 y la de insectos, quince millones. Está ubicado en Miguel Lillo Nº 205 y se puede visitar de lunes a viernes, de 7,30 a 13,30, con autorizaciones expedidas por la Direc-

ción Provincial de Turismo o el Automóvil Club Argentino.

El Museo Etnográfico funciona en la sede del Instituto de Etnología de la Universidad Nacional de Tucumán, fundado en 1928 como una sección del museo de Historia Natural de la misma Universidad. Exhibe numerosas piezas del Chaco y otras zonas del norte argentino y Bolivia, además de una colección del Congo africano. Se puede visitar diariamente de 7,30 a 12,30, en Buenos Aires Nº 260.

El Museo Arqueológico del Instituto de Etnología también pertenece a la Universidad local y fue fundado en 1928. Concentra valioso material del noroeste argentino, Bolivia y Perú. Se puede visitar todos los días de 8 a 12, en Laprida Nº 366. El Museo Iramain fue fundado en 1938 por el escultor Juan Carlos Iramain y su esposa Mary Tood, y reúne importantes obras de arte de conocidos pintores y escultores argentinos. Se puede visitar los viernes y sábados de 19 a 22, en Entre Ríos Nº 27.

El Museo Pedagógico de Ciencias Naturales depende del Consejo Nacional de Educación. Se puede visitar solamente durante el ciclo escolar, en Crisóstomo Alvarez Nº 432.

Lugares de interés turístico

En los alrededores de Tucumán son numerosos los lugares de singular sugestión tradicional o folklórica o simplemente panorámica. El camino del Perú es un sector de la antigua senda que partía desde Santiago del Estero y la primitiva ciudad de Tucumán, seguía hacia el Norte y continuaba hasta el Perú. Se lo encuentra a unos seis kilómetros de la capital tucumana, justo sobre el límite de los departamentos Capital y Tafí. Una Gran Cruz marca el cruce con la avenida Mate de Luna, hacia el Aconquija.

Quebrada de Lules

Desfiladero por el cual corren las aguas de vertientes y manantiales que recibe el río Lules, en un marco permanente de lujuriosa vegetación. Existe allí una usina eléctrica que surte a Tucumán y otras poblaciones vecinas. Está a 19 kilómetros de la capital.

Villa Nougués y San Javier

Ubicadas en los contrafuertes del Aconquija, estas dos hermosas poblaciones veraniegas se levantan en lugares de extraordinario atractivo panorámico, desde donde se tiene un grandioso espectáculo de la ciudad de Tucumán. Para llegar hasta allí se pasa por el pintoresco Parque Aconquija, que constituye la reserva natural más importante del Norte.

Raco

Se encuentra Raco a 53 kilómetros de la capital y hasta 1.300 metros de altitud, después de pasar San Javier. Es región que conserva las puras tradiciones pastoriles en un marco de atractivas serranías y montes. Numerosos chalets y casas de veraneo se extienden en interminable sucesión.

Tafí del Valle

Uno de los más hermosos lugares de Tucumán es el valle de Tafí, antigua y tradicional zona de veraneo donde se mantienen sin mayores variantes muchas de las principales características coloniales, plenas de sugestión, en un ambiente plácido y de bucólicas reminiscencias. En el valle se fabrica el queso Tafí, famoso en el mundo por su inigualable paladar. En las cercanías están El Mollar, Carapunco y el Abra del Infiernillo. Tafí está a una altitud de 1976 metros, y su crecimiento como zona de veraneo se manifiesta por la construcción de numerosos chalets.

El Tajamar

Cerca de la localidad de Burruyaco, el río del Cajón o Tajamar forma un hermoso lago entre frondosas selvas, donde el Club Tucumán de Regatas cuenta con embarcaciones para la pesca del pejerrey.

San Pedro de Colalao

A 24 kilómetros de Trancas, desde la ruta nacional Nº 9, se encuentra la pintoresca villa veraniega de San Pedro de Colalao, de antigua data. En los alrededores, los ríos Tapias y Tacanas forman hermosos balnearios na-



turales, a una altura de 1.197 metros sobre el nivel del mar.

Amaicha del Valle

Siguiendo de Tafí del Valle y pasando el Abra del Infiernillo, se llega a Amaicha del Valle, a 167 kilómetros de Tucumán, en un luminoso lugar de los valles calchaquíes, famoso por sus tradiciones folklóricas, sus cantos y sus mitos. Se conserva el algarrobo bajo el cual descansó Diego de Rojas en 1543.

Colalao del Valle

Más allá de Amaicha, en el valle del río Santa María, como última población tucumana de los valles calchaquíes antes de entrar en Salta, se encuentra Colalao del Valle, de excelente clima para el veraneo, a 1815 metros sobre el nivel del mar.

Río Cochuna

El río Cochuna atraviesa una zona de extraordinarios panoramas y sus aguas descienden rumorosas desde El Clavillo, en la parte más alta del Aconquija. No obstante la altura, una verdadera selva subtropical cubre las riberas y los faldeos montañosos que enmarcan esta espectacular zona cercana al camino a Catamarca por la Cuesta del Clavillo.

Dique Escaba

Una importante obra de ingeniería hidráulica centraliza el dique y embalse Escaba, a 26 kilómetros de la ciudad Juan Bautista Alberdi, sobre la ruta nacional 38. Rodeada de hermosas serranías y con una exuberante vegetación, despierta la admiración del turista, con el atractivo adicional de la pesca, la caza, la equitación, el esquí acuático, el remo y el yachting. Allí tienen sus sedes cinco instituciones tucumanas. Club Tucumán de Pesca y Regatas; Club Unión Oeste, Club Náutico y de Pesca, Club Agua y Energía y Club Naútico y Pesca Ciudad Alberdi.

El pejerrey abunda en el lago del Escaba. Se han obtenido ejemplares de 65 centímetros y tarariras de tres kilos y medio. El clima seco y la temperatura agradable en toda época del año permiten el desarrollo de todas las actividades deportivas. La caza es particularmente atractiva, destacándose por su abundancia la pava del monte. Se cazan asimismo corzuelas, jabalíes, gatos onza, perdices, etc.

Los caminos que conducen a Tucumán

La provincia de Tucumán está atravesada por numerosas rutas pavimentadas, consolidadas y de suelo natural en buen estado de conservación. Los desplazamientos hacia los lugares de turismo no ofrecen mayores dificultades y por lo general los trechos a recorrer son breves dada la reducida superficie del territorio tucumano. Las principales rutas son las nacionales 9 y 38. La primera, luego de cruzar Santiago del Estero, atraviesa Tucumán y se interna en Salta. La 38 penetra desde el Sur por Catamarca, después de cruzar la cuesta del Totoral, y empalma en Tucumán con la 9, después de atravesar importantes ciudades como Aguilares, Juan Bautista Alberdi, Monteros, Concepción, Famaillá y otras.

De los caminos importantes que comunican con las mencionadas, están en primer término la Nº 333, que parte de Acheral, en la ruta Nº 38, hacia Tafí del Valle y los Valles Calchaquíes, donde empalma con la Nº 40. Desde Concepción se empalma con la ruta nacional Nº 65, que luego de pasar por la cuesta del Clavillo se interna en Catamarca por la zona de El Pucará, donde se bifurca hacia las ciudades de Andalgalá y Catamarca.

Itinerario Nº. 1: Córdoba - Ojo de Agua - Tucumán - Límite con Salta

La ruta nacional N 9, totalmente pavimentada a partir del 30 de junio del corriente año, une la ciudad de Córdoba con Tucumán y es la más utilizada para llegar desde el sur a la cuna de la Independencia Argentina, desarrollándose por camino enteramente llano. Cinco compañías constructoras de caminos se comprometieron a terminar la pavimentación del tramo de 111 kilómetros en Santiago del Estero, para completar la pavimentación de la ruta panamericana Nº 9, que une la ciudad de Buenos Aires con Jujuy.

Iniciamos la marcación del kilometraje en la ciudad de Córdoba:

702 CORDOBA. Estación de servicio del Automóvil Club Argentino, en avenida General Paz y Humberto Iº. Tel. 4636/4713.
705 Paso a nivel. Avenida Juan B. Justo.
706 Gomería.
707 Estación de servicio. Gomería.
708 Paso a nivel. Estación de servicio.
713 Bifurcación camino a Río Ceballos, Pajas Blancas y Los Boulevares. Seguir la ruta 9.
715 GUIÑAZU. Estación de servicio. Bar. Acceso a Colonia Tirolesa.
721 JUAREZ CELMAN. Nafta. Almacén.
723 Acceso a Unquillo.
735 GENERAL PAZ. Estación de servicio. Taller mecánico. Gomería. Bar.
747 Puente río Carnero (angosto), con curva peligrosa.
748 ESTACION CAROYA. Estación de servicio. Taller mecánico. Gomería. Bar. Policía caminera.
751 Cruce con ruta nacional Nº 156 a La Cumbre, por Ascochinga.
752 JESUS MARIA. Estación de servicio del Automóvil Club Argentino (adherida), en Tucumán 424. Taller mecánico. Gomería. Restaurante.
755 Puente río Jesús María.
766 Camino acceso a Barranca Yaco (4 Km).
773 Nafta. Puente río Pinto.
774,5 Empalme con la ruta nacional Nº 60 a Deán Funes y Catamarca.
784 VILLA GENERAL MITRE (acceso). Estación de servicio. Taller mecánico. Gomería. Restaurante.
786 Puente arroyo Los Mistoles.
802 LAS PEÑAS (acceso). Estación de servicio. Taller mecánico. Gomería. Bar.
803 Paso a nivel.
812,6 SIMBOLAR (acceso). Almacén.
819 Ermita virgen Nuestra Señora de Fátima.
826 SAN JOSE DE LA DORMIDA (acceso). Gomería. Restaurante.
829,5 Badén río Pisco Huasi, con semáforo para altura de la corriente.
837 Puente arroyo Guayacaste.
838 LOS SAUCES.
848 Almacén. Camino a El Rodeo, Sebastián Elcano y Churqui Cañada.
853 Puente arroyo Los Tártagos. Almacén.
860,5 RAYO CORTADO (acceso). Nafta. Taller mecánico. Gomería. Bar.
872 LOS CERRILLOS. Almacén.



Dique Escaba, monumental obra de ingeniería, en el sur de la provincia, de extraordinaria importancia hidroeléctrica.

●

En el fondo de El Mollar, en el valle de Tafí, se encuentran varios grupos de menhires, algunos de ellos con interesantes inscripciones.



881 Badén río Seco, con semáforo.
882 VILLA MARIA. Estación de servicio. Taller mecánico. Gomería. Restaurante.
892 Bar.
897 SAN MIGUEL
898 Puente aroyo San Miguel.
910 Límite provincial Córdoba - Santiago del Estero.
920 Puente arroyo La Primavera.
922 Agua.
923 Puente arroyo Lito.
926 Estación de servicio. Gomería. Taller mecánico. Restaurante.
927 OJO DE AGUA. Estación de servicio. Taller mecánico. Gomería. Bar.
930 Nafta. Gomería. Restaurante.
934 Puente arroyo Lomas Coloradas.
936 JUME. Cruce con ruta nacional Nº 98.
942 La Soledad. Almacén. Puente arroyo El Zanjón.
948 Piedra Blanca.
949 San Francisco.
955 La Guardia. Almacén.
961 Santo Domingo.
964,5 Se inicia un tramo de 111 kilómetros en pavimentación hasta villa San Martín, a terminarse el próximo 30 de junio.
978 Cerrito. Almacén.
988,8 Cruce vías del ferrocarril. Estación Ambargasta. Almacén. Taller mecánico. Gomería.
1007 Acceso a Saladillo. Almacén.
1008 Puente arroyo Saladillo.
1023,8 Guanaco Sombreana. Almacén.
1030 Simbol Pozo.
1048 Monte Redondo.
1049 Almacén.
1055 San Vicente. Almacén.
1066 Puesto de Juanes.
1076 Entrada a Villa San Martín.
1079 VILLA SAN MARTIN. (Estación Loreto). Estación de servicio. Taller mecánico. Gomería. Bar.
1088 Nueva Francia.
1091 Camino a Sumamao (15 Km). Almacén.
1099 SIMBOL.
1055 ARRAGA. Almacén.
1111 La Abrita.
1115 Almacén.
1118 SANTA MARIA. (Estación Ingeniero Ezcurra).
1121 Yanda. Almacén.
1124 Zanjón. Acceso a la estación (3 Km).
1131 Estación de servicio. Gomería. Bar.
1134 Arco de entrada a la ciudad de Santiago del Estero.
1135 SANTIAGO DEL ESTERO. Estación de servicio del Automóvil Club Argentino, en avenida Belgrano y Sáenz Peña. Tel. 2270. Taller mecánico. Gomería. Restaurante. Durante la temporada se controla la velocidad de los vehículos hasta Río Hondo.
1139 Estación de servicio. Policía Caminera.
1144 La Vernacha.
1147 El Puestito.
1164 Cañada del Medio.
1166 Las Palmeras.
1171 Rodeo de Soria.
1178 La Puerta. Almacén.
1185 Chañar Pozo. Almacén.
1193 Naranjitos.
1198 Cruce con camino viejo, de una mano.
1199 La Aguada.
1203 Puente arroyo Las Tinajas.
1204 LAS TERMAS. Estación de servicio. Taller mecánico. Gomería. Restaurante. Puente río Dulce. Policía Caminera.
1212 Mansupa.
1213 Aeropuerto.
1220 Bar.
1222 Límite provincial Tucumán - Santiago del Estero.
1236 LOS PUESTOS. Policía Caminera. Almacén.
1250 Bar.
1279 Almacén.
1283 Paso a nivel.
1290 Puente sobre el río Salí. Policía Caminera.
1290 TUCUMAN. Estación de servicio del Automóvil Club Argentino, en Crisóstomo Alvarez y Jujuy. Tel. 16049 y 16522.
1292 Paso a nivel.
1303 Paso a nivel.
1304 Estación de servicio.
1305 Camino a Muñecas. Estación de servicio. Puente canal Desagüe.
1306 Villa M. Moreno. Camino a El Colmenar.
1308 Camino a Los Pocitos.
1310,5 TAFI VIEJO. (Acceso 4 Km). Estación de servicio.
1313 Almacén.
1314 Los Nogales.
1315 Taller mecánico. Almacén.
1321 Puente río Saladillo.
1328 Se inicia una serie de puentes de una sola mano.
1329 Puente río Tapia.
1330 TAPIA. Almacén. Camino a Raco (20 Km) y San Javier.
1331 Puente arroyo Las Arcas.
1334 Puentes arroyos India Muerta y Salado.
1337 Puente arroyo Campo Redondo.
1342 Curva pronunciada.
1343 VIPOS. (Acceso, 4 Km).
1344 Fuente río Vipos.
1352 LA HIGUERA. (Acceso, 9 Km).
1353 Puente arroyo Choromoro. Bar.
1355 Nafta. Almacén.
1356 Estación Benjamín Paz. Almacén.
1357 Puente arroyo Ibaquín.
1358 Puente arroyo Titaquín.
1360 Puente arroyo Suri Yaco.
1361 Puente arroyo Cortaderas.
1362 Puente arroyo Potro Yaco.
1364 Puente arroyo Hornillos.
1366 Puente arroyo Molle Yaco.
1367 SAN PEDRO DE COLALAO. (Acceso, 24 Km). Puente arroyo Acequiones.
1372 Trancas. (Acceso). Estación de servicio. Almacén. Acceso a San Pedro de Colalao (24 Km).
1377. Puente arroyo El Tala.
1386 TALA. (Estación Ruiz de los Llanos). Nafta. Taller mecánico. Gomería. Bar. Policía Caminera. Se sigue al frente por la ruta pavimentada Nº 55, en dirección a Rosario de la Frontera. Desde aquí se inicia una nueva numeración; pero nosotros seguiremos adicio-



Construidas en plástico reforzado y con modernas líneas.

Pigmentadas en hermosos colores.

Compartimiento estanco en toda la eslora.

VELOCES
CONFORTABLES
ELEGANTES
SEGURAS
INSUMERGIBLES
SECAS

Fabricadas por:
APLICACIONES MATERIALES SINTETICOS de:

AVAN

SOCIEDAD ANONIMA INDUSTRIAL Y COMERCIAL

Distribuidores Exclusivos
CANESTRARI Y CIA.
Av. Lib. Gral. S. Martín 3061 y S. de Iriondo
Tel. 744-2086 - SAN FERNANDO - Bs. As.

NUEVOS MODELOS — AVAN

AVAN 200 CHINCHORRO - PESCADOR
ESLORA 2,99 mts./ MANGA 1,35 mts./ PUNTAL 0,56 mts.

AVAN 300 PESCADOR - DEPORTIVO
ESLORA 3,82 mts./ MANGA 1,46 mts./ PUNTAL 0,61 mts.

AVAN 400 V DEPORTIVA
ESLORA 3,90 mts./ MANGA 1,48 mts./ PUNTAL 0,60 mts.

VEALAS EN:
BINGO MOTONAUTICA - Av. Lib. Gral. San Martín 13510 - Martínez (Bs. As.)
FERNANDEZ CAPURRO S.C. DOMINGO - 9 de Julio 1480 - (Corrientes)
FUTURO S.R.L. - 1 de Mayo 119 - Concordia (E. Ríos)
REYNOSO Y GUIDONI Sup. Entrerriano 162 - Concepción del Uruguay (E. Ríos)
ALBERTO DONDERO Santa Fé 160 - Resistencia (Chaco)
JUAN JOSE MARTIN S.A.C.I.I.F. - O'Higgins 326-35 - Bahía Blanca (Bs. As.)
NAUTICA AVENIDA - Calle 7 Nº 491 - La Plata (Bs. As.)
ROBERTO LOVRINCEVICH - Balcarce 190 - Rosario (S. Fé)
CARLOS DOLINER - Rivadavia 133 - Campana (Bs. As.)
H. ALONSO Y R.O. BROZZI - Rivadavia 15198 - Haedo (Bs. As.)
JUAN E. RICCI Y GUILLERMO H. POTT G. - Las Heras 80 (Mendoza)
ANTONIO CASTAÑO & Cía. - 9 de Julio 867 - Gral. Roca (Río Negro)
NECONAUTICA S.R.L. - Calle 59 Nº 2863 Necochea (Bs. As.)
FRANCISCO J. TULI - Isla Oliva - Brazo Chico - (E. Ríos)
BESTENE S.C.C. - Rivadavia y Av. Fontana - Esquel (Chubut)
PEREZ Y MIRALLES - Chile 2699 - Mar del Plata

nando a los correspondientes a la ruta 9.
1386,6 Acceso a El Jardín y El Potrerillo.
1395 Puente río Tala. Límite provincial Tucumán - Salta. Policía Caminera.

Los detalles de la ruta hasta Salta, Jujuy y La Quiaca se han publicado en el número 26 de AUTOCLUB.

Itinerario N°. 2: Córdoba - Deán Funes - Frías - Lavalle - La Viña - Tucumán

Esta antigua ruta, a través de las Salinas Grandes y que sigue en buena parte el límite entre Santiago del Estero y Catamarca, ofrece cerca de 200 kilómetros de camino no pavimentado. Sigue desde Córdoba por Jesús María, como en el itinerario Nº 1, y luego hasta Quilino, donde termina el pavimento para ser reanudado después en la ciudad de Frías y, con otros cortes, entra en Tucumán por el Sur, hacia ciudad Juan Bautista Alberdi, en la ruta 38, que sigue hasta la capital de la provincia.

702 CORDOBA. Salida por la ruta Nº 9 hacia Jesús María.
752 JESUS MARIA.
774,5 Empalme con la ruta nacional Nº 60, que seguiremos en dirección a Deán Funes.
777 Acceso a Sarmiento. Estación de servicio. Taller mecánico. Gomería. Restaurante.
780 Acceso a Villa General Mitre y Sarmiento. Almacén.
786 Acceso a Villa General Mitre. Bar. Cañada río Pinto.
789 VILLA GUTIERREZ. Estación parada Km 801.
792 Bar.
800 AVELLANEDA. Nafta. Acceso a Las Peñas.
809 LOS POZOS. Almacén.
823 DEAN FUNES. Estación de servicio. Taller mecánico. Gomería. Restaurante. Policía Caminera. Camino a Ischilín, Cruz del Eje y Capilla del Monte.
825 Camino a Ischilín y Capilla del Monte.
842 El Bañado.
851 QUILINO. Estación de servicio. Taller mecánico. Gomería. Bar. Termina el pavimento.
853 Paso a nivel.
878 San José de las Salinas. Bar. Almacén. Gomería.
891 Paso a nivel.
893 Plena visión de las Salinas Grandes.
903 Lucio V. Mansilla. Nafta. Taller mecánico. Gomería. Bar.
915 Parada Km 931. Bar.
926,5 TOTORALEJOS. Almacén.
932 Límite provincial Córdoba - Catamarca.
934 Salinas Grandes.
942,2 Seguir al frente la ruta nacional Nº 157, hacia Frías. La Nº 60 sigue hacia la izquierda, para Casa de Piedra.
952 Parada Km 969. Almacén.
970 RECREO. Estación de servicio. Taller mecánico. Gomería. Almacén. Policía Caminera. Restaurante.
971,5 Estación de servicio. Restaurante. Paso a nivel.
982 Parada ferroviaria.
985,9 Paso a nivel. Límite Catamarca - Santiago del Estero
989 Se inicia un tramo de 20 kilómetros de pavimento.
990 Parada Km 1008.
1002 Parada Km 1017. Almacén.
1009 Termina el pavimento.
1010 SAN ANTONIO DE LA PAZ. Estación caminera del Automóvil Club Argentino. Auxilio mecánico. Gomería. Bar. Acceso hacia Catamarca por Icaño y Ancasti. Seguiremos el camino de la derecha en dirección a Frías.
1022 Ranchería.
1027 QUIROS. Almacén.
1032 Almacén. Acceso a Anjull.
1042,9 Puente río Albigasta.
1043 FRIAS. Estación de servicio. Taller mecánico. Gomería. Restaurante. Policía Caminera. Se reanuda el pavimento hacia Lavalle.
1045 Paso a nivel.
1070 TAPSO. Almacén. Acceso a Achalco.
1082 Parada Km 1098.
1093 LAVALLE. Nafta. Taller mecánico. Gomería. Restaurante. Policía Caminera. Cruce ruta nacional Nº 64, entre Santiago del Estero y Catamarca. Seguiremos por esta ruta hacia Las Cañas, en la provincia de Catamarca.
1094 Paso a nivel. Límite provincial Santiago del Estero - Catamarca. La ruta Nº 64 sigue en suelo catamarqueño con una sola mano y el mojón 1094, que marca la distancia desde Buenos Aires, corresponde al 106 de la ruta Nº 64. Daremos en primer término el kilometraje desde Buenos Aires y entre paréntesis el que marca la ruta hasta La Viña, donde se adoptará la ruta nacional Nº 38, que entra por el sur de Tucumán.
1102 (114) LAS CAÑAS. Desde aquí seguiremos por la ruta nacional Nº 67. Por la 64 se va a Catamarca, distante 100 kilómetros. Almacén. Doblar hacia la derecha, en dirección a Bañado de Ovanta y La Viña. Acceso a Ampolla y Las Tunas.
1105 (117) Badén río Las Cañas.
1111 (123) Acceso a Puesto del Medio, San Pedro y Dos Pocitos.
1120 (132) BAÑADO DE OVANTA. Almacén. Acceso a San Pedro y Guasayán.
1123 (135) Puente río Bañado de Ovanta.
1130 (142) Acceso a Manantiales y Alijilán.
1133 (145) El Abra.
1136 (148) Badén río El Abra. Desvío provisorio.
1141 (153) LOS ALTOS. Almacén. Policía Caminera.
1142 (154) BIFURCACION de caminos. Uno hacia La Viña y otro hacia Pueblo Huacra, en Tucumán, donde se une con el anterior por la ruta 38.
1150 (162) Obras del dique y embalse de Sumampa y Sauce Mayo.
1151 (163) SUMAMPA. Almacén.
1154 (166) Se reanuda el pavimento hacia La Viña.
1155 (167) LA VIÑA. Restaurante. se empalma con la ruta nacional Nº 38, que adoptaremos en dirección a Tucumán. Hasta La Viña hemos recorrido desde Córdoba 453 kilómetros. Los restantes 155 que faltan hasta San Miguel del Tucumán, los indicaremos de acuerdo con los mojones de la ruta nacional Nº 38.
1393,8 LA VIÑA.
1394/1396,5 Cuesta de La Viña.
1397 Termina el pavimento. Puente río Huacra. Límite Catamarca - Tucumán.



Vista parcial del hermoso lago del Escaba, en el sur de Tucumán, rodeado de una frondosa vegetación.

●

Iglesia de Tafí Viejo, en la cual se venera a la Inmaculada Concepción. Esta es una de las más hermosas localidades del interior de la provincia rodeada de grandes montes de cítricos.



Provincia de Tucumán

1397,2 Pueblo Huacra. Nafta. Taller mecánico. Gomería. Policía Caminera. Aquí empalma el camino que viene desde Los Altos.
1400 RUMI PUNCO. Almacén.
1406 Puente arroyo Manitala.
1408 Puente arroyo Pueblo Viejo.
1411 HUASA PAMPA. Gomería. Restaurante.
1416 Puente arroyo La Posta.
1418 LA POSTA. Almacén.
1423 Se reanuda el camino pavimentado hacia Tucumán.
1424 LA COCHA. Nafta. Gomería. Restaurante. Acceso al dique y capilla jesuítica tricentenaria de San Ignacio.
1430 Puente arroyo San Ignacio.
1432 Nafta.
1438 La Invernada. Almacén.
1441 Puente río Marapa. Lugar para camping.
1444 Paso a nivel.
1445 Restaurante.
1447 CIUDAD JUAN BAUTISTA ALBERDI (ex Villa Alberdi). Estación caminera del Automóvil Club Argentino. Tel. 14. Auxilio mecánico. Gomería. Restaurante. Acceso al dique Escaba por un camino serrano de 26 kilómetros de extensión. Alojamiento de emergencia en los clubs de la zona del dique. La hostería provincial no funciona.
1454 Puente arroyo Matazambi.
1457 Paso a nivel. Acceso a Los Córdoba y a Nueva Trinidad.
1458 RIO CHICO (1 Km). Puente río Chico.
1460,8 Paso a nivel. Puente río Barrientos.
1462 AGUILARES. Estación de servicio. Taller mecánico. Gomería. Restaurante. Importante ciudad de atractiva edificación. Muestra en sus muros la contribución de los artistas plásticos a la Fiesta de la Zafra.
1464 Estación de servicio. Restaurante.
1465 Puente río Medina.

1469 ALTO VERDE (Acceso, 1 Km).
1473 Paso a nivel. Nuevo camino a Alpachiri, y cuesta del Clavillo.
1474 CONCEPCION (Acceso). Estación de servicio. Taller mecánico. Gomería. Restaurante. Camino a Andalgalá y Catamarca por la ruta nacional Nº 65, por la cuesta del Clavillo, y a la zona del río Cochuna (37 Km). Concepción es una populosa ciudad comercial que ocupa, por su población, el segundo lugar en la provincia.
1475 Acceso a Concepción. Puente río Gastona (una mano).
1478 ARCADIA (Acceso, 1 Km).
1479 Paso a nivel.
1481 Puente río Seco (angosto).
1482 RIO SECO (Acceso).
1485 VILLA QUINTEROS (Acceso). Bar.
1489 LEON ROUGES. Camino de 7 kilómetros a las ruinas de Ibatín, antiguo Tucumán.
1490 Empalme con ruta provincial Nº 326 que conduce a Simoca, muy conocida por su feria tradicional.
1493 Puente río Pueblo Viejo.
1496 MONTEROS (Acceso, 1 Km). Estación de servicio. Taller mecánico. Gomería. Restaurante. Es una de las más importantes ciudades de la provincia.
1498 Puente río Romano (angosto).
1501 ACHERAL (Acceso). Empalme con la ruta a Tafí del Valle y Valles Calchaquíes.
1503 Puentes arroyos Hollinado y Arenilla.
1504 Puente arroyo San Gabriel.
1506 Puente Arroyo Agua Blanca.
1508 Almacén.
1510 Acceso a San José.
1511 Paso a nivel. Puente arroyo Maravilla. Estación de servicio.
1512 FAMAILLA (Acceso). Estación de servicio. Taller mecánico. Gomería. Restaurante. Puente río Famaillá.
1516 Acceso a Padilla (1 Km). Puente arroyo Totoral.
1520,8 Puente río Colorado. Acceso a San Rafael (1 Km).
1523 Puente arroyo Calimayo. Paso a nivel.
1524 La Reducción (acceso).
1526/27 Pasos a nivel.
1527 LULES (Acceso).
1529 Puente río Lules.
1530,5 San José de Jesús del Monte de los Lules. En este lugar están las ruinas de la estancia jesuítica, donde se cultivó por primera vez la caña de azúcar en la provincia de Tucumán.
1535 SAN PABLO (Acceso). Caminos a Villa Nougués, San Felipe y Quebrada de Lules.
1537 OBANTA. Almacén.
1539 MANANTIAL. Almacén.
1541 Policía Caminera.
1542 Entrada a San Miguel de Tucumán. Seguir el camino de la izquierda.
1548 SAN MIGUEL DE TUCUMAN (Centro). Estación de servicio del Automóvil Club Argentino, en Crisóstomo Alvarez y Jujuy. Tel. 16049 y 16522. Taller mecánico. Gomería. Restaurante.

Itinerario Nº. 3: Acheral a Tafí del Valle y Valles Calchaquíes

Los más importantes paisajes se registran a través de la quebrada que atraviesa el camino que conduce, primero, a Tafí del Valle para llegar más adelante a los Valles Calchaquíes. La belleza y frondosidad de la vegetación que cubre las laderas de las serranías, a lo largo de los ríos que serpentean junto al camino, hacen de esta ruta una de las más atractivas de Tucumán. Entre La Angostura y las inmediaciones del Monumento al Indio, el camino discurre a lo largo del río Tafí con rápidos y piletas de hermosos aspectos, y recibe numerosos afluentes que forman brillantes y rumorosas cascadas. En las cercanías del citado monumento, el Tafí recibe las aguas del arroyo Calavera y toma el nombre de río Los Sosas, o de La Angostura, de cautivantes panoramas,

Desde la capital tucumana se llega a Acheral por camino pavimentado (Ruta nacional Nº 38) y se empalma con la Ruta provincial Nº 333 hasta Quilmes, donde entronca con la Ruta nacional Nº 40 que une Santa María, en Catamarca, y Cafayate, en Salta. De Tucumán a Acheral son 48 kilómetros y desde este punto las indicaciones las daremos de acuerdo con los mojones de la ruta, que se inician en Acheral.

1 ACHERAL (Altitud 354 m). Almacén. Bar. Paso a nivel.
6 Bifurcación del camino, que luego de pasar Santa Lucía vuelve a unirse. Conviene seguir el de la izquierda.
7 SANTA LUCIA (Altitud 420 m). Almacén.
8 Santa Elena.
9 Río Cerda.
18 La Ramadita (altitud 555 m). El camino sigue el curso del Río Los Sosas.
18,5 Puente Río Chuscha.
23,5 Playa Larga (altitud 726 m). Caserío.
25 Estación de Obras Sanitarias Río de Los Sosas. Casa de Piedra.
27,7 Monumento al Indio (altitud 963 m). Se levanta esta importante obra escultórica, en una alta plataforma del camino. Culmina el monumento en una figura indígena de gran tamaño con los brazos en alto y en posición de avance. Diversos altorrelieves con escenas alusivas completan el basamento.
30 Campamento de Vialidad Nacional.
31 El Filo del Tigre.
33 Río en cascada.
35 Campamento de Vialidad Nacional.
36 Las Azucenas.
37 Puente de tablas Comedero del Dante.
38 El Nogalar (altitud 1402 m).
39 Puente Río Tafí.
43 Puesto de Vialidad Nacional.

FABRICADOS BAJO LICENCIA DE FRAM CORPORATION, U.S.A. POR FRAM ARGENTINA S.A.

FILTROS FRAM



POR MAS VUELTAS QUE LE DE...

PARA SU MOTOR

FILTROS **FRAM**

PARA ACEITE, COMBUSTIBLE Y AIRE

DISTRIBUIDORES:

BEAUDEAN, DO PORTO Y CIA. S.A.
CADMA S.A.
CIRA S.A.
DE ANGELIS S.A.
DITLEVSEN Y CIA. LTDA.
FEINSTEIN S.A.
GALVE HNOS. S.A.
COFFRE, CARBONE Y CIA. S.A.
WILL L. SMITH S.A.



La zona veraniega de Tafí del Valle ha experimentado un fuerte crecimiento en los últimos años. Los barrios de los alrededores, como el de La Banda, ofrecen nuevas y confortables viviendas.

44 Duraznos Blancos (altitud 1730 m).
47,5 Puente de la Angostura.
48 La Angostura (altitud 1890 m). Como su nombre lo indica, está en el centro de una extensa angostura de la quebrada.
51 Almacén. Puente Río del Rincón.
51,2 Desde este punto parte un buen camino hacia El Mollar (altitud 1950 m), donde se encuentran diversos monolitos de piedra llamados menhires o piedras paradas. Presentan algunas inscripciones que aún no han sido descifradas.
60/63 TAFI DEL VALLE (altitud 1976 m). Estación de servicio en construcción. Mecánica de emergencia y gomería. Restaurante. La hostería provincial funciona irregularmente
66 La Quebradita. Almacén.
70 Las Tacanas. El camino sube suavemente, sin pendientes extremas.
82 Carapunco (altitud 2915 m). Se encuentran en la zona algunos menhires similares a los de El Mollar. El camino sigue subiendo hacia el Abra del Infiernillo sin ofrecer mayores problemas.
84 ABRA DEL INFIERNILLO. Un pequeño monumento marca el punto más alto de la ruta, con 3042 metros sobre el nivel del mar.
88,3 Puente Río Amaicha. Se comienza a divisar el valle calchaquí y el Río Amaicha que sigue la dirección del valle. En su centro, rodeada de frondosa vegetación, se observa, a lo largo de muchos kilómetros de camino de cornisa, la localidad de Amaicha del Valle, y a lo lejos la sierra de Quilmes o del Cajón, mientras se acentúa en largas vueltas la bajada hacia el valle, con vistas que se prolongan hasta Quilmes.
93 Refugio y puente.
96 Alto del Tío. Amplia visión de los valles calchaquíes.
97,7 Zanjón de los Cardones.
101,9 Corpito. Escuela.
108,6 Ampimpa.
112 Acceso a Salas (5 Km).
118 AMAICHA DEL VALLE (altitud 1978 metros). Nafta. Almacén. Restaurante. La hostería provincial no funciona. Desde este punto se puede viajar a Santa María (Catamarca) por buen camino de 22 kilómetros de extensión. En la capilla de antigua apariencia se venera a la Virgen del Valle y a San Antonio y San Ramón.
126 Puente Río Amaicha.
131 Puente Río Santa María.
134 QUILMES O ANTIGUO QUILMES (Altitud 1778 m). Almacén. Empalme con la Ruta nacional Nº 40, entre Santa María y Cafayate, en los valles calchaquíes, que damos en el itinerario Nº 4.

Itinerario Nº. 4: Santa María Catamarca - Cafayate (Valles Calchaquíes)

Un interesante sector de los Valles Calchaquíes comprende el noroeste de Tucumán, hacia el norte y hacia el sur de Colalao del Valle. Por este motivo, consideramos que este trecho debe ser comprendido entre Cafayate (Salta) y Santa María (Catamarca), por la Ruta nacional Nº 40. Las distancias las daremos de acuerdo con los mojones de la Ruta Nº 40.

1001 SANTA MARIA (Catamarca; altitud 1900 m). Estación de servicio del Automóvil Club Argentino (Adherida), en Esquiú y Sarmiento. Taller mecánico. Gomería. Restaurante. Situada sobre la margen derecha del Río Santa María, forma parte de los Valles Calchaquíes. Zona de gran interés arqueológico, con restos de pucaráes y poblaciones prehispánicas.
1002,5 Río Santa María.
1006 Las Mojarras. En los alrededores restos de viviendas y defensas pircadas indígenas.
1010 FUERTE QUEMADO (Altitud 1967 m). Almacén. Cerca del pueblo pueden observarse diversas ruinas de viviendas y defensas de los primitivos habitantes de la región.
1014 Límite provincial Catamarca-Tucumán.
1022 Se inicia un sendero de 10 kilómetros hacia el Rincón de Quilmes, que se halla en malas condiciones de transitabilidad. Se encuentran en esa zona las ruinas más importantes de la Argentina, correspondientes a una gran población de los indómitos quilmes, quienes la habitaron hasta 1772.
1022,1 Río Quilmes.
1023/28 ANTIGUO QUILMES (Altitud 1778 metros). Almacén.
1024 Camino a Tafí del Valle.
1031 EL BAÑADO (Altitud 1860 m).
1033 ANJUANA. Almacén.
1042 COLALAO DEL VALLE (Altitud 1815 metros). Atractiva población en la margen izquierda del Río Santa María. Muy concurrida durante el verano por sus hermosas perspectivas serranas. A 3 kilómetros, Arbolar.
1051 Límite provincial Tucumán-Salta.
1063 TOLOMBON (Altitud 1745 m). Interesante población salteña con atractivos alrededores y grandes viñedos. Se encuentran en las cercanías las ruinas de una importante ciudad prehispánica.
1087 CAFAYATE (Altitud: 1.660 metros). Nafta. Taller mecánico. Gomería. Restaurante. Es Cafayate el centro de la vitivinicultura salteña, en medio de sugestivas sierras.

Circuito Nº. 5: Tucumán - Concepción - Cuesta del Clavillo

Esta excursión, que forma parte del itinerario a Catamarca por la cuesta del Clavillo, ofrece poderosos atractivos por las vistas panorámicas de las cimas nevadas del Aconquija y la visita a lugares como río Jaya, Las Pavas, Vallecito y Cochuna, que además de las espectaculares bellezas del paisaje, son escenarios muy cotizados para la pesca de truchas arco iris y salmonadas y la caza de jabalíes. Salida desde Tucumán por la ruta pavimentada nacional Nº 38, hasta Concepción. Las distancias las daremos de acuerdo con nuestro cuentakilómetros.

0 Km. SAN MIGUEL DE TUCUMAN.
37 FAMAILLA. (Altitud: 361 metros). Estación de servicio.
77 CONCEPCION. (Altitud: 366 metros). Estación de servicio. Taller mecánico. Gomería. Restaurante. Conocida antiguamente por Concepción de la Ramada, es una población importante, con interesantes alrededores turísticos. Desde allí se abandonará la ruta nacional Nº 38 y se adoptará el camino nacional Nº 65, hacia Alpachiri.
94 ALPACHIRI. (Altitud: 495 metros). Almacén. Desde aquí parte el camino hacia Santa Rosa (La Jaya), a la estación de piscicultura en Las Pavas y y a las ruinas indígenas del Aconquija, en la falda del cerro de las Minas.
104 El Potrerillo. (Altitud: 476 metros).
113 Río Cochuna. (Altitud: 1.020 metros). Es éste uno de los más cotizados lugares de pesca de Tucumán, en medio de un espectacular paisaje de bosques y cerros nevados. Se inicia la subida a La Banderita, en la Cuesta del Clavillo.
118 Las Lenguas. (Altitud: 1.400 metros).
125 LA BANDERITA. (Altitud: 1.846 metros). El sector más alto de la imponente Cuesta del Clavillo, con impresionantes panoramas de precipicios y cumbres nevadas del Aconquija.
139 Yunca Suma.
141 Río Potrero, límite provincial Tucumán - Catamarca.

Itinerario Nº. 6: Catamarca a Tucumán (por la cuesta de El Totoral)

El kilometraje lo indicamos de acuerdo con los mojones de la ruta, pavimentada en su mayor parte y en especial la folklórica cuesta de El Totoral.

1314 Catamarca. Salida de la estación de servicio del Automóvil Club Argentino por la calle República y su continuación Sarmiento, ruta nacional Nº 38 en buen estado.



En las pequeñas parcelas que dejan los montes entre San Javier y Portezuelo se trabaja la tierra con métodos primitivos. Aquí vemos a un plantador de zanahorias.

1316 La Chacarita. Almacén.
1317 Acceso a Pirquitas.
1320 Localidad de Tres Puentes. Acceso a San Isidro y Villa Dolores. Bar.
1330 Camino a El Alto, por la Cuesta de El Portezuelo. Doblar a la izquierda hacia La Merced. Policía Caminera. Termina el trecho de asfalto desde Catamarca.
1331 Localidad El Portezuelo. Bar.
1332 Pendiente con curva pronunciada.
1340 La Bajada (estación Rafael Castillo).
1348 Palo Labrado (apeadero Salcedo). Vado. Almacén.
1350 Se inicia un sector de vados y badenes.
1356 Amadores. Almacén.
1362 El Bastidor.
1364 Monte Potrero. Almacén.
1366 Sector pavimentado hasta el límite con Tucumán.
1368 Puente río Paclín.
1369 La Merced (estación Superí). Combustibles. Taller mecánico. Gomería. Restaurante.
1374 Extremo sur de la cuesta de El Totoral. Alcanza una altitud de 1.200 metros, en el kilómetro 1379.
1381 Agua de Mato. Bosquecillo para acampar.
1386 Vado arroyo El Duraznillo. Extremo norte de la Cuesta de El Totoral.
1391 Vado río El Pintado.
1393,8 LA VIÑA. Restaurante. Seguiremos hacia Tucumán de acuerdo con los detalles del itinerario Nº 2, que pasa por Huacra, Alberti, Concepción Monteros, Famaillá, etc.
1548 SAN MIGUEL DE TUCUMAN.

Circuito Nº. 7: Tucumén - Villa Nougués - San Pablo

Alcanza a los 65 kilómetros este atractivo circuito, que puede realizarse con partida y llegada en la ciudad de Tucumán, con salida por la avenida Mate de Luna. El desarrollo es el siguiente:

0 Km. SAN MIGUEL DE TUCUMAN. (Altitud: 436 metros). Por avenida Mate de Luna hacia Villa Luján, por ruta provincial Nº 308.
6 Cruce Camino del Perú. (Altitud: 452 metros). Tramo de la antigua ruta que llevaba desde Santiago del Estero y la primitiva ciudad de Tucumán, en Ibatín, en dirección al norte argentino y al Perú. En el cruce se ha levantado una gran cruz. Nafta. Acceso a Ingenio San José y Tafí Viejo.
8 MARCOS PAZ. (Altitud: 468 metros).
9 YERBA BUENA. (Altitud: 484 metros).
10 Acceso a Ciudad Hospital, en construcción.
13 PARQUE ACONQUIJA. (Altitud: 703 metros). Se inicia una fuerte subida.
23 SAN JAVIER (Anta Muerta). (Altitud: 1.220 metros). Restaurante. Seguiremos hacia Villa Nougués por la ruta provincial Nº 307.
38 VILLA NOUGUES. (Altitud: 1.250 metros). Restaurante. Zona de lujosas residencias. Iglesia de delicada arquitectura.
51 Mundo Nuevo.
54 SAN PABLO. (Altitud: 412 metros).
57 Empalme con la ruta nacional Nº 38, que adoptaremos en dirección a Tucumán.
58 OBANTA. (Altitud: 412 metros). Nafta.
60 MANANTIAL. (Altitud 413 metros). Nafta.
65 SAN MIGUEL DE TUCUMAN.

Circuito Nº. 8: Tucumán - San Javier Raco - Tapia

Este circuito, que barca zonas veraniegas de gran atracción, se inicia como el anterior, por la avenida Mate de Luna hasta San Javier (Anta Muerta), desde donde se seguirá la misma ruta provincial Nº 308 hacia la derecha. El desarrollo es el siguiente:

0 Km. SAN MIGUEL DE TUCUMAN, por avenida Mate de Luna.
23 SAN JAVIER (Anta Muerta). (Altitud: 1.220 metros). Restaurante. Seguir la ruta provincial Nº 308 en dirección a San Javier, extensa zona veraniega. Hostería.
23,1 Doblar hacia la izquierda.
23,2 Hostería Provincial.
26 Almacén.
28/30 CIUDAD UNIVERSITARIA, en construcción.
29 Puerta de San Javier. (Altitud: 1.175 metros).
34 La Sala. (Altitud: 936 metros).
35 SAN JAVIER. (Altitud 1.010 metros). Almacén.
36 Arroyo de la Sala.
37 Almacén.
39 Portezuelo.
41 Puente de madera.
48 Cruce camino Raco - Tapia. (Altitud: 1.000 metros). Río de Raco. Tapia, hacia la que volveremos en el regreso desde Raco, está a 16 kilómetros desde este punto.
50 Comisaría de Raco.
52 Las Tipas.
54 RACO. (Altitud: 1.172 metros). Cautivante zona de turismo en medio de hermosas serranías. Restaurante. A cuatro kilómetros está la pintoresca zona de Siambón, donde termina la ruta provincial Nº 316, por la que se vuelve a la localidad de Tapia, sobre la ruta nacional Nº 9, y desde donde se regresa por camino pavimentado a la ciudad de Tucumán. Desde Raco a Tapia son 20 kilómetros, y desde Tapia a Tucumán, 36 kilómetros, por lo que el circuito cumplido se desarrolla a a través de unos 110 kilómetros en total. La zona de Raco está llamada a un creciente desarrollo, pues se llega desde Tucumán por camino llano. Cuenta con hermosos sectores, como Los Rastrojos, donde se encuentra una moderna capilla, en la que se venera a Nuestra Señora del Valle. En Siambón los padres benedictinos poseen un amplio monasterio, y en San José se encuentra una hostería abierta todo el año.

EL 62º ANIVERSARIO DE LA FUNDACION DEL A. C. A.





y el "Día del Empleado" de la Entidad celebróse jubilosamente.

•

Veinte años de fecunda labor. El señor Domingo M. Armendáriz, Gerente General del A. C. A., recibe el diploma recordatorio.

•

Los autoridades de la Institución entregan al señor J. A. Angel Ruiz un presente por su actuación en la Institución durante 40 años.

ALTO RENDIMIENTO



SKF

Los rodamientos SKF por su materia prima seleccionada y por su proceso de elaboración técnicamente estudiado con máquinas y métodos modernos, garantizan una alta calidad de terminación, en su material y medidas, lo cual es causa de su gran capacidad de carga y duración. Donde sea que se utilicen los rodamientos SKF, tanto en los más diversos tipos de maquinarias como en algunos instrumentos indispensables para nuestra vida diaria, se comprueban invariablemente su óptima calidad y su ALTO RENDIMIENTO.

COMPAÑIA SKF ARGENTINA
S. A. Comercial e Industrial
PERU 545 - BUENOS AIRES - VIAMONTE 1450
T. E. 33-3061 T. E. 40-3417/19-3649
MENDOZA: San Luis 53 CORDOBA: Avenida Gral. Paz 369
TUCUMAN: Salta 127 ROSARIO: Corrientes 380



Mercado al aire libre de la ciudad de Formosa. Allí la bicicleta y los cestos son dos elementos bien típicos de la provincia.



Entre la Argentina y el Paraguay se efectúa un tránsito permanente de "contrabando hormiga" entre Clorinda y Puerto Elsa.



FORMOSA es un



En las fiestas tradicionales de la producción de la provincia de Formosa, tienen las carrozas como principal ornamento de la decoración las naranjas y pomelos de la región.

AUNQUE los españoles habían tomado conocimiento de lo que hoy es el territorio de Formosa desde el siglo XVI, su origen se vincula con la solución dada al litigio de límites con el Paraguay. Su vida política se inicia con la fundación de Formosa por el comandante Luis Jorge Fontana, el 8 de abril de 1879. En la ceremonia que se realizó con este motivo, el comandante Fontana dijo: *"Formosa es un pedazo de nuestro porvenir"*, y no existen dudas, a pesar de las vicisitudes sufridas, que Formosa con la transformación de sus riquezas y potenciales en fuentes efectivas de progreso, convertirá en realidad lo que hoy se avizora como porvenir de incalculables proyecciones.

Continuidad del territorio del Chaco, al cual estuvo primitivamente unida, formando una sola entidad política, la provincia de Formosa ofrece las mismas características que su vecina. Inmensos bosques, llanos, esteros, y cuatro caudalosos ríos le dan su forma cuadrangular: Pilcomayo, Bermejo, Paraguay y Teuco. Es extraordinaria la naturaleza de Formosa, con sus múltiples bellezas, sus palmeras espectaculares, naranjos, quebrachales, algodón y extensos cultivos agrícolas, aunque la ganadería constituye una de las mejores fuentes de su riqueza viva.



Vista parcial aérea de la ciudad de Formosa, que se extiende junto al río Paraguay, donde cuenta con un activo puerto.

pedazo de nuestro porven r



Inmensos bosques de palmeras cubren una vasta superficie de la provincia de Formosa. Se repite en diversos lugares el espectáculo de las palmeras reflejadas en ríos y riachos.

Autoclub informa

15 AÑOS DE WOBRON S. A. I. C.

Con un almuerzo realizado en el Alvear Palace Hotel, en honor de la Prensa, celebró WOBRON S.A.I.C., el décimo quinto aniversario de la fundación de la Empresa.

En este agasajo al que asistieron representantes de toda la prensa especializada, hizo uso de la palabra el ingeniero Julio Broner, presidente de la Empresa, quien reseñó lo realizado en el curso de los quince años transcurridos, destacando la trascendencia de la fecha que se celebra y anunciando la pronta iniciación de las obras destinadas a la erección de la nueva planta en General Pacheco, a la altura del kilómetro 20,5 del acceso Norte de la Ruta Panamericana, de diez mil metros cuadrados de superficie cubierta, en un terreno de alrededor de sesenta y dos mil metros cuadrados, en la que se concentrarán todas las labores fabriles y que contará con los mayores adelantos técnicos en la materia.



Fue producido el pistón Mahle No. 4.000.000

Cumplida la última etapa de fabricación del pistón Mahle Nº 4.000.000, los directivos de Buxton S.A., juntamente con operarios de las secciones fundición, mecanización, estañado y control, celebran jubilosamente tan grato acontecimiento, en las instalaciones industriales de la localidad de San Martín.



Ford exporta partes estampadas a los EE.UU.

En el vapor "Mormacdawn" fue embarcado con destino a Newark (Estados Unidos) el primer envío de partes estampadas, producidas en el Centro Industrial Ford de General Pacheco, y que están destinadas a integrar pick-ups Ford F-100 fabricadas por Ford Motor Company.

Este embarque señala el alto grado de tecnificación logrado en la materia, que origina la primera exportación de partes a un mercado automotriz de la importancia y magnitud del de los Estados Unidos, lo que asegura importantes perspectivas económicas para la industria local. El envío de Ford Motor Argentina responde, por otra parte, a la política de intensificar la exportación de productos no tradicionales del país.

Cabe destacar que Ford Motor Argentina ya exporta motores y accesorios afines a Chile, accesorios al Uruguay y, a partir de este transcendente envío, partes estampadas a los Estados Unidos.

EL NUEVO VALIANT IV HACE SU APARICION CON GARANTIA POR

En el coche Gran Turismo de la línea Valiant de Chrysler Fevre Argentina, se ha colocado un capot de nuevo diseño que permite una mayor visibilidad. Al igual que las otras dos versiones del nuevo Valiant, el GT se entrega con una garantía de tres años o 36.000 km de recorrido. Es un automóvil deportivo, con un poderoso motor Slant Six, de dos carburadores, que desarrolla una fuerza de 180 h. p. a 4.800 r. p. m. La fotografía revela detalles de su aspecto exterior. Su interior ofrece las máximas comodidades.

Majestuoso es el aspecto que presenta el Valiant Coronado, salido del complejo automotriz de Chrysler Fevre Argentina, en San Justo (Buenos Aires). La parte delantera de este coche, con su nueva parrilla de aluminio extendido y anodizado —que caracteriza también a las otras dos versiones de la nueva línea Valiant— da una clara muestra de su lujo. De elegantes líneas y cualidades extraordinarias en cuanto a técnica y confort, el Coronado constituye un orgullo para la industria nacional.





NOVEDOSO PRODUCTO PARA AISLAR PARTES ELECTRICAS

Ha sido lanzada a plaza un novedoso producto destinado a aislar las partes eléctricas del automotor, aplicable también a motores marinos fuera de borda y a toda maquinaria industrial que sufra los efectos de la condensación. Se trata del Hidroaislante Rotterdam, marca registrada por E. I. Belforti y Cía. S.R.L. Es un líquido que, al ser aplicado sobre las partes eléctricas —bujías, distribuidor, etc.—, forma una película protectora que resiste firmemente las lluvias, la intemperie, y aun el agua a presión. Sólo se puede quitar mediante solventes —basta en tal caso un trapo o estopa embebida en alcohol— y resultan suficientes tres o cuatro aplicaciones por año para asegurar a la parte protegida una aislación absoluta. El Hidroaislante Rotterdam se presenta en aerosol, en envases de 180 c. c., que rinden para varias aplicaciones.

Estereofonía sobre ruedas

Primero fue la calefacción, luego la refrigeración, más tarde la radio. Ahora, la firma International Electric S. C. P. A. con licencia exclusiva de Taiko Electric Works Ltd. Audio Device División Tokyo-Japón ha presentado en nuestro país un producto, el "Car Etereo Interelectric", que permite a los automovilistas escuchar música estereofónica con sólo mover una mano.

BUENOS AIRES, MERIDIANO DE CULTURA

Todos los domingos, de 22 a 23, se transmite por LS6, Radio América, la audición "Buenos Aires, meridiano de Cultura", de la que son directores los señores Jorge Caldas Villar y Diego Baracchini y en la que colaboran Ulyses Petit de Murat, Ernesto B. Rodríguez, María Angélica Bosco, Edmundo Eichelbaum, Arrando Asti Vera, Bernardo Koremblit, Rodolfo Arizaga, Haydée Jofré Barroso, Kive Staif, Syria Poletti, Susana Rinaldi y Roberto Aulés.

Esta revista radiotelefónica de las artes, las letras y el espectáculo ha entrado en su octavo año.

LAS CUBIERTAS SIN CAMARA

Las cubiertas sin cámara, que Goodyear fabrica en nuestro país, en razón de sus ventajas, son utilizadas como equipo original por las fábricas de automotores de los Estados Unidos, en casi un ciento por ciento de los casos. Entre las principales características de este tipo de cubierta se hallan las siguientes: **revienta con mucho menor frecuencia**, precisamente por carecer de cámara, lo que resulta de gran importancia en la ruta, dado que aumenta el coeficiente de seguridad en la marcha; por otra parte, el aire contenido en su interior **escapa lentamente**, dando tiempo al conductor para arribar a algún lugar donde la cubierta pueda ser reparada; además, la cubierta sin cámara marcha **siempre más fría** que la con cámara, porque al ser menor el espesor del caucho que rueda, es también menor el calor producido. Sumadas a las ventajas señaladas, también es evidente una mayor suavidad en el andar del automóvil equipado con cubiertas sin cámara: ellas representan **mayor descanso** para el automovilista y **menor costo** de mantenimiento de la carrocería.

El sistema "Simplug" permite su reparación **estando colocada** en el automóvil, y en **pocos segundos**.

3 AÑOS O 36.000 KILOMETROS

La fotografía permite observar la prestancia del automóvil de pasajeros Valiant IV, construido por Chrysler Fevre Argentina, en su nuevo diseño, que hace su aparición con una garantía de tres años o 36.000 km de recorrido. Luce también nuevos tonos de pintura. En su interior ha sido dotado de máximo confort. Equipado con un potente motor Slant Six de 137 h. p. a 4.000 r. p. m., destácase en este coche el eje trasero de gran rendimiento y economía.



DOS NUEVOS COCHES ARGENTINOS

General Motors Argentina y Fiat Concord han incorporado a sus respectivas líneas de producción sendos coches de nuevo modelo destinados a sus múltiples usuarios. Son ellos el Chevrolet Super 1966 y el Fiat Coupé 770, de cuyas principales características nos ocupamos seguidamente.



El Chevrolet Super 1966

El Chevrolet Super 1966 trae importantes adelantos mecánicos y se distingue por una lujosa presentación exterior e interior. En materia mecánica el Super 1966 ha sido equipado con un nuevo conjunto propulsor. El eje trasero es de diseño exclusivo, la caja de velocidades ha sido balanceada para mayor precisión y el eje del cardan tiene aislación acústica interna. El motor "sobrecuadrado" tiene mayor potencia y presenta perfeccionamientos en cuanto a eficacia de llenado y vaciado de cilindros, mediante un sistema mejorado de múltiples de admisión y escape. Eso, sumado a un árbol de levas de mayor levante, se traduce en una respuesta vivaz al acelerador, comúnmente conocida por "pique". El coche que comentamos tiene como equipo standard luz de retroceso, panel de instrumentos acolchado, limpiaparabrisas de dos velocidades, lavador de parabrisas, traba del cierre del capot y viseras acolchadas.



El Fiat Coupé 770

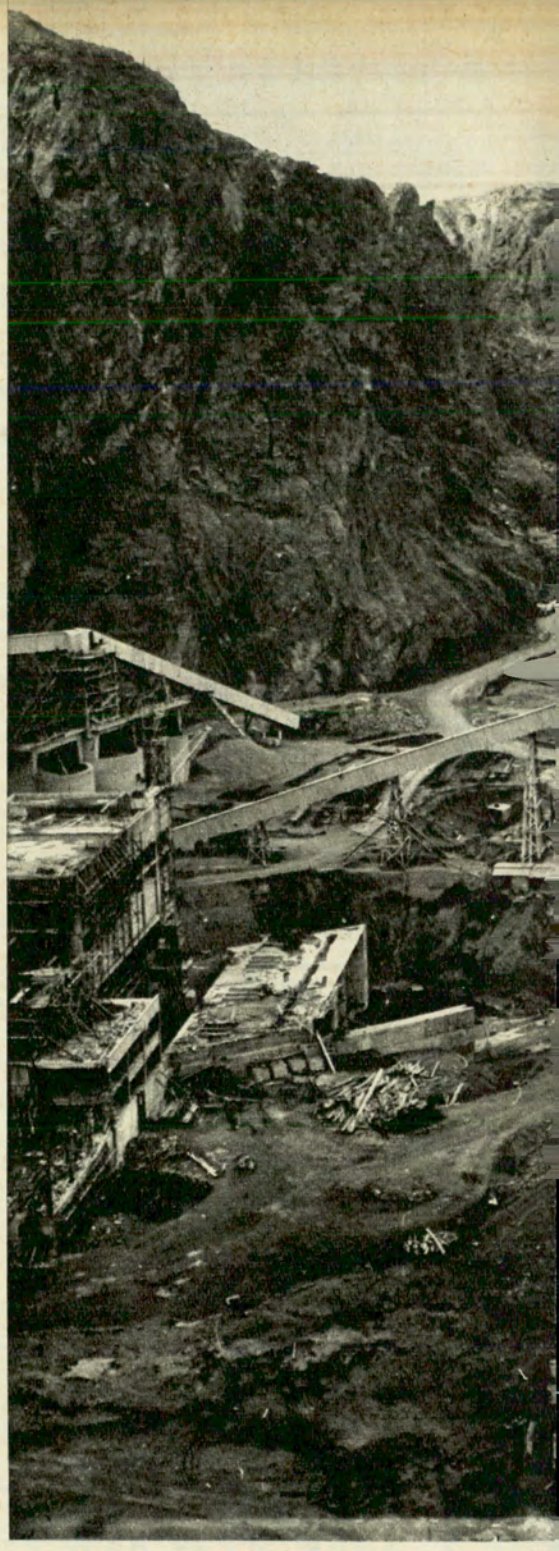
El Fiat Coupé 770 es un coche, expresión de una nueva línea, que se suma a la integrada por los modelos 1500-C Gran Clase, 1500-C Familiar, 600-E y Multicarga.

Equipado con motor posterior de cuatro cilindros en línea, con una cilindrada de 767 cc, con relación de comprensión de 8/1 y una potencia de 36 CV (SAE), cuenta con especiales detalles de seguridad, como las luces rojas indicadoras de "puerta abierta" y con un amplio baúl portaequipajes en la parte delantera.

Su longitud total es de 3,685 metros, y la distancia entre ejes, de dos metros; tiene 1,430 metros de ancho total y 1,320 de alto.

PRIMERA VISITA PRESIDENCIAL A CHUBUT

Del libro: "Chubut, ensueño y realidad"
de MARIA PIA L. STRASSER



En esta notable vista panorámica vemos la ubicación que tiene en la provincia de Chubut la usina hidroeléctrica del dique Ameghino, obra de gran aliento y de real necesidad.



Vista general de Comodoro Rivadavia, cuna del petróleo argentino, ciudad ubicada en la costa del Océano Atlántico, que fue capital de la antigua zona militar del mismo nombre.

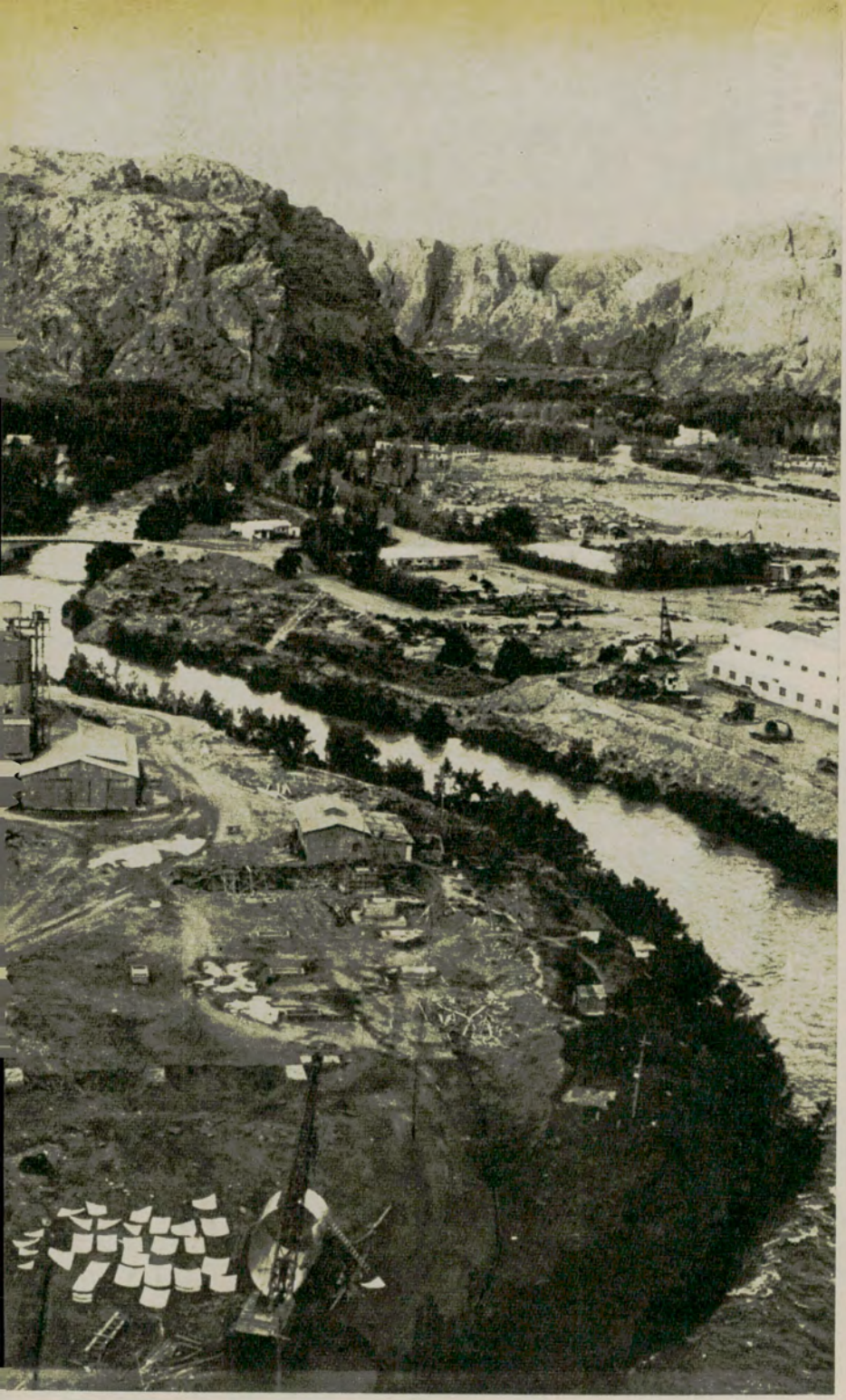
EL presidente de la Nación general Julio A. Roca, fue el primer gran estadista que puso sus pies en el Chubut.

Visitó la colonia y en esta ocasión, los pobladores mostraron ser poseedores de un gran fervor argentinista.

Las impresiones de Roca sobre el estado del valle del Chubut pueden resumirse en uno de los discurcursos pronunciados con motivo de la visita.

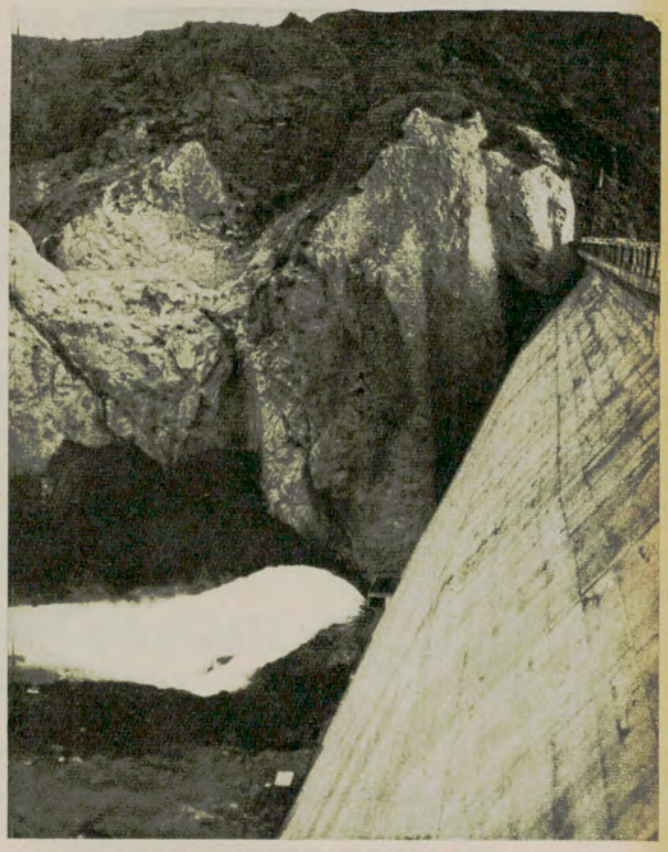
El periódico del Valle, "Y Draford", el 21 de abril de 1899 publicó el texto del discurso presidencial. Dijo Roca:

"He venido a ver por mí mismo el resultado de vuestros esfuerzos.





Un detalle del puerto de Comodoro Rivadavia que no está a tono con la importancia de la zona a cuyas necesidades sirve.



En la foto superior, un detalle de la presa del dique Ameghino. Abajo, el valle del río Chubut, en el que la Naturaleza ha prodigado sus dones con esplendidez.



Son más grandes y mejores de lo que esperaba. Habéis luchado no sólo contra la naturaleza cruel, sino, lo que es más difícil, contra el aislamiento y la soledad, y por ello merecéis el agradecimiento nacional. Por otra parte, fuísteis dejados solos, porque la Nación estaba en medio de dificultades y sin recursos para socorreros. Ahora, las cosas son distintas. Nuestros grandes barcos surcan estos mares y habrá una comunión más fácil y frecuente entre nosotros. Si como os quejáis, los ejercicios militares del domingo son contrarios a vuestras creencias religiosas, no os impida esto ser los mejores ciudadanos y cumplir vuestros deberes nacionales cualquier día de la semana.

"Fui extremadamente complacido viendo la obra de vuestros esfuerzos y perseverancia. Y la tenacidad que caracteriza a vuestra gente. Lo haré conocer a la república entera, en vuestro homenaje. Mis amigos galeses: podéis confiar en mi ayuda. Tenéis en el Presidente vuestro mejor defensor. Con el mayor placer estrecho vuestras manos de gente buena y sana, que ayudan a engrandecer la Nación, sin ruido, pero efectivamente."

NOTICIAS DE LA FITAC (Federación Interamericana de Touring y Automóvil Clubes) y entidades adheridas

POR EL MAYOR ACERCAMIENTO DE LOS PUEBLOS DE AMERICA

Por MARILUZ INJOQUE
Secretaria Ejecutiva de la F. I. T. A. C.
Para Autoclub

EN 1941, cuando la Segunda Guerra Mundial interrumpió la acción de los organismos internacionales que, con sede en Europa, agrupaban a los clubes nacionales de turismo y automovilismo del orbe, se hizo evidente la necesidad de constituir un Organismo Regional Americano que afiliara a los clubes del continente. El deseo fue claramente expresado por el II Congreso Interamericano de Turismo y el III Congreso Panamericano de Carreteras. Así nació la Federación Interamericana de Automóvil - Clubs (FIAC), que hoy es Federación Interamericana de Touring y Automóvil Clubes (FITAC).

Después de la guerra, el Turismo y el Automovilismo cobraron especial interés dentro del fenómeno de reconstrucción de los países de Europa, devastados por el conflicto. En América estas mismas actividades recibieron mayor atención cuando se comprendió su trascendencia en el proceso de desarrollo económico y social. La acción gubernamental, para promover el Turismo y Automovilismo encontró el apoyo y la experiencia de los clubes o asociaciones que, con mucha anticipación, habían destacado la importancia de estas actividades y se habían dedicado a servirlas.

Qué son los clubes o Asociaciones de Turismo y Automovilismo

Normalmente se piensa en estas instituciones cuando se necesita de ellas, individual y concretamente. Sea una licencia para conducir, sea un plano de carreteras, sea el auxilio mecánico que salvará una emergencia, se recurre a ellos por un servicio. No se hace filosofía. Pero hay una filosofía social y económica en el espíritu de cada una de estas organizaciones.

Las cooperativas han impresionado como un magnífico planteamiento de los hombres que se unen para obtener mayores servicios directos. Es una filosofía social y económica. Los clubes o asociaciones de turismo y automovilismo superaron estos conceptos. Porque la cooperación para los servicios se produjo con más amplitud que el interés egoísta de cada uno de los integrantes. La cooperación se proyecta a la colectividad, sin límite de localidad, provincia o frontera internacional. La acción de servicio llega al individuo por dos canales. El servicio directo, que es el más perceptible, y el beneficio logrado como resultado de las campañas para el desarrollo del turismo y automovilismo en todas sus formas y manifestaciones.

Sin propósito de lucro

Y para que la acción de los clubes no tenga fronteras, la FITAC aúna los esfuerzos y los proyecta en el nivel continental, Por esta razón, cada club nacional cuenta con los medios para servir en el orden interamericano.

Como los Clubes y Asociaciones de Turismo y Automovilismo, la FITAC carece de propósitos de lucro. Ha cumplido ya una labor interesante. Sus iniciativas, campañas y gestiones, han contribuido a la facilitación del turismo y el automovilismo. Estableció el primer documento aduanero típicamente americano para los viajes en automóvil (libreta de pasos por Aduana). Ha servido intensamente para la integración del Sistema de la Carretera Panamericana, la implantación de servicios complementarios en los caminos y muchos otros vinculados con los viajes. Es cauce para el intercambio de informaciones y experiencias relativas a la seguridad en el tránsito, el señalamiento vial, la edición de publicaciones cartográficas, la mejor utilización del automóvil y de los caminos.

Es un organismo internacional privado. No se le siente en la vida cotidiana, porque, como debe ser, su contacto con los automovilistas y los viajeros se produce a través de los clubes y asociaciones. Estos organismos, que constituyen un símbolo de lo que puede hacerse por la unión de las gentes de buena voluntad, son realmente la FITAC. •

SEMINARIO PARA FUNCIONARIOS DE AUTOMOVILES Y TOURING CLUBES AFILIADOS A LA FITAC

SE REALIZARA EN LA SEDE CENTRAL DEL AUTOMOVIL CLUB ARGENTINO A PARTIR DEL 12 DE SETIEMBRE

EN la XXI asamblea de la FITAC realizada en Asunción del Paraguay, fue aprobada la resolución IX-B, en base a un proyecto presentado por el Automóvil Club Argentino con el propósito de colaborar en el programa de Asistencia Técnica propiciado por esa Federación.

De acuerdo con la propuesta del Automóvil Club Argentino, se realizará un seminario de capacitación del personal, al cual han sido invitadas a participar las entidades afiliadas, a través de un ejecutivo o funcionario por institución, para que concurran a dichas jornadas de estudio.

El Seminario de Capacitación se realizará en la sede del Automóvil Club Argentino a partir del 12 de septiembre próximo, y tendrá una duración aproximada de catorce días. El A. C. A. se hará cargo de los gastos de alojamiento y comidas de los participantes, por el tiempo que dure el seminario, mientras que los gastos de traslado de ida y regreso de los participantes correrán por cuenta de los respectivos clubes que acepten la invitación.

Al resolver los detalles de la organización la Comisión Directiva del Automóvil Club Argentino destacó el deseo de que este seminario sea una verdadera demostración de la obra que en materia de turismo, tránsito, vialidad, automovilismo y servicios de previsión viene desarrollando la institución.

El programa a desarrollar es el que consignamos a continuación:

PRIMER DIA: Exposición sobre organización del A. C. A. en sus aspectos directivos y administrativos, breve resumen de las finalidades y objetivos de la institución, plan Automóvil Club Argentino - Yacimientos Petrolíferos Fiscales, y vinculación y convenios con los gobiernos de provincias y otros organismos.

SEGUNDO DIA: Tema: División Socios (Organización integral de la división - Tareas a su cargo - Estatuto social - Reglamento de socios - Categorías - Cuotas - Derechos y Obligaciones.)

TERCER DIA: Información general, turismo nacional e internacional, aduanas, pesca, recreos y campamentos, agencia de viajes y turismo y organización general de la División Turismo.

CUARTO DIA: Contabilidad mecanizada. Oficina de Métodos y Estudios. Cartografía, señalamiento, relevamiento y guías.

QUINTO DIA: Por la mañana: Comentarios "open forum" sobre lo desarrollado hasta el momento. Al mediodía: Red nacional de servicios del Automóvil Club Argentino. Estaciones de servicio y camineras. Servicios de auxilio. Servicio de Radiocomunicaciones. Red de Moteles. Convenios con gobiernos provinciales, playas de estacionamiento, servicios de patrullaje en rutas. Estaciones adheridas. Escuela de capacitación de personal. División Arquitectura, talleres de carpintería, herrería, etc.

SEXTO DIA: Escuela Técnica de conducción y tránsito, pista para enseñanza, producción, publicidad, servicios de previsión. Museo del Automóvil. Casas adheridas. Filiales y delegaciones. Oficina de personal, servicios sociales al personal y convenios de trabajo.

SEPTIMO DIA: Carreras de automóviles. Comisión Deportiva Automovilística. Autódromo Municipal (visitas). Revista AUTOCLUB. Relaciones Públicas, prensa, telecomunicaciones, biblioteca, congresos y asuntos internacionales. Compras y maestranza, y almacenes.

OCTAVO DIA: Comentarios: "Open forum". Debate libre sobre lo desarrollado en el quinto, sexto y séptimo día.

El programa comprende también visitas a distintas dependencias del Automóvil Club Argentino, en la ciudad de Buenos Aires e interior del país. •

Charlas

Por ZITA SOLARI
Para Autoclub

Con el feliz propietario de un nuevo auto

AMIGO, lo felicitamos. Por fin ha conseguido usted su tan deseado coche modelo 1966. Brilla como una joya. Su andar es suave, sus asientos mullidos; tiene faros por todas partes, calefacción, radio con dos parlantes, pero... ¡Por favor, déjenos continuar! Pero usted y su coche corren mucho. A veces demasiado. Apenas aprieta el acelerador y sale volando. Muchas personas como usted, amigo, nos han dicho: *"¿Qué puedo hacer?"* ¡Estos coches modernos están hechos para correr!

Pero, ¿ha pensado que si los coches son modernos, las personas somos como las de antes? Tenemos huesos que se rompen, sangre que corre al menor rasguño, músculos que se desgarran, nervios que nos hacen sufrir... Tenemos apego a la vida y merecemos un mínimo de tranquilidad, que la industria automotriz, con los adelantos que incorpora a los automóviles, nos está quitando.

¿Ha pensado que ustedes, que se enardecen con la potencia del coche y lo conducen con velocidad, "porque el coche da", dejan anualmente un número de inválidos mayor que cualquier enfermedad y más hogares deshechos que cualquier catástrofe?

Disfrute de su hermoso coche, amigo, y viva; pero deje vivir a los demás.

Con un conductor de "Colectivo"

Amigo, usted que tiene un montón de vidas en sus manos, escúchenos. Se lo pedimos quienes diariamente, confiamos, a usted y a su máquina, nuestros hijos, nuestros esposos, nuestros padres, nuestros amigos...

Nuestras mujeres todavía no han aprendido a subir estando el vehículo en marcha: deténgase del todo para que puedan ascender, y no arranque hasta que lo hayan hecho.

Si bien los hombres suben a su vehículo sin que éste haya parado, no han seguido cursos de paracaidismo y no todos saben *"tirarse"* a toda marcha. Además, muchas piernas no son fuertes, muchos corazones sufren, hay pasajeros de edad avanzada.

Vistos desde su asiento, los demás vehículos no parecen ni tan grandes ni tan veloces; pero los pasajeros que quedan a merced de ellos en la calle, porque usted no quiso esperar que el colectivo que le precede le dejara sitio para arrimarse a la vereda, los ven acercarse como una pesadilla. Son cuatro viajes al día, todos los días, para la mayoría de la gente que trabaja...

Carreras, empujones, apreturas... Ya sabemos que usted a veces no puede evitarlo; pero su trabajo y su deber están ahí. Deténgase donde debe hacerlo; recoja a los pasajeros, no importa cuántos sean ni el atraso que lleve, y hágalos bajar donde le indican y corresponde, junto a la acera, esperando hasta que haya bajado el último de ellos.

Es lo correcto, lo justo y humano y, además, su obligación. Recuérdelo. También su madre, su hermana o su hijo, pueden estar entre las víctimas de los conductores que no proceden como se lo pedimos. •

¡ahora!
FUNDAS
SUPERFUND
con
GARANTIA
ESCRITA
y material
PLAVINTEX



Solamente la mejor calidad en fundas anatómicas puede ofrecer esta VENTAJA EXCLUSIVA: garantía escrita. Exíjala al comprar la funda para su automóvil.
SUPERFUND
LA FUNDA PERFECTA PARA SU AUTOMOVIL
GIORDANO Y POGGIO S.R.L.
Alsina 2761 - Tel. 97-3211 - Buenos Aires
REPRESENTANTES: EN ROSARIO
CARLOS A. PAIRETTI AUTOMOTORES JUJUY 1373
EN MAR DEL PLATA
FROSINA HNOS. TUCUMAN 3199 ESQ. S. LORENZO

COMUNICADO
ANTE INSISTENTE DEMANDA PROXIMA TEMPORADA EMBARCACIONES PLASTICO REFORZADO MODELOS 1966, EQUI-





PADAS CON NUEVAS UNIDADES FUERA DE BORDA *MERCURY* (20 a 110 HP.) O DENTRO - FUERA DE BORDA *MERCRUISER* (60 a 310 HP.), SUGERIMOS EFECTUAR PEDIDOS AHORA PARA TENER PRIORIDAD EN LA ENTREGA.





ASTILLERO DOMINGO PAGLIETTINI S.A.
medio siglo al servicio náutico argentino
Agentes *MERCURY*:
CAPITAL: Eurocamping S.R.L., Paraná 761, Tel. 42-4883
SAN FERNANDO: Alberto Regnicoli y Cía., Av. Libertador Gral. San Martín 2074
SANTA FE: González-Ghio, 1ra. Junta 2507, 10º p.



Hermoso espectáculo ofrece el río Luján, en las cercanías del camino del Isleño, que desde Escobar conduce hasta el río Paraná de las Palmas.

PRESENCIA DE LAS RUTAS DEL TURISMO

Por EDUARDO ALMADA

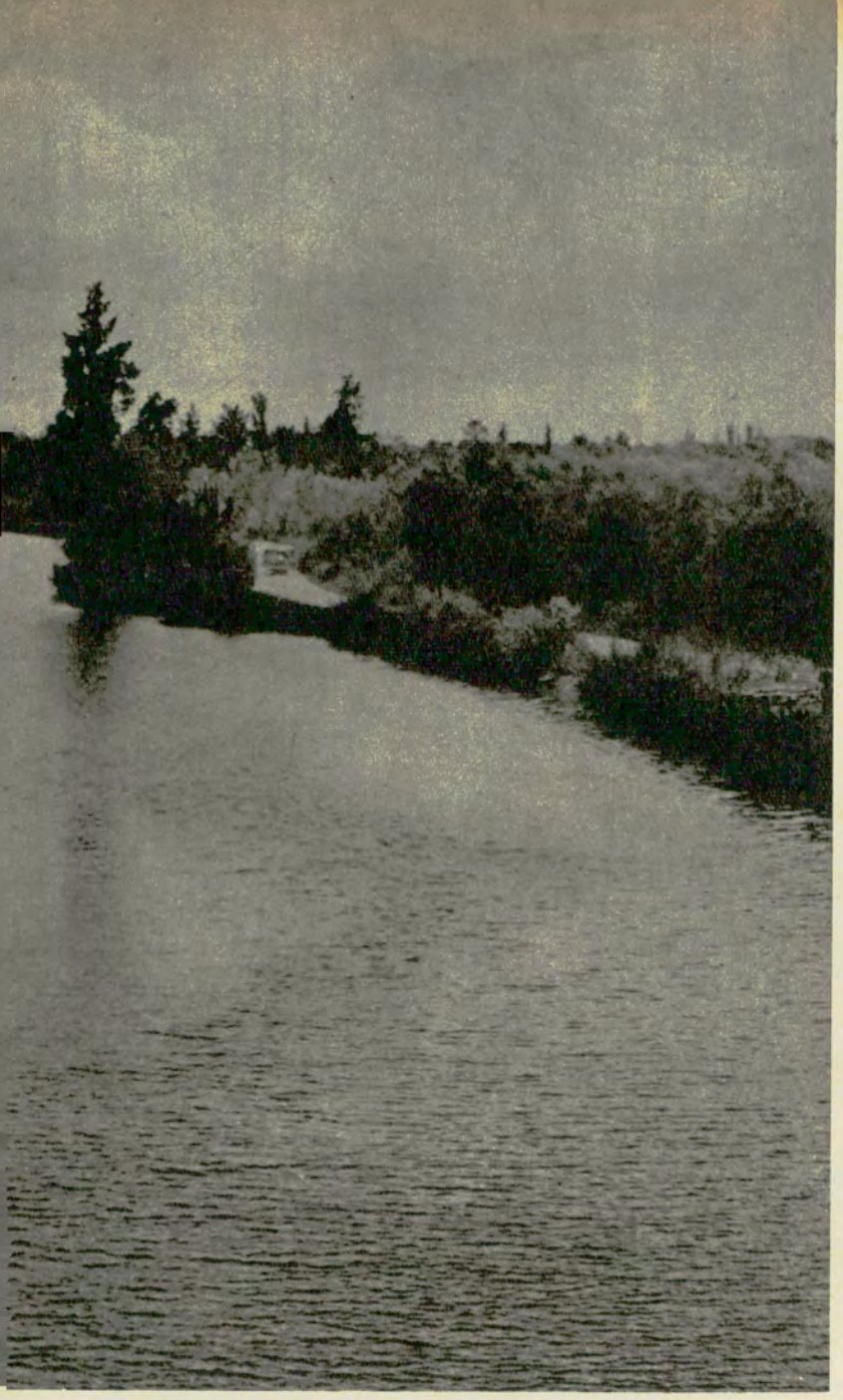
Quinto Premio del concurso sobre temas de Turismo Organizado por el A.C.A.

RESULTA indudable que la soberbia magnificencia de los paisajes barilocheños, la sorprendente imponencia de las estribaciones andinas, el encanto arrobador de los canales fueguinos o la poderosa atracción de las cataratas iguacenses alientan el misterioso hechizo del turismo que se jerarquiza con nomenclaturas universalmente famosas. Pero es también innegable que en los mil meandros del dilatado territorio patrio existen otros mil lugares de empinada sugestión turística, muchas veces desaprovechados por desidia o porque no se les asigna el valor y la importancia que para ese objetivo encierran.

A sólo 80 kms de la metrópoli, en línea recta por agua, aire o tierra, existe una zona insospechadamente hermosa, propicia y encantadora para el turismo. Su punto de partida es Zárate, cabecera de un distrito bonaerense, emporio fabril (fabricación de papel, zinc electrolítico, ácido sulfúrico, paradiclorobencenos, ortodiclobencenos, plásticos, textiles, faenamiento de carnes de consumo y exportación, conservas) y agropecuario, que encierra notables aspectos de la historia argentina.

Historia y turismo

En sus viejas estancias, linderas con los distritos de Exaltación de la Cruz, San Antonio de Areco, Campana y el Baradero, se protagonizaron, en horas de la organización nacional, hechos que atestiguan el valor histórico-turístico de esta región. Seis de los oficiales ingleses hechos prisioneros en la invasión llevada a cabo por aquellas fuerzas a Buenos Aires en 1807, fueron recluidos en la "Estancia de Otálora", permaneciendo allí durante bastante tiempo, con amplia libertad de andar por los alrededores, antes de ser trasladados al interior del país. En la "Estancia Las Palmas", aún existente, que fue de Ana María Otálora, casada en segunda nupcias con Benito González Rivadavia (abogado de la Real Audiencia de Buenos Aires), pasó largas temporadas de descanso y meditación su hijo, quien había de ser después el primer presidente de los argen-



RIO EN

tinos: Bernardino Rivadavia. En otra de las estancias de los Otálora, ubicada en la rinconada de la desembocadura del Río Areco con el Paraná de las Palmas, conocida como "Rincón de Cabrera", heredada por Saturnina Otálora, vivió en los últimos años de su vida y escribió sus "Memorias" don Cornelio Saavedra, presidente de la Primera Junta de Gobierno, quien se había casado con aquélla en segundo matrimonio.

Otro recuerdo histórico para este Rincón de Zárate es el paso de los Granaderos a Caballo, que su creador, General San Martín, envió al mando del altivo y valiente Mariano de Necochea para reforzar la defensa de Santa Fe, amenazada por una escuadrilla realista. Necochea y sus 44 subordinados costearon el Paraná de las Palmas y a su paso por Zárate fueron reconfortados y se les proporcionó víveres en algunas estancias.

Sobre las barrancas existentes a orillas del Paraná de las Palmas, a la altura del Río Areco, en lo que se conoce en la nomenclatura fluvial como "Vuelta de San Antonio", se ven



El río Tigre, frente a la misma localidad, es fondeadero de numerosas embarcaciones, que encuentran en esa zona el ambiente propicio para las actividades náuticas.

todavía ruinas de gruesas murallas con troneras, cuyo motivo de construcción no ha podido ser develado por los historiadores, pero se supone que lo fueron para defenderse, en aquellos duros años de principios del siglo pasado, de los ataques y asaltos de que eran objeto las poblaciones ribereñas.

El Rincón de Zárate

En estas playas del Rincón de Zárate pernoctó por muchos días, en azarosa situación, el batallón de Juan Ramón Balcarce, hacia 1820, cuando regresaba del Norte después del desastre de Rondeau frente a López y Ramírez.

Y en este Rincón de Zárate, en sus islas de sugestivo y encantador misterio, entre el perfume de los ceibales y jazmines del país y el rumor de las ariscas y silvestres abejas, vivió Sarmiento, en la casilla que él mismo mandó construir, cuando el Gobierno, después de haber dejado la banda presidencial, le comisionó en Zárate para una misión de contralor. Vivió entre la maraña de los sauzales y espinillos, y cruzó muchas veces el Paraná de las Palmas para mezclarse entre la población humilde de la naciente aldea. El gigante de San Juan, el hombre que llenó con su vida y su acción una página grande de la Historia Argentina, gustaba bañarse en las cristalinas y tibias aguas del arroyo Ñacurutú, porque las consideraba curativas, según sus propias investigaciones. Y

Las islas que se extienden a lo largo del prodigioso delta presentan una lujuriosa vegetación, y algunas tienen muy cuidados jardines y excelentes muelles sobre los riachos.







En el río Sarmiento se conserva la vieja escuelita que fundara don Domingo Faustino Sarmiento. El local está hoy convertido en un venerado museo.

el arroyo Ñacurutú está frente mismo a Zárate, como un tajo en plena isla, oculto entre el frescor perenne que le dan los montes del exuberante Delta Grande.

Lo dicho, en relato de apretada síntesis, es lo que cimenta el pasado histórico de esta región, que se conoció antiguamente como Carmen de Zárate o Rincón de Zárate, y es hoy el pujante distrito agro-industrial de Zárate, a 80 km en línea recta de la metrópoli.

Pues bien. Partiendo de la ciudad de Zárate, rumbo a la naturaleza, el viajero encuentra múltiples motivos que satisfacen el ansia de quienes escapan un día de la obligada estrechez de la gran ciudad para hallar, en los caminos de la patria inmensa, la diafanidad espiritual que llena los ojos de paisajes.

Poesía y misterio

Las islas están llenas de fascinación, de poesía y de misterio. Y se las puede alcanzar con sólo vadear el Paraná de las Palmas, con el servicio de balsas existente en el Puerto de Zárate.

Las islas del Delta Grande o Delta superior, repetimos, están llenas de misterio. Del misterio sangriento de su pasado, cuando fueron refugio de forajidos famosos, como la banda que capitaneaba Marica Rivero, o los nombres siniestros de Oyhuela, Delgado, Miño y otros tristemente célebres, sólo queda el recuerdo y algunos apuntes que, con el tiempo transcurrido, han ido tomando el color añejo de las cosas que no volverán jamás.

Hoy, de las islas delteñas podemos hablar con fascinación y poesía. De la desolación y tristeza que presentaban los bajíos inaccesibles de principios de siglo, por obra y milagro del hombre isleño han pasado a convertirse en un canto de gloria al trabajo organizado y racional, el que ha puesto la nota progresista de su laboriosidad junto a la maravilla natural de las exuberantes islas, logrando hacer de su riqueza forestal una fuente permanente de sustento, bienestar y porvenir. Pero a pesar de esa transformación social, que ha convertido a las islas delteñas en emporios de insospechado potencial económico, aquéllas no han perdido su sabor agreste, su atractivo y su belleza seductora. Más aún, conservan intacto el sortilegio maravilloso que embelesa y trastorna, para atrapar en sus redes a quienes las visitan una vez, hasta hacer que resulte imposible olvidarlas ya jamás.

El padre y los hijos

El río Paraná, padre, y sus descendientes, en nuestro caso el Paraná de las Palmas, Brazo Largo, Paraná Guazú y Pasaje Talavera, y todas sus raíces traducidas en cientos de arroyos, son la savia caminante que enmarañan una naturaleza áspera, pero maravillosamente ensoñadora, rodeada por los sauzales, que al decir de Martín Coronado... "la cabellera, sumergida entre las ondas, alzan murallas de frondas, en una y otra ribera". Y dejando las aguas dulces de las corrientes e internándose, puede vivirse la emoción de los montes, de los albardones, bañados y lagunas, donde el timbó o el laurel disputan al sauce el derecho de ofrecer sombra al caminante; donde las crestas florecidas de los ceibos tiñen el paisaje con la divisa punzó de la flor nacional; donde el espinillo, la rama negra y la uña de gato construyen la alambrada natural más portentosa que se haya visto, y que ha de contener, si no se dispone de machete islero, el avance de los intrusos. Pero logrado el paso, el turista, el viajero, el curioso, han de hallar variedad increíble de helechos, achiras, camalotes de flores hermosísimas, alverjillas, enredaderas, y ya sobre los albardones puede descubrirse el famoso "mburucuyá", del que no se sabe qué admirar más, si su maravillosa flor o su exquisito fruto, tan apetecible que los pájaros se lo disputan al hombre comiéndoselo antes de madurar. Y siguiendo por los albardones podrá recogerse cola de caballo, yerba del toro, paico, yerba buena, aromáticas y medicinales yerbas de tan útil uso casero; o podrá intentarse recoger miel de algún camuatí o lechiguana, cargados siempre de apetecible alimento, más que en las del camajú, cuyo nido es demasiado voluminoso pero poco productivo.

Pero no ha de ser sólo contemplativa la marcha del viajero internado en las islas. El turista con ansia de aventura encuentra mil encantos de atracción para alcanzar la emoción buscada. Por ejemplo, si ha logrado la amistad y la ayuda de algún islero, con una de esas trampas rústicas que ellos construyen, puede cazar, en los senderos abiertos en los pajonales, ejemplares de la simpática y escandalosa gallineta, cuya carne nada envidia a la de las gallinas de corral. Y si puede internarse en los albardones —rifle en mano—, no podrá volver sin haber cobrado alguna presa, sea un tuyango, una gayareta, un curirí, una garza mora, blanca o real, o algún pato picaso.

Panorama inagotable

El agreste panorama de las islas delteñas es casi inagotable. Sus tierras húmedas son prodigiosas en fertilidad y belleza. Por eso son también inagotables las posibilidades de encontrar el motivo que justifique plenamente el viaje realizado. Y el turista que alienta afanes de "caza mayor", y con los elementos apropiados para ello, podrá cazar nutrias, carpinchos, y hasta algún yaguareté, cuya astucia y desconfianza, por instinto de conservación, no pueden contra la seguridad de las trampas.

La Musa islera cuenta además con el encanto poético-musical que alcanza todas las posibilidades de la escala del color y la armonía: la calandria silbona, el laborioso hornero, el inteligente boyero, el trashumante bicho feo, la nocturna lechuza, el taciturno caburé, el pulido



La apacible tranquilidad de los ríos y arroyos del delta del Paraná es aprovechada por muchos habitantes de las grandes urbes, y han construido allí sus casas de descanso.

corbatita blanca, la parlanchina cotorra, el orgulloso cardenal, el legendario carao, el majestuoso chajá, y mil compositores más de la música silvestre, que ilustran la sinfonaía agreste de la isla.

Esta es la isla

Así es la isla. Su geografía encierra maravillas que no se presienten ni se descubren hasta que no se han hollado sus tierras para experimentar en el propio ser las emociones que brindan. Y para los que entienden la pesca deportiva como uno de los matices más preciados del turismo, ahí está la rica variedad ictícola de todas las corrientes del Delta Grande, del Paraná de las Palmas, del Paraná Guazú y de todos sus arroyos, donde pueden cobrarse piezas de toda variedad y gusto, como el rechoncho manguruyú, el surubí de lunares percalinos, el codiciado y exquisito pacú, el dorado, la raya, el camaroncito, la mojarrita, el famoso bagre sapo, el porteñito, el bagre amarillo —plato de la mesa popular—, el moncholo, el mandubí, el sábalo, etc.

Pero si las expuestas no han de ser faenas que atraigan al espíritu del viajero, si éste ha de buscar en su trajinar sólo la contemplación del paisaje, el solaz espiritual, la alegría de corretear del brazo de la naturaleza, con la cara al sol, el pecho al viento y el olfato embriagado del perfume de azahares de los naranjales y mandarinales, también esto lo ofrecen estas islas inmensamente prodigiosas. Sus riachos son poesía que se puede recorrer en todo tipo de embarcación. El automóvil ya puede llegar hasta el propio corazón de las islas, cruzando sus corrientes fluviales en balsas y sus montes por carreteras que han comenzado a asfaltarse, a ripiarse, o simplemente de tierra. De una u otra manera, las islas del Delta Grande ofrecen un turismo que muchos todavía no han descubierto, pero que existe, y que ha de alcanzar proyecciones extraordinarias el día que se cumpla la ley nacional —ya sancionada— que dispone la construcción de un puente sobre el río Paraná de las Palmas, frente al Puerto de Zárate. Mientras tanto, la ruta está igualmente abierta a un turismo argentino, a un paso de la metrópoli, saliendo del km 0, tomando el camino nacional Nº 12, San Fernando, General Pacheco, Ing. Maschwitz, Campana (grandes refinerías de petróleo y fabricación única en el país de caños de acero sin costura), ZARATE, atracadero de balsas del M.O.P., cruce del río Paraná de las Palmas (700 metros), retoma de la Ruta Nº 12, en la isla, que corre paralela al canal Martín Irigoyen, Pasaje Talavera, y Paraná Guazú, donde hay posadas, clubes y recreos que sirven tanto al viajero de paso como al turista de fin de semana o de temporada.

Y todo esto está a 80 km de Buenos Aires, en línea recta hacia el Este litoraleño...



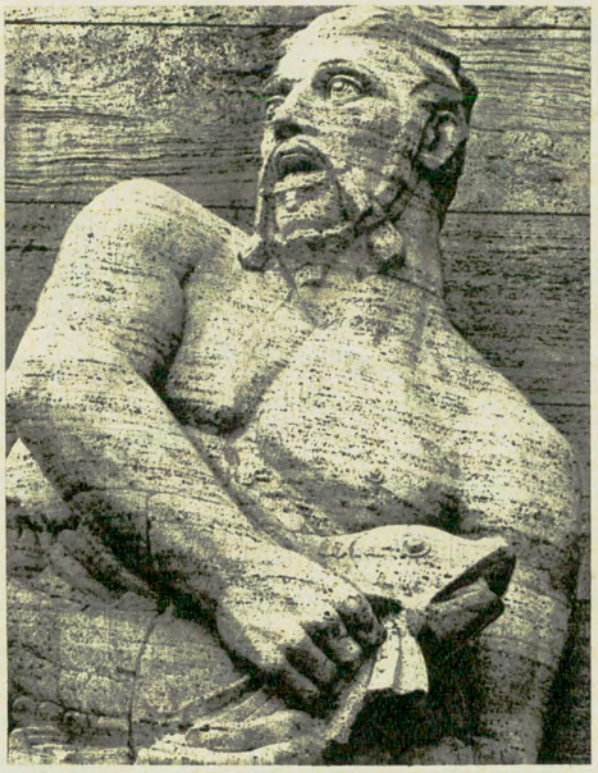
CINTAS de FRENO en ROLLO
JUEGOS de SEGMENTOS
FORROS de EMBRAGUE
BLOQUES para FRENOS

P.V.I.

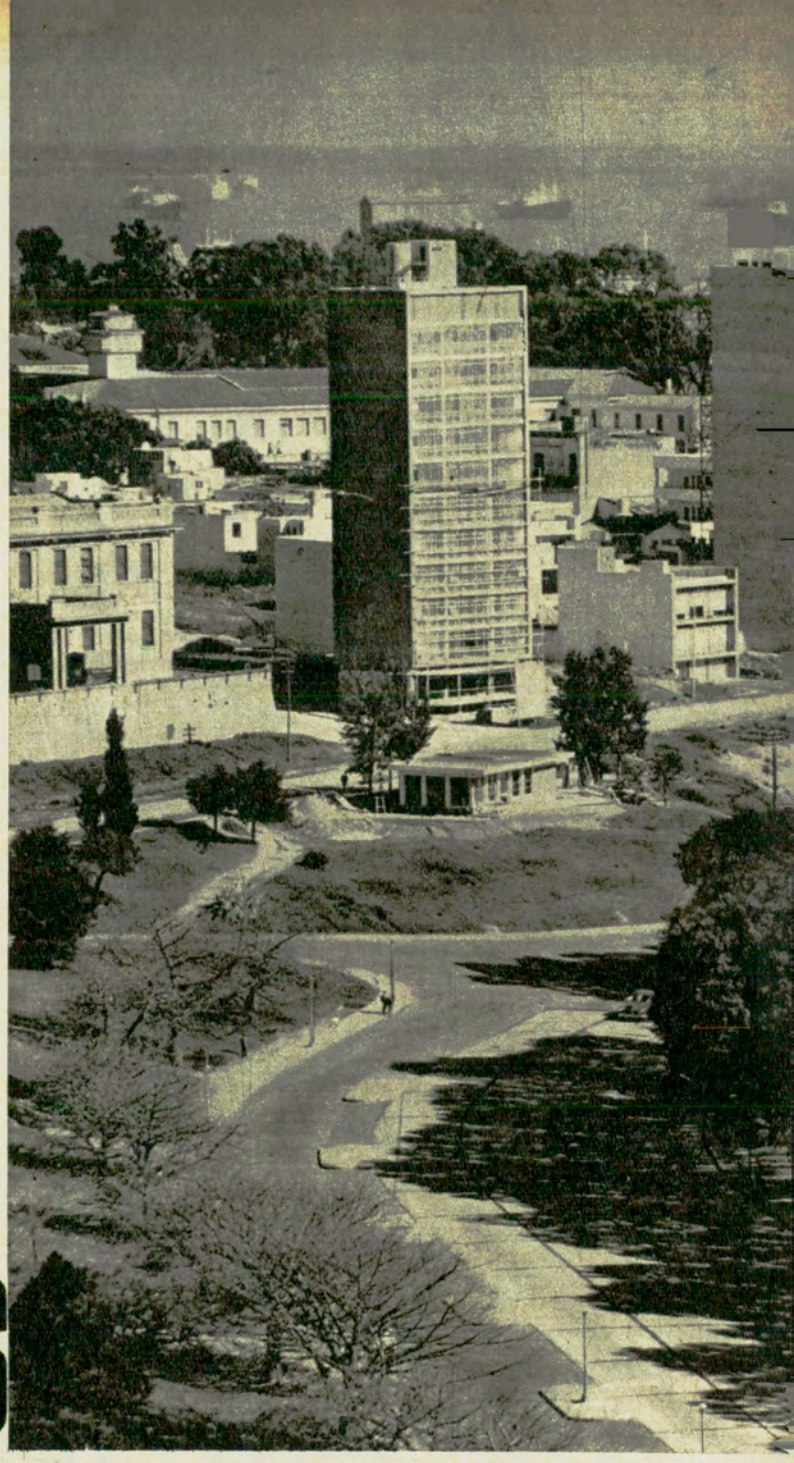
Fabricado bajo licencia de
Johns Manville - U.S.A.

PRATI-VAZQUEZ IGLESIAS S.A.

El parque que rodea al Monumento a la Bandera, fue el escenario donde se desarrolló la ceremonia del 27 de febrero de 1812, en la que Manuel Belgrano hizo jurar la bandera argentina por primera vez.



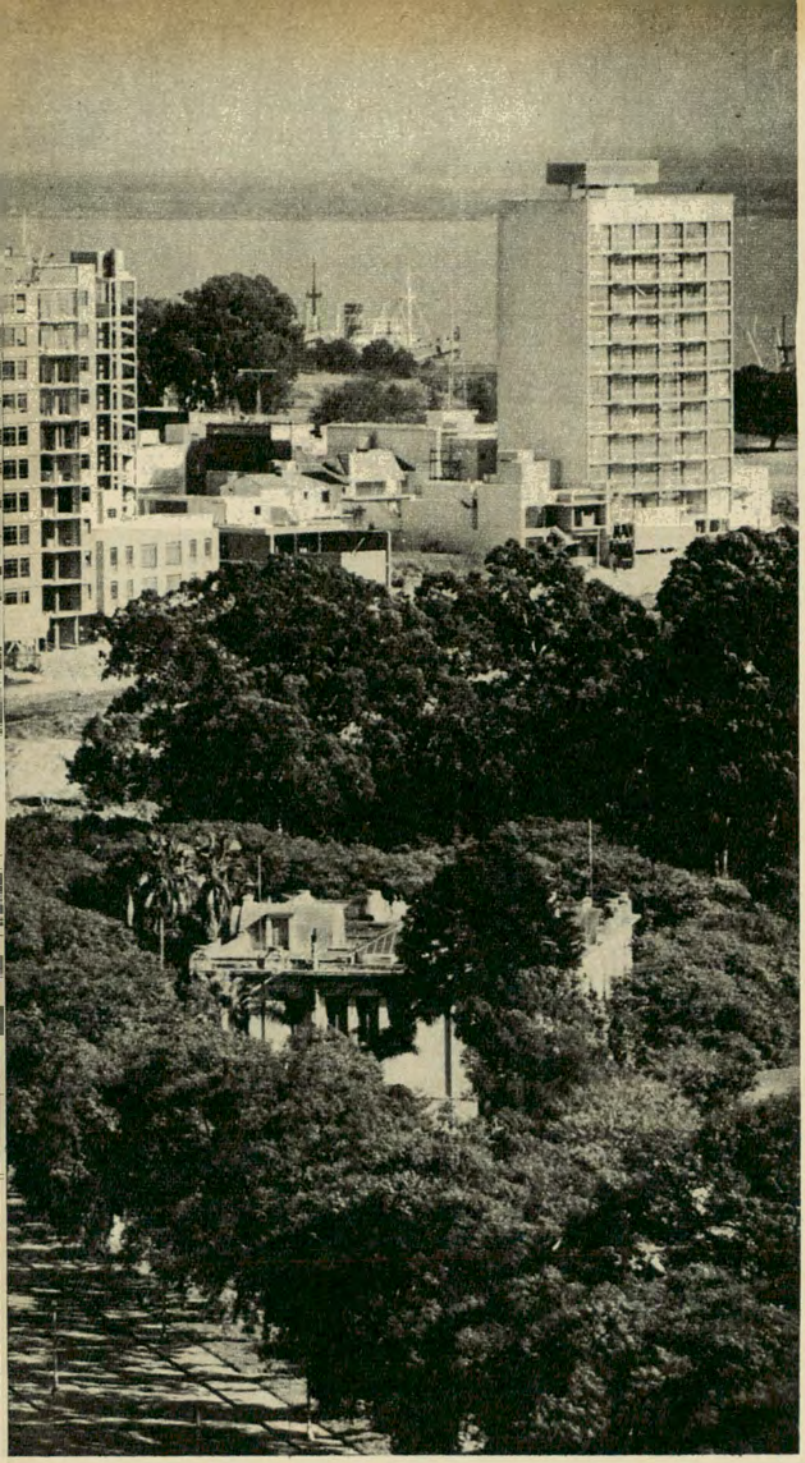
Una notable foto de un aspecto del Monumento a la Bandera, de la ciudad de Rosario, que se levanta frente a la isla del Espinillo, donde se enarboló por primera vez la enseña patria.



Las BATERIAS de la LIBERTAD y la INDEPENDENCIA

Frente a Rosario afirmaron el destino argentino

Por
JULIAN A. VILARDI
Para Autoclub



"Capitán y tropa destinada por primera vez a la Batería de la INDEPENDENCIA, id a posesionaros de ella y cumplid el juramento que acabáis de hacer." (De la Proclama del general Manuel Belgrano, el 27 de febrero de 1812).

El 4 de mayo de 1862 la Municipalidad de la Ciudad de Rosario de Santa Fe promulgó una ordenanza, debida a iniciativa del concejal Eudoro Carrasco, por la cual se estableció el Blasón de esa Ciudad.

Los atributos de ese Blasón están representados por una Fortaleza, sobre la barranca del río Paraná, de la cual se destaca la Bandera Argentina sostenida por un fuerte brazo.

Su significación histórica es para testimoniar el acontecimiento de haber sido allí donde se enarboló por primera vez la Bandera Argentina.

♣

Donde la Bandera Argentina se enarboló por vez primera fue en la cercana *Isla del Espinillo*, en la Batería de la "Independencia".

La categórica orden del general Manuel Belgrano —el 27 de febrero de 1812— al oficial y tropa destinada a la guarnición de esa Batería, es definitiva.

Manuel Belgrano, encomendado por el gobierno para instalar dos baterías a orillas del Paraná, a fin de impedir el paso de los buques españoles cuyas tripulaciones cometían depredaciones por esa costa, llegó el 10 de febrero de 1812 con su regimiento a la Villa del Rosario.

Por indicación de Manuel Belgrano, venía en su regimiento el Capitán Emeterio Celedonio de Escalada y Palacios español de origen, pero fervoroso partidario de la causa patriota. A los pocos días de llegar, se hizo cargo de la comandancia de la Villa del Rosario.

La tarea de erigir las baterías estuvo a cargo del coronel de ingenieros Angel Monasterio, quien contó para esa labor con la decidida colaboración del comandante Celedonio de Escalada.

Rosario, la hasta entonces tranquila y silenciosa población, se transformó, a la llegada del general Manuel Belgrano, en una plaza militar en plena actividad.

Desde mucho tiempo antes se conocía a ese lugar con los nombres de: Bajada del Paraná, o Capilla del Pago, de los Arroyos, o Capilla del Rosario o Pago del Rosario.

Para la construcción de las baterías en Rosario, el gobierno de Buenos Aires envió al comandante Celedonio de Escalada la siguiente comunicación: *"El teniente coronel de artillería don Angel Monasterio pasa a ésa en comisión importante; y en consecuencia, previene a usted este Gobierno, le franquee sin la menor demora, todos los auxilios y noticias que le pida para su desempeño.*

Dios guarde a usted muchos años. Buenos Aires, enero 13 de 1812."

Escalada transcribió esta orden y se la envió al padre guardián de la cocomunidad franciscana de *"Propaganda Fide"* del Convento de San Carlos en San Lorenzo, pidiéndole elementos de trabajo, con fecha 23. La contestación, del día siguiente, dice así: *"Tengo la satisfacción de remitir 6 azadas, 15 palas y 6 picos azadón, que no obstante ser las herramientas, aunque pocas, preciosas para esta Casa y los auxilios que esta po-*

1964

PRIMEROS EN TODO!

1940 1er. RETEN BLINDADO, 1952 1er. RETEN CON CAUCHO SINTETICO
1962 1er. RETEN QUE SE EXPORTA, 1963 1er. RETEN CON SILICONAS
1964 1er. RETEN QUE BATE RECORDS NACIONALES DE PRODUCCION
...Y EN 1965 1er. RETEN EN ENVASE DE PLASTICO CRISTAL



AUTORIDADES DEL A. C. A.

COMISION DIRECTIVA

Presidente:
Dr. César C. Carman
Vicepresidente 1º:
Dr. Horacio C. Rivarola
Vicepresidente 2º:
Ing. Mario L. Negri
Secretario:
Dr. Walter A. Saborido
Prosecretario:
Dr. Plácido Seara
Tesorero:
Sr. Federico Lajud
Protesorero:
Cap. de Navío Ing. Luis M. A. Gianelli
Vocales Titulares:
Sr. Héctor Aizpiri
Esc. Enrique F. Ghezzi
Dr. Fernando González Canicova
Sr. Enrique González Vidal
Dr. Roberto N. Lobos
Dr. Angel Maccarrone
Dr. Manuel Pérez Taboada
Sr. Ovidio H. Salgueiro
Dr. Emilio L. Villarroel
Esc. Roberto N. Vitale
Vocales Suplentes:
Sr. Alfonso Castellanos Esquiú
Ing. Emilio J. Ferro
Sr. Alejandro G. G. Giono Giardino
Dr. Horacio Alberto Hueyo
Ing. Abel M. Lissarrague
Dr. Eduardo A. Ortiz
Vicecomodoro Gustavo J. Tornquist

ASAMBLEA DE DELEGADOS

Presidente:
Dr. Ricardo E. Aráoz
Secretario:
Sr. Guillermo O. Mirás

COMISION FISCALIZADORA DE CUENTAS

Presidente:
Sr. Marcos Victorica
Vicepresidente 1º:
Sr. Eduardo Del Piano
Secretario:
Dr. Luis Orcoyen
Vocales Titulares:
Dr. Adolfo M. Díaz
Sr. Adalberto Reynal O'Connor
Vocales Suplentes:
Sr. Jorge Alvarez Trongé
Sr. Pedro Guglielmino
Sr. Oscar San Miguel

TRIBUNAL DE HONOR

Presidente:
Dr. José Canasi
Secretario:
Dr. Enrique J. R. Sojo
Vocales:
Dr. Ricardo A. Bassi
Dr. Roberto López Novillo
Dr. Manuel Rodríguez Ocampo
Sr. Manuel Rawson Paz

bre Comunidad tenía para la necesaria continuación de la obra"... firmado en el Colegio de San Carlos, por fray Pedro García, Guardián.

El día 26, Belgrano comunicó al Gobierno: *"Esta tarde se ha pasado un cañón a la batería de la Independencia, es la de la Isla; y pienso poder decir mañana a Vuestra Excelencia, que quedan los tres colocados, con su dotación, municiones y guarnición".*

Al día siguiente esta otra comunicación: *"En este momento, que son las 6 ½ de la tarde, se ha hecho la salva en la Batería de la Independencia y queda con la dotación competente para los tres cañones que se han colocado, las municiones y la guarnición."* Y en otro párrafo: *"Siendo preciso enarbolar Bandera, no teniéndola; mandela hacer celeste y blanca, conforme a los colores de la Escarapela Nacional."*

Esa mañana, la Bandera Argentina, formada por inspiración del general Manuel Belgrano, fue izada en el mástil de la Batería de la Independencia, en la Isla del Espinillo frente a la Villa del Rosario.

Cuando el pabellón llegó al tope del mástil, su paño se confundió con los colores del cielo.

A quien le cupo el honor de izar por primera vez la bandera argentina recién creada, fue al rosarino, cadete Cosme Maciel, ayudante militar del comandante Celedonio de Escalada.

Esa misma tarde, formadas las tropas en la costa del río, fueron arengadas por Belgrano quien les dijo: *"Soldados de la Patria; en este punto hemos tenido la gloria de vestir la Escarapela Nacional que ha designado nuestro Excelentísimo Gobierno; en aquél* (señaló la Batería de la Independencia en la Isla), *la Batería de la Independencia, nuestras armas aumentarán las suyas. Juremos vencer a los enemigos interiores y exteriores; y la América del Sur será el Templo de la Independencia y de la Libertad".*

Un estruendoso *"Sí Juro"* respondió al general; y ese grito vibrante, de exaltación patriótica, repercutió por las barrancas del Paraná; y sus ecos, al cundir por el espacio llevaron la buena nueva a todos los libres del mundo. Había sido creada la bandera argentina.

Acallados los ecos, Belgrano ordenó al oficial destacado a su lado: *"Capitán y tropa destinada por primera vez a la Batería de la Independencia; id a posesionaros de ella y cumplid el juramento que acabáis de hacer".*

La ceremonia tuvo un marco digno de su augusta trascendencia. El río Paraná, en ese lugar, ofrece un aspecto realmente imponente. Barrancas de esmeralda hacen marco a un enorme caudal de agua de donde surgen floridas islas.

En la Isla del Espinillo, sobre el lugar donde se había erigido la histórica Batería de la Independencia, en el año 1812, sesenta años después, por iniciativa y con la dirección del Ingeniero Nicolás Grondona, de la Municipalidad de la Ciudad del Rosario de Santa Fe, se construyó una pirámide alegórica para conmemorar el acontecimiento de izarse por primera vez la Bandera Argentina creada ese mismo día por el general Manuel Belgrano.

Una de las fuertes crecientes del río la arrasó.

Afortunadamente, el ingeniero Nicolás Grondona dejó constancia de esa construcción en un folleto alusivo a la misma, publicado en ese año de 1872.

Finalmente, el 9 de julio de 1898, en el lugar aproximado de donde había estado la Batería de la Libertad, se colocó la piedra fundamental del Monumento a la Bandera; y se eligió ese lugar por razones de orden de estética edilicia, pues la Bandera se izó en la otra Batería, la de la Independencia, en la cercana Isla del Espinillo, lugar sacrosanto para los argentinos.

El lugar de la Batería de la Indepedencia en la Isla del Espinillo, fue declarado Lugar Histórico por decreto Nº 112.765 del 4 de febrero de 1942, transcripto en el Boletín Militar Nº 3770 y reproducido en los *"Informes de la comisión investigadora de los antecedentes de los símbolos patrios, lugar del primer enarbolamiento de la bandera Argentina".*

Esos informes llevan la firma del Vicealmirante Ismael Galindez y del General de División Francisco Medina.

Están editados como *"anexo"* a la Revista del Círculo Militar, año 1942.

SE LANZA A LA VENTA EL RAMBLER TAXI

Industrias Kaiser Argentina S.A. ha iniciado la fabricación de un automóvil Rambler De Luxe especialmente diseñado para taxi.

La unidad presenta importantes modificaciones técnicas destinadas a adaptar su desenvolvimiento a las críticas condiciones que impone el tránsito urbano, y su venta se realiza a través de los concesionarios Rambler, mediante el nuevo sistema de financiación de 30 por ciento al contado, cuotas de 30 meses y 30.000 kilómetros de garantía.

El Rambler Taxi es impulsado por un motor Tornado con árbol de levas a la cabeza, compresión de 7,5: 1, y ofrece como novedad el diferencial semiflotante hipoidal relación de 4,09: 1, embrague de trabajo pesado, radiador extra dimensionado con mayor capacidad de enfriamiento, ventilador tipo tropical de 7 palas y frenos de potencia.

A la amplitud y confort original del Rambler se le agregan asientos reforzados, tapizado con tela vinílica lavable símil cuero, lavaparabrisas, indicador de freno estacionamiento, luces de cortesía, ceniceros, encendedor, revestimiento asfáltico y agarraderas longitudinales de techo para pasajeros.

letra viva

POR ULYSES

Para Autoclub

UN DIA, CINCO VOCES



Primer libro de Alicia Ghiragossián, joven poetisa. Víctor Sáiz, en el prefacio de esta hermosa edición de la editorial Ficción dice: "Alicia Ghiragossián, en 'Un día, cinco voces', hace un pacto con la verdad, concierta con la belleza una hondísima alianza y así protegida camina hacia la realidad con la inocencia de un niño que por primera vez pronuncia el nombre de las cosas". Hay poemas de Alicia Ghiragossián vocacionados al amor y otros que rememoran con vibrante desgarramiento, el sacrificio pavoroso a que fue sometido el pueblo armenio. Dos cuerdas distintas, quizá imposibles de acordar en un solo temperamento poético, que juega hondamente con lo lírico y se atreve, a pesar de su juventud, a incursionar en los vastos tembladerales de la épica, están suficientemente armonizadas en Alicia Ghiragossián. De pronto, también, surge la melancólica mística, frente al enigma vertical del universo. Todo a través de un lenguaje estricto, que busca depurarse para alcanzar la soñada plenitud poética. "Un día, cinco voces" conforma la presencia auténtica de una poetisa que nace. El libro tiene ilustraciones de grandes artistas, como Policastro, Grandi, Bruzzone, Urruchúa.

HAMLET Y DON QUIJOTE

Bernardo Verbitsky, vigoroso novelista de "La esquina" y "Difícil es empezar a vivir", muestra su capacidad para el ensayo en "Hamlet y Don Quijote", libro publicado por la editorial Jamcana. Los héroes máximos de Shakespeare y Cervantes tal vez fueron generados al mismo tiempo en Inglaterra y España, por dos autores geniales que, a pesar de vivir contemporáneamente, no tuvieron la menor idea de su mutua existencia. A partir de este momento inusitado, estelar, de la creación literaria universal, Bernardo Verbitsky, con agudeza y originalidad, se lanza a inquirir la naturaleza y proyección de dos caracteres que han sobrepasado la ficción y circulan en nuestro pensamiento como seres mucho más vivos que otros dotados de una vivencia histórica. Es muy interesante el paralelo que Verbitsky hace entre el pueblo del Quijote y el de Hamlet. Y alcanza un fuerte acento vital cuando arremete, polémicamente, a pesar del respeto que le merece el gran salmantino, contra don Miguel de Unamuno. Dentro de la vasta bibliografía que han conseguido provocar Hamlet y Don Quijote, la obra de Verbitsky lo muestra como un hábil constructor de esquemas bien meditados. Se podrá diferir de muchas de sus apreciaciones, como él difiere lealmente de un montón de las que instauraron sus predecesores a ratos con matices de lugar común, pero se sigue con interés la gran fluencia de sus razonamientos. Ciertas páginas, como las que dedica a desmenuzar la teoría de Madariaga en cuanto a la falta de amor total de Hamlet por Ofelia, son la demostración de que ha llegado a sus consecuencias no tanto por las vías de la fría erudición sino por un deliberado y constructivo apasionamiento de lector de las obras inmortales de Cervantes y Shakespeare.

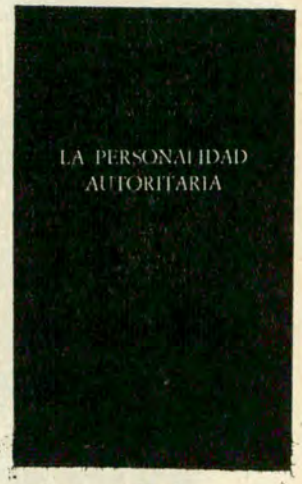
COHETE

por Philip Joubert de la Ferté

El título de esta obra, que hace apenas un cuatro de siglo tendría para los lectores cierta connotación de travesura pueril, adquiere hoy una resonancia extraña en el espíritu de las gentes, mezcla de inquietud, de curiosidad un tanto ansiosa y de confuso pavor ante la amenaza todavía no bien definida. Su autor, un mariscal del aire de la Royal Air Force desaparecido no hace mucho tiempo, que tuvo a su cargo algunos de los sectores más difíciles y complejos del servicio de inteligencia de la fuerza aérea británica durante la última guerra general (que él llama la "guerra de Hitler", como califica de "guerra del Kaiser" a la de los años 1914-18), se encarga de aportar elementos informativos y bases para un juicio —y hasta para un anticipo de lo que puede suceder en el porvenir—, que no sirven para tranquilizar el ánimo del lector. En realidad, Joubert de la Ferté, con prosa fría pero dinámica y colorida, después de describrir las cosas como fueron —la dramática historia de la bomba voladora V-1 y del cohete V-2, que, según sólo ahora lo sabemos, hubieran podido cambiar el curso y la decisión de la guerra si el dictador alemán hubiese tenido bastante inteligencia para prestarles un poco más de atención desde el comienzo—, presenta un panorama áspero y objetivo, digamos, de lo que significarán esas armas tremendas, hoy multiplicadas miles de veces en su potencia gracias al perfeccionamiento de su mecanismo y a la carga atómica, si se desencadenara una nueva conflagración entre los grandes Estados: la destrucción total de la humanidad, o poco menos, en horas o días.

Es un libro que vale la pena de ser leído. Lo ha publicado la Editorial Luis Fariña, de Buenos Aires. (M. G.)

LA PERSONALIDAD AUTORITARIA



El poder, la autoridad y la subordinación son temas de acuciante actualidad. Explican fenómenos de la política mundial y del comportamiento humano, a veces de terribles consecuencias en un pasado reciente y doloroso. El libro titulado "La personalidad autoritaria", que ha publicado entre nosotros la editorial Proyección está conectado con todas las disciplinas de la psicología, a nivel superior. Según la tendencia moderna, este profundo estudio fue realizado por un equipo de hombres que a su sabiduría unen una enorme capacidad inquisitiva y un poderoso sentido creador. Encabezan el grupo T. W. Adorno, Else Frenkel-Brunswick, Daniel J. Levinson y R. Nevit Sandford. Cualquiera de los temas que agrupa este notable volumen, realmente fuera de serie, que aquí sale con un excelente prólogo de Eduardo R. Colombo, atrae de inmediato nuestro interés. La parte primera se ocupa de la medición de las tendencias ideológicas. Vale la pena destacar allí el capítulo original de Daniel J. Levinson, destinado a dilucidar el contenido del antisemitismo. La segunda parte está dedicada a la personalidad revelada por entrevistas clínicas. Destacamos las secciones en que se analiza la actitud que la gente tiene hacia el sexo, hacia los demás y hacia sí misma y una dedicada al estudio de los presidiarios y las tendencias antidemocráticas, original de William R. Morow.

"La personalidad autoritaria" es un libro magistral, único en su género. La temática que apenas hemos apuntado, está dispersa en un bosque bibliográfico. Esta obra, que aparece cuidadosamente traducida por Dora y Aída Cymber, hace no sólo una labor de análisis, sino también de poderosa síntesis, ahorrando la lectura de docenas de volúmenes, reuniendo la vastedad de una experiencia y de un sentido renovador de las más elevadas disciplinas mentales, en un solo volumen que invita al estudio prolijo y a la más honda meditación. Y que, a pesar de la profundidad de su temática, resulta de lectura fascinante, asequible a todos los que tengan un mínimo de preparación cultural.

LA ANTARTIDA ARGENTINA EN 1966

Valerosos argentinos afianzan nuestra soberanía en esas remotas latitudes

Por

JUAN CARLOS MORENO

Para *Autoclub*

Fotos del autor



1

DESPUES de varios milenios de civilización se descubrió el continente americano; cinco siglos más tarde se conoció la Antártida. Y así como las tierras de Colón cumplieron un alto designio de la Divina Providencia, permitiendo la expansión y el enriquecimiento de la humanidad, de igual modo el continente antártico está destinado a cumplir un singular destino, aparte de sus extraordinarias bellezas, con sus nuevos aportes a la zoología y a la mineralogía, ofreciendo un vasto campo para la exploración y la investigación.

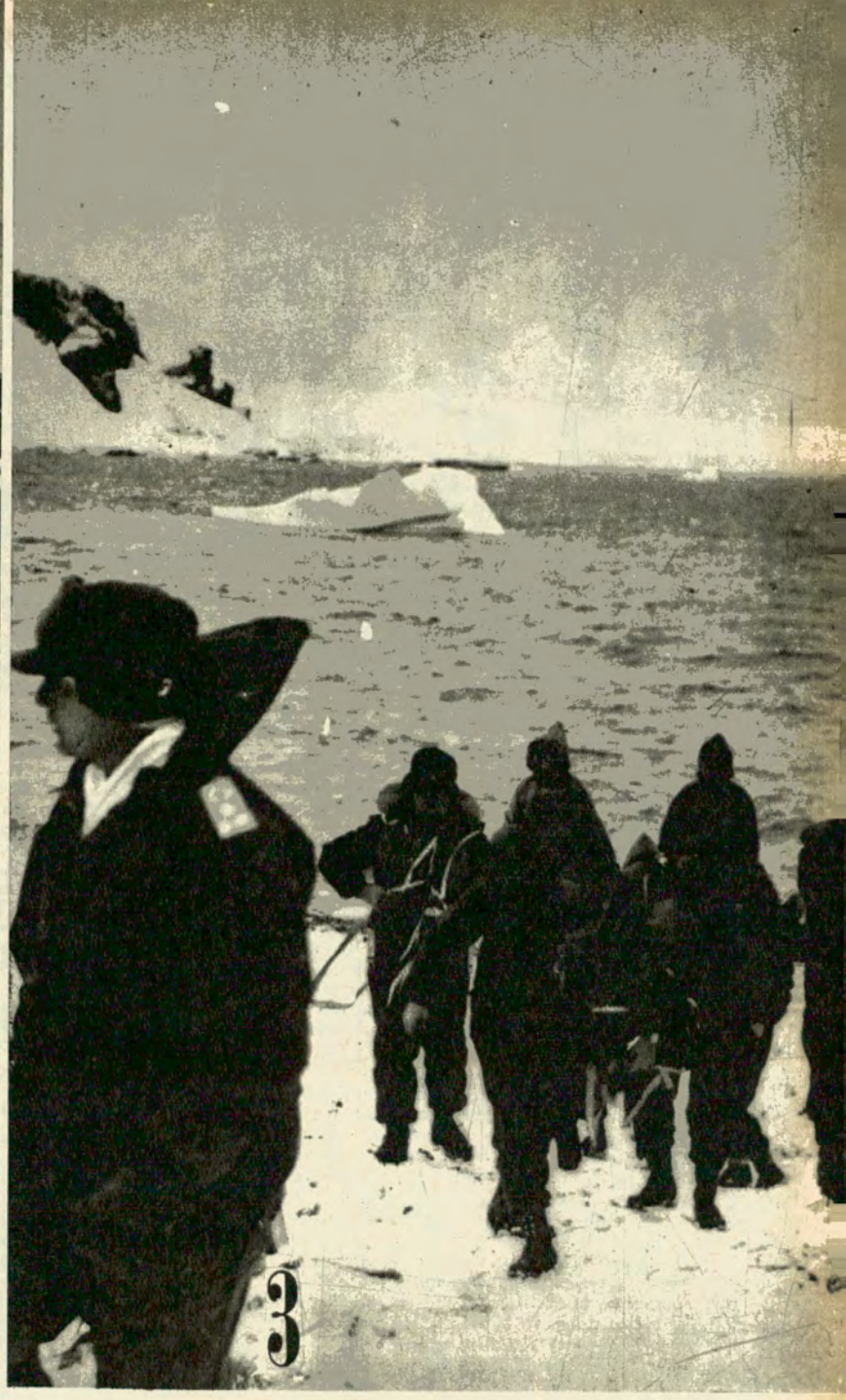
Por invitación del comandante de operaciones navales, almirante Benigno Ignacio Varela, integré una comisión de estudios que visitó recientemente los destacamentos antárticos argentinos. El 14 de febrero último, partimos en un avión naval que nos dejó, por la tarde, en Ushuaia, la capital de Tierra del Fuego. Al día siguiente zarpamos en el Bahía Aguirre, veterano transporte de la Armada, avezado en los más arriesgados viajes por la zona polar. Surcamos el canal de Beagle, desfilamos frente a los tres islotes en litigio, Picton, Lennox y Nueva, y luego de transponer las turbias rompientes del Cabo de Hornos, nos internamos en el pasaje Drake, de vientos impetuosos y bravío oleaje. Dos días de navegación por aquellas agitadas aguas fueron más que suficientes para dar experiencia de los efectos de soportar el rolido y el mareo por los viajeros no acostumbrados. Creo que el barco se aproximó a veces a los 40º de inclinación. Un tripulante me dijo que en otro viaje llegó hasta los 55º, y que el rompehielos San Marín, de menor manga sufrió rolidos superiores a los 60º.

En la región antártica

Un gran témpano tabular, blanquísimo y resplandeciente, nos anunció el día 18 que entrábamos en la región antártica. Esas masas de hielo son desprendimientos de las barreras que nodean las tierras y presentan una superficie plana, a diferencia de los témpanos glaciarios, de flancos y alturas irregulares, procedentes de las roturas de los glaciares. Cada iceberg tiene una profundidad sumergida de cinco a ocho veces mayor a lo que emerge. El término témpano es más apropiado que el de iceberg (montaña de hielo), por cuanto designa bloques helados de cualquier tamaño y forma, y los mayores se parecen más a peñascos de hielo que a montañas.

Penetramos por el sur en la isla Decepción, una herradura montañosa y cubierta de hielo, muy cerrada. La entrada, llamada Fuelle de Neptuno, por los fuertes vientos que allí circulan, es angosta, de altos acantilados rocosos, y el transporte debe maniobrar con cautela para evitar los escollos. A la derecha se yergue el Monolito, alto peñasco, semejante a un torreón, segregado del extremo insular. A la izquierda aún se ve el ballenero inglés Southern Hunter,





encallado en 1958, al pretender adelantarse en su salida al Bahía Aguirre, que a la sazón efectuaba maniobras para penetrar en la bahía.

El interior de Decepción presenta la apariencia de un lago encalmado, de aguas frígidas, aunque en algunos sectores son templadas y aun calientes, debido a solfataras susbsistentes del antiguo cráter volcánico sumergido. En la costa, cerca del destacamento naval argentino, observamos en un punto, de donde salía humo, un surtidor de agua hirviente. En la ladera, cubierta de nieve y restos volcánicos, brotaba una vertiente de agua helada.

El almirante Varela fue recibido con los honores reglamentarios, banda de música y saludo de la dotación, a cuyo frente se halla el capitán de navío Pablo Meguerditchián. En la base viven y trabajan quince hombres que realizan, aparte del ejercicio de la soberanía argentina, tareas de investigación científica y registros meteorológicos.

La isla Decepción

La isla Decepción, según serias investigaciones, algunas de fuentes norteamericanas, fue visitada por primera vez, en 1817, por el barco argentino Spiritu Santo, que hacía allí cargamento de pieles de foca. El capitán estadounidense Nathansel Brown Palmer llegó a la isla, siguiendo el curso de aquel barco, en 1818. El lobero inglés Smith, cuyo nombre lleva otra isla del grupo de las Shetlands, arribó en 1819.

En Decepción funcionan también destacamentos de Chile y Gran Bretaña. Cerca de este último aún se ven los restos de la antigua factoría noruega, de los tiempos en que faenaban las ballenas cazadas en el mar. Sus ocupantes la destruyeron al abandonarla, cuando esa labor comenzó a efectuarse en alta mar dentro de los mismos barcos-fábrica.

Al día siguiente costeamos la Tierra de San Martín y penetramos en el es-

1 En el Destacamento Esperanza, Punta Trinidad, de la Antártida Argentina, se emplean trineos arrastrados por perros para la ejecución de trabajos de reconocimiento y estudio a través de los blancos glaciares.

2 Los perros que se emplean en nuestra Antártida son de origen canadiense y groenlandés y se los utiliza para arrastrar los trineos a través de los campos de hielo. Viven a la intemperie en invierno y verano.

3 El almirante Benigno Ignacio Varela, comandante de Operaciones Navales, desembarca en primer término, en una de las bases de la Antártida Argentina, seguido por un grupo de invitados que visitaron la región.





El capitán Jorge A. Magnoni, comandante del transporte "Bahía Aguirre" (a la derecha), en compañía de varios pasajeros en las proximidades del archipiélago Melchior.

trecho de Guerlache, uno de los sitios más hermosos de la Antártida, y acaso del globo, por sus fantásticos paisajes, islotes con mantos de hielo, variados glaciares, algunos semifracturados a punto de desmoronarse, con largas cavernas en sus bases, témpanos multiformes, blancos, azules y verdes, que afectan las formas de templos, aviones, góndolas, torres, puentes y monstruos fantasmagóricos. Aquí y allá veíanse chatos témpanos arrastrados por la corriente, cargados de focas amarillentas y pardas, que levantaban perezosamente las cabezas o abrían las fauces hurañas cuando cruzábamos a su lado, o cuando el barco los embestía con la quilla, quebrándolos y dispersándolos.

Al doblar un recodo de peñascos de hielo, el barco, en un momento, debió deslizarse muy lentamente por un pasadizo impresionante, angosto, cubierto de témpanos movedizos, donde la sonda registraba apenas 15 brazas de profundidad. El paso no tenía nombre y un tripulante del comando, con la venia del comandante, capitán Jorge A. Magnoni, lo bautizó con el del transporte: Bahía Aguirre.

Hacia el Melchior

Desembarcamos en el destacamento Almirante Brown, erigido en 1951. Allí trabajó activamente el contraalmirante Rodolfo N. Panzarini, director del Instituto Antártico Argentino, profesor de oceanografía y experto en asuntos antárticos, quien durante el viaje nos ilustraba con sus amenas disertaciones. Nos recibió el jefe de la base, doctor César Lisognoli, glaciólogo, quien luego de enseñarnos los diversos compartimientos nos sirvió un refrigerio. La dotación está integrada por doce hombres, la mayor parte civiles, entre éstos un inglés contratado, el doctor Graeme Wilson, optólogo, especialista en estudios de los ojos de aves y animales marinos.

Al día siguiente el barco retomó el Estrecho de Guerlache, por el oeste, rodeando parte del archipiélago Melchior, y luego de surcar el Mar de la Flota, hacia el norte, penetró en la bahía Luna, de la isla Media Luna, donde se halla el destacamento Teniente Cámara, nombre de un marino que pereció en el lugar al ser embestido por el aspa de un helicóptero. Los estudios específicos de la base son los de biología marina, dirigidos por el doctor Norberto Bellisio, especializado en ictiología. El doctor Bellisio dictó una conferencia muy interesante sobre sus experiencias. Con anterioridad había estado en las Orcadas. Con el acopio de numerosas especies, ha enriquecido notablemente los conocimientos de la biología antártica, hasta ahora poco explorada. Considera que el fondo marino, en la ensenada, es fecundo en seres extraños. En una pradera de algas, que se extiende desde los 7 a los 100 metros de profundidad, pululan multitud de organismos vivos, muchos de ellos totalmente desconocidos. Allí ha podido extraer con anzuelos, trasmallo, rastra y la ayuda del hábil buceador Gerardo Vera, numerosos ejemplares de peces, estrellas, medusas, holoturias, esponjas, erizos y crustáceos. El biólogo sostuvo que la fauna antártica submarina es autóctona, y no existe en la costa atlántica ni en ningún otro mar del globo. Entre las muestras que llevaría a Buenos Aires, figura el pez-cocodrilo, de sangre incolora, único de su especie. El doctor Bellisio me obsequió, con destino al Colegio Nacional de Reconquista, un rarísimo ejemplar marino, semejante a una araña amarillenta, de veinte brazos y veinticinco centímetros de diámetro.

La última base

La última base visitada fue el destacamento militar Esperanza, situado en el extremo de la península Trinidad, cuya guarnición de 22 hombres hállase integrado por gente del ejército, de la Marina, de la Aeronáutica, de la Gendarmería y de la Subprefectura Marítima. Allí se observan los más violentos huracanes, llegándose a registrar una velocidad de 320 kilómetros. Uno de éstos, de 307 kilómetros, destruyó la primitiva casa, en 1964. A no muy larga distancia existe una base inglesa, a la sazón desocupada. En Esperanza se realizan trabajos científicos, técnicos y administrativos. Cuéntase en las proximidades con varios refugios, entre ellos el Cristo Redentor, el Güemes y el Sargento Cabral, muy útiles para resguardos de patrullas en viajes de reconocimiento, temporales o



A la hora del crepúsculo, en el momento de arriar el pabellón argentino en la base militar Esperanza.





Vista de una barrera de hielo, en una de las costas antárticas, tomada a través del ojo de buey del transporte "Bahía Aguirre".

La presente fotografía fue obtenida en las cercanías de la isla Decepción y muestra un enorme témpano de hielo desplazándose a la deriva.

extravíos. En tres tractores oruga hicimos una excursión al refugio Güemes, al otro lado de un glaciar. La puerta de la vivienda fue despejada de la nieve que la cubría y en su interior, hambrientos y ateridos como nos encontrábamos, pudimos confortarnos bebiendo una taza de café y comiendo galletitas. En aquel momento el termómetro señalaba 8 grados bajo cero. Además de los tractores, el destacamento utiliza trineos arrastrados por perros canadienses y groenlandeses. Había 41 de ellos. Son de larga pelambre, cabeza de oso, mansos con el hombre, peleadores entre sí; viven a la intemperie, sobre el hielo, y cada uno tiene una ficha con su nombre, antecedentes e inclusive su conducta.

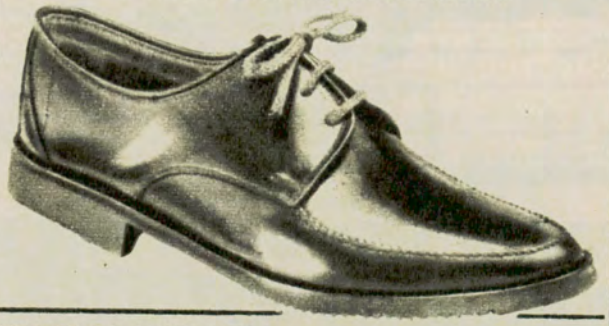
Ese día se hizo cargo de la jefatura de la base el teniente primero Guillermo Gómez, relevando al mayor Ernesto J. Peyregne, que regresaba con nosotros a Buenos Aires después de una permanencia de 14 meses. Cenamos en el comedor del destacamento. Estábamos de sobremesa comentando los sabrosos platos antárticos y la azarosa vida del continente blanco, cuando sorpresivamente se dio orden de partir, porque el pack —la barrera de hielo— se acercaba a la bahía impulsado por el viento y amenazaba bloquear el muelle natural, impidiendo de este modo el trasborde al transporte, fondeado a tres kilómetros de la orilla.

Después de diez días de navegación por las aguas antárticas, regresamos, cruzamos el bravío Drake, con los ojos llenos de imágenes maravillosas, semejantes a los relatos de las mil y una noches, el corazón rebosante de fervor, que espontáneamente se elevaba a lo alto para alabar al Creador de tan admirables cosas. Y expresamos nuestra gratitud a aquellos hombres que no vacilaron en surcar los incógnitos mares australes para revelar sus secretos y a los valerosos argentinos que, con su presencia y con su trabajo, afianzan nuestra soberanía en tan remotas latitudes. ●

INSUPERABLE OFERTA

SISTEMA Delgado INDUSTRIA ARGENTINA

El calzado MAS FINO para caballeros



MODELOS INVERNALES CON SUELA DE GOMA INTEGRAL

● Abrigados ● Impermeables ● Antideslizantes

$ 2.690

Precio imposible de mejorar en calzado de tan alta calidad

Infórmese sobre nuestros PLANES DE CREDITO

FLORIDA esq. CORRIENTES ● CABILDO 2120 · RIVADAVIA 6784 ● Rosario: CORDOBA 1090
M.del Plata: RIVADAVIA 2686 ● Mendoza: Av. SAN MARTIN 1434
Fábrica: Av. JUAN DE GARAY 2439 - Buenos Aires

8 080

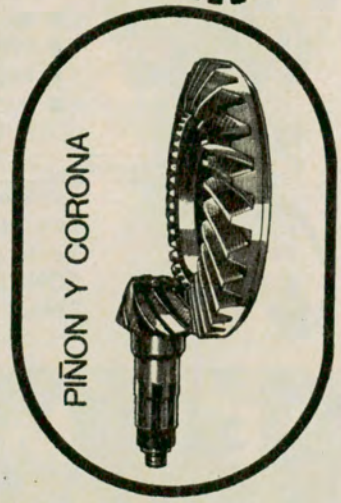
CON EL PRESTIGIO DE LA MARCA ADA®



CORONA DE ARRANQUE



AMORTIGUADOR



PIÑON Y CORONA

Calificados productos de industria argentina, respaldados por marcas de prestigio.

UNICOS FABRICANTES

CASA STEWART S. A.

Comercial, Importadora e Industrial

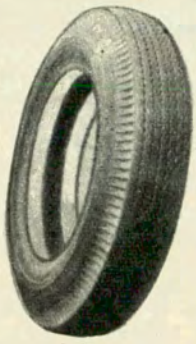
TUCUMAN 3550 - Tel. 86-2205/06/07

990 a

autoclub sugiere

A LOS SOCIOS DEL A.C.A.

879

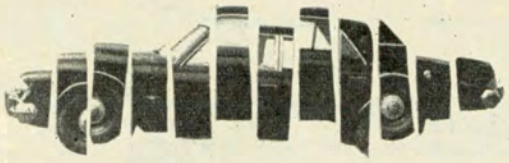


CUBIERTAS NACIONALES
DE PRIMERA SELECCION
A PRECIO OFICIAL EN 6 CUOTAS
SIN INTERESES

CUOTA-car S.C.A.
Suipacha 842, Pta. Baja
T. E. 32-6674 y 31-7407, Capital

CHAPA Y PINTURA EN 6 CUOTAS

RECTIFIQUE SU MOTOR EN 6 CUOTAS

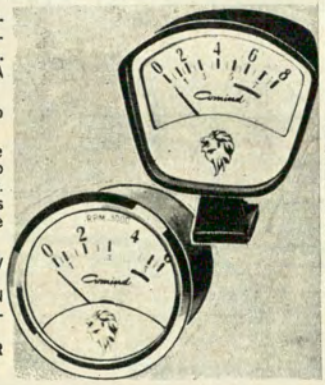


NO DESTRUYA EL MOTOR DE SU AUTOMOVIL!.. PROLONGUE SU VIDA UTIL INSTALANDO UN **TACOMETRO ELECTRONICO COMIND.** NUEVOS MODELOS - GARANTIA ESCRITA INSTALACION SENCILLA.

- **APROVECHARA** toda su potencia, con mínimo consumo de aceite y combustible.
- **CONTROLARA** las RPM. en sus valores de óptimo funcionamiento, obteniendo un correcto asentamiento de todas las partes del motor. Esto **EVITARA** consumos excesivos y prematuros de aceite y combustible, eliminando gastos de mantenimiento.
- **REALIZARA** perfectos rebajes de velocidad y cambios de marcha.

IMPORTANTE: EXIJA LA MARCA GRABADA EN EL CUADRANTE. CONSULTENOS SIN COMPROMISO.

FABRICA Y VENDE: **COMIND AUTOMOTOR**
Av. Córdoba 1770 - Capital Federal. 49-5394



KOLLAR

FABRICA DE SILLAS, SILLONES Y MESAS PLEGADIZAS



Sillones y sillas para el hogar, plegables.



Sillitas y banquitos para camping.

MODELO PLANO:
Para playa o camping.

MODELO DE PIE:
Para el hogar y lugares firmes.

Fabricados con caños acerados, esmaltados al horno.

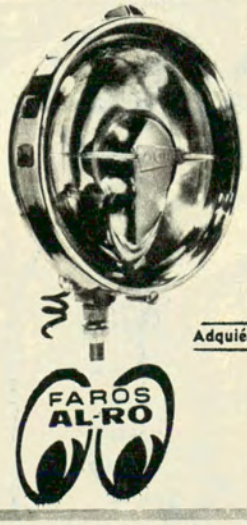
Tejido de cordones plásticos - Colores varios.

Mesas de fórmica o esmaltadas al horno, útiles para el hogar y camping. Fáciles para transportar y guardar.

VENTAS POR MAYOR Y AL PUBLICO

ESTABLECIMIENTO ESTEBAN KOLLAR

QUEVEDO 3646 - Buenos Aires (Alt. Francisco Beiró al 4900)



AL-RO S. R. L. presenta el NUEVO FARO MODELO Nº 555, expresión de una nueva línea que incorpora a su acreditada producción, para satisfacción de la técnica moderna.

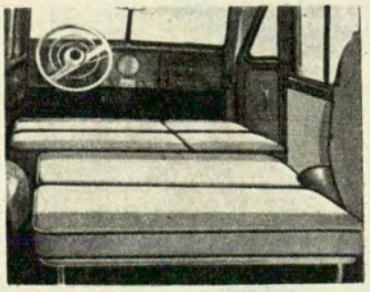
VISIBILIDAD 1000 METROS

- **NUEVO SISTEMA DE REGULACION**
- **NUEVO CASCO EXTRA CHATO**
- **NUEVO CRISTAL OPTICO**
- **NUEVO REFLECTOR CON LAMPARA ESPECIAL SUPER POTENTE**

Adquiéralos en todas las casas del ramo de todo el país

Fabricantes: AL-RO S. R. L., Pje. Luis Braile 5620, Cap. Tel. 64-6006 Venta y colocación en el acto AL-RONCE, Jujuy 332, Cap. Tel. 93-8246.

FAROS AL-RO



Su **ESTANCIERA** gana en comodidad y confort, colocando los **ASIENTOS-CAMAS**, único totalmente horizontal, con interior de espuma de goma.

También la línea completa para VALIANT, CHEVROLET, RAMBLER, FALCON, CITROEN, DI TELLA, RENAULT 4L, FIAT, PEUGEOT.

Son sus fabricantes: **MAURICIO VITIS y Cía. Dr. Adolfo Dickman 1375/79** (antes San Blas) alt. Av. San Martín 2700, **Tel. 59-2026, Buenos Aires.**

"EL MONTE PIO"

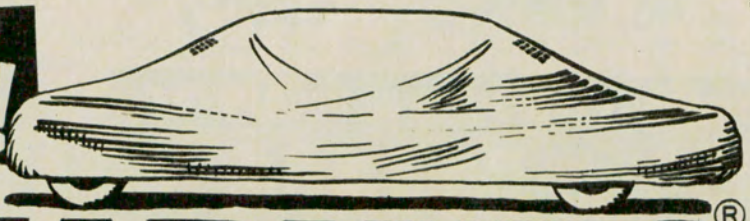
GRAN CASA DE OCASIONES

Sr. Cliente: Venda sus muebles, comedores, dormitorios, camas, roperos y trajes a su justo precio llamando a los teléfonos: 612-1221 y 612-8787.

A comerciantes del Interior, hacemos precios especiales en muebles, trajes, dormitorios y comedores, sin cobrar acarreo y embalaje, puesto sobre vagón Buenos Aires.

RIVADAVIA 7701 - CAPITAL

Póngale la TAPA al INVIERNO!



CON UN **TAPAUTO®** Bruno

desde $3.900

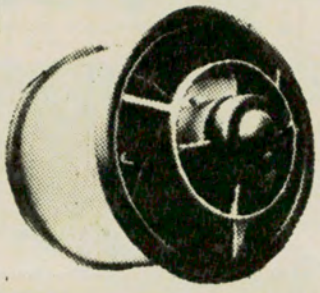
Y su automóvil estará protegido de la lluvia, del rocío, del polvo, del granizo, de las heladas que demoran el arranque. Es 100 x 100 impermeable, pues está confeccionado con las mejores telas del país, revestidas con policloruro de vinilo importado. Cosido a máquina y soldado electrónicamente. ¡Ah..., no olvide: TAPAUTO BRUNO hay uno solo!

FABRICADO PARA TODO TIPO DE COCHE ...Y AHORA CON RESPIRADERO INTEGRAL

Central LONERA Bmé. MITRE 2771 · TEL. 87-9666-8481

ESTAC. GRATIS - CASTELLI 150

SIDERAL



SOUTH BEND
EXTRACTOR funcional REVERSIBLE

¡Siempre serán UNICOS! Patente Nº 127.808

Extrae aire viciado o inyecta aire puro. Vistosos colores y persiana exterior con cierre hermético. Se desarma sencillamente para facilitar su limpieza. INSTALACIONES solicite técnico a domicilio. SIN CARGO

SOUTH BEND ARG. Montevideo 165, Tel. 40-1127/1556
Bolívar 839 Tel. 33-0132 y 30-5953

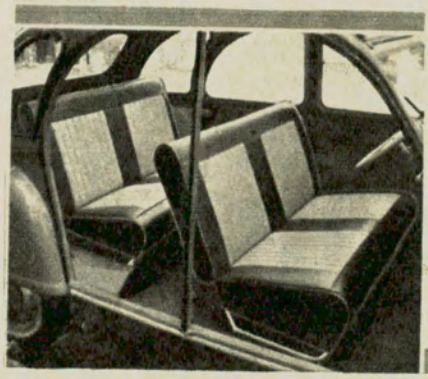
Descuentos especiales a socios del A. C. A.



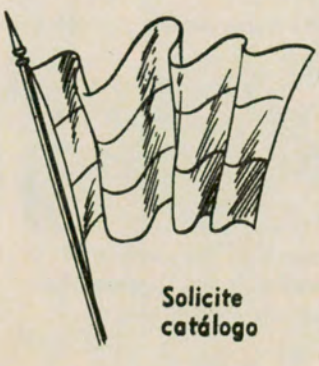
ADELGACE...

Sin dieta ni sacrificios con el maravilloso mameluco *"DINTY"*, AUTENTICO adelgazante. Enviamos al interior previo giro especificando medidas; su precio $ 2.390. *Fabricantes:* DALLA RIVA, *Andrés Lamas 914, Capital. Tel.: 58-1075.* Pida catálogo sin cargo. También disponemos de una línea completa de adelgazantes parciales.

EN VENTA TAMBIEN EN: Harrods, 1er. piso; Gath y Chaves, Sección Dep. Caballeros y Corset Damas, y Casa Testai y sucursales. Representante en la provincia del Chaco: Sr. Francisco Gimeno, Sgo. del Estero 846, Resistencia. Representante en las provincias de Salta y Jujuy: Héctor Hugo Plaza, Buenos Aires 827, Salta. En La Plata: Mateu Sport, Calle 4 Nº 728.



ASIENTOS ESPECIALES para CITROEN 2 CV y 4L. UNICOS ENTERIZOS SIN CAÑO CENTRAL. No ceden en el medio, son indeformables, confortables y elegantes. COLOCACION EN 15 MINUTOS. **FUNDAS ESPECIALES DE LUJO Y DEPORTIVAS** para línea FIAT, I.K.A., PEUGEOT, FORD, CHEVROLET, VALIANT, AUTO UNION, etc. FACILIDADES DE PAGO. **AUTO-CONFORT S. R. L., Luis Sáenz Peña 983, Tel. 27-1500/1948, Bs. Aires.**



Solicite catálogo

Casa SANTIAGO BANDERAS

DE GRO, REGLAMENTARIAS PARA ESCUELAS E INSTITUTOS — BANDERAS DE LANILLA

ASTAS-TROFEOS-ESCARAPELAS

MENCIONANDO ESTE AVISO OBTENDRA UN INTERESANTE DESCUENTO

SARMIENTO 1576
T. E. 35 - 4288

autoclub sugiere

COLOQUE LA CUPULA A SU MULTICARGA FIAT, PERO QUE SEA MILAN



TAMBIEN PARA TODA MARCA
Y MODELO DE PICK-UP

Para uso comercial o familiar. Solicite folletos y lista de precios sin compromiso a vuelta de correo a:

Compre en 10 minutos y pague en 5, 10 ó 15 cuotas.

CARROCERIAS MILAN

BRANDSEN 3739 SARANDI
(Alt. Av. Mitre 3600) T. E. 207-8103 (Avellaneda)

GAMUZAS PARA LIMPIEZA

Automóviles, platería, cristales, muebles, óptica, etc.

cm	c/u
73x57	$ 600
68x53	„ 520
63x47	„ 460
58x42	„ 400
53x37	„ 330
48x37	„ 260
40x30	„ 140

Directamente de CURTIDURIA MILAN

Los pagos, con cheque o giro, sobre Avellaneda, a la orden de EUGENIO MILAN e HIJO. Agregar $ 60 para franqueo certificado.

CONSULTE PRECIOS POR CANTIDAD

- Cueros para marroquineros
- Encuadernaciones
- Cerdo legítimo

BRANDSEN 3457/61
(Avellaneda) Provincia de Buenos Aires, Tel. 207-7927

ENRIQUE BRUNO e HIJOS



Donato Alvarez 186, Tel. 83-8516, Buenos Aires, fabrica y distribuye el **TAPIZADO de LUJO,** para CITROËN 2 CV en finas telas plásticas, relleno con espuma sintética. Tráiganos su tapizado viejo y se lleva uno nuevo; es económico, elegante e higiénico. También nos especializamos en la fabricación de **TAPIZADOS y FUNDAS** para todas las marcas y modelos de vehículos. ADQUIERA ESTOS ARTICULOS EN COMODAS CUOTAS. Línea completa de accesorios. Envíos al interior contra reembolso.

MILES DE USUARIOS LO CERTIFICAN

LOS REFUERZOS NEUMATICOS DE SUSPENSION

TENAIRE

Aseguran al AUTOMOVIL o PICK-UP



No hay que quitar piezas



Si su mecánico o agente de la zona no los tiene, diríjase a sus fabricantes.

Solicite folletos demostrativos

- Más estabilidad • Mayor seguridad • Frenajes sin balanceos ni cabeceos • Menos roturas de espirales y elásticos • Suspensión ideal • Más vida del amortiguador • Mayor capacidad de carga • Marcha ideal en cualquier camino

La espiral vencida rinde como una NUEVA

Se ofrecen para
RAMBLER
FORD FALCON
CHEVROLET
IMPALA - BUICK
OLDSMOBILE
PONTIAC
PICK-UP
CHEVROLET 60/65
PEUGEOT 403/404
BORGWARD
CHEVROLET 39/48
PACKARD
STUDEBAKER

y otras marcas con ESPIRALES HELICOIDALES

SOCIOS DEL A. C. A.: 10 % DTO. Y GREMIO AUTOMOTOR: DTO. ESPECIAL

FABRICA Y DISTRIBUYE **TENAIRE S.R.L.** YATAY 1038 T. E. 86-4945

REFUERZOS NEUMATICOS PARA SUSPENSION

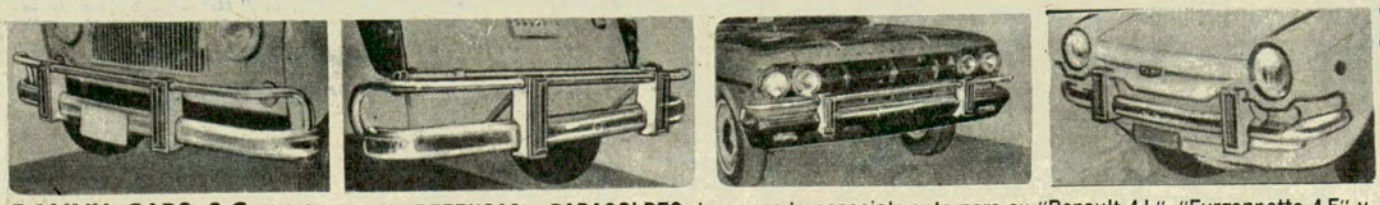
ESCRIBANOS Y SE BENEFICIARA

B 495



CONOZCA SU AUTOMOVIL. Todo lo que debe saber el conductor y datos importantes para el mecánico. **UN MANUAL PARA CADA COCHE:** FIAT 600/750. - 1100 - 1500 - DI TELLA 1500 - RENAULT 4L. - DAUPHINE - GORDINI - ISARD 700 - NSU PRINZ - PEUGEOT 403 - 404 - CITROEN 2 CV. - VOLKSWAGEN - ESTANCIERA - RAMBLER - FORD FALCON - DKW. AUTO UNION S 1000 - Cada uno profusamente ilustrado...: **$ 180.-**
CHEVROLET 400... $ 480.- VALIANT... $ 500.-
Además en venta MANUALES TECNICOS PARA MECANICOS, marcas diferentes, Motocicletas Lambrettas, Rastrojero. Pida lista de precios.
Editorial COSMOPOLITA, calle Tucumán 413 y Quiosco Galería Güemes Calle San Martín 170., Buenos Aires

B 492



DANNY CARS S.C. fabricantes de **DEFENSAS y PARAGOLPES,** han creado especialmente para su "Renault 4 L", "Furgonnette 4 F" y la línea RAMBLER TORNADO JET, sus exclusivas **DEFENSAS INTEGRALES.** Colocación en el acto en **J. A. Cabrera 5729** (alt. Córdoba 5700), Bs. As. Solicite turno al **772-5800.** Pídalas al concesionario de su confianza. Al interior envíos contra giro y/o cheque bancario.

...y ahora también para el FIAT 770 COUPE.

No Viaje así



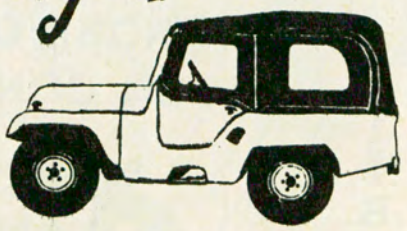
RAUL A. LOMBO y Cía.

EN 2 Hs. *Hágalo así...!*

Confeccionamos la capota de su Jeep o Pick-Up IKA, en lona o plástico de primera calidad, con estructuras y medias puertas metálicas.

TOTALMENTE DESARMABLES

Fundas cristal para coches nacionales.



Visítenos en nuestra dirección:
ARIAS 2451 - T. E. 70-2716



MASILLA PLASTICA

CINTOPLOM

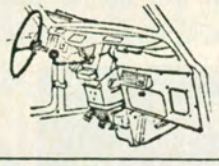
Licencia Sprint-Italia Industria Argentina

En 20 minutos pega: metales: maderas, vidrios y toda clase de materiales.
solicítela en pinturerías y ferreterías

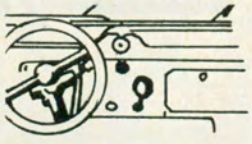
BOCEDI HNOS. S.R.L. Fábrica: Brandsen 1997 - 621-2883
San Justo (Prov. de Buenos Aires)



FIAT 600



RENAULT 4L



CITROËN

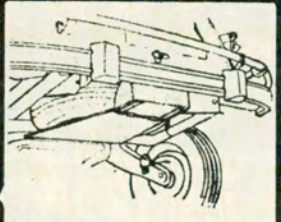
as

LA CASA DE LAS GUANTERAS

TOTALMENTE METALICAS
CON ESPACIO IDEAL PARA LA RADIO
DE FACIL COLOCACION

UNICO FABRICANTE
AV. JUAN B. JUSTO 4933 - Tel. 59-5598

PIDALO A SU SERVICE O CASAS DE ACCESORIOS



MAS SEGURIDAD

PARA SU 4L RENAULT

Con coraza protectora de chapa de acero que cubre rueda de auxilio



¡USTED LO NECESITA!

TODO PARA EL AUTOMOVILISTA. ARTICULOS PLEGABLES Y PORTATILES: Reposeras, mesas, sillas, banquetas, heladeras, catres, colchonetas, parrillas, etc., ideales para camping, casas de fin de semana, viajes, etc. **FUNDA CUBRE-COCHE** y **LONAS CUBRE-EQUIPAJES** para todos los modelos de coches. Cosida y soldada 100 x 100 Impermeables. Envíos al Interior.

PEDRO V. CAFFARENA
J. B. Justo 6801, Bs. Aires
ABIERTO SABADOS Y DOMINGOS.



Un verdadero y práctico **GARAGE PORTATIL**
Patente Nº 697.638

ANTICORROSIVO
ANTISULFATANTE
BUEN CONDUCTOR



CAMINA BIEN PROTEGIDA..!

DISTRIBUIDORA "TOL"
JUNIN 895 2do. P. 5
T. E. 85-2466 • 89-5641



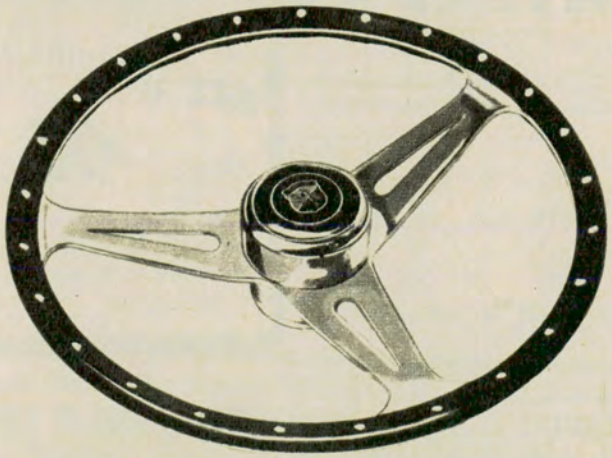
CENSO EN LA RUTA NACIONAL 202: PIDESE EL ENSANCHE DE ESTA

El Pbro. Jesús Fernández Berruete, párroco de la Iglesia de San Marcelo, de la localidad de Don Torcuato, con un equipo de niños pertenecientes a la Escuela Parroquial (foto) llevó a cabo en mayo de 1965 un censo de tránsito sobre la ruta nacional Nº 202, con resultados asombrosos por la magnitud de las cifras. Del análisis de los datos surgía una conclusión fundamental: la imperiosa necesidad de proceder al ensanche de la referida ruta, de notoria insuficiencia, en sus actuales dimensiones, para garantizar las mínimas condiciones de seguridad en el tránsito. Dicho censo dio origen a un movimiento de opinión pública, iniciado en las páginas de la revista "San Marcelo", que desde hace 15 años funciona bajo la dirección de aquel sacerdote. De tal modo pudo concretarse una presentación al presidente de Vialidad Nacional, suscripta por 43 instituciones de la zona de Don Torcuato (cooperadoras, clubes, colegios, sociedades de fomento, etcétera), en la que se describe la gravedad de la situación y se formula un pedido de ensanche de la ruta 202 hasta Bancalari, o por lo menos, hasta la Ruta Panamericana.

Es de destacar que un censo anterior, igualmente dirigido por el padre Fernández Berruete —incansable propulsor de soluciones para los problemas que afectan a Don Torcuato— sirvió de base a un pedido de la Cámara de Diputados bonaerense (Mario Vega) a las autoridades ferroviarias para que se emplazaran barreras en el paso a nivel de la ruta 202, lo que fue concedido.



El Taller F. E. PIRONIO, de Alte. J. F. Seguí 1277 (altura Gaona 2100) Tel. 59-6952, con 30 años al servicio de automóviles OPEL, es garantía por su personal especializado y equipos técnicos de ajustes de motor, tren delantero, solución de frenos, balanceo de ruedas, chapa y pintura, etc. También venta de repuestos y accesorios legítimos.



JUAN ALBERTO SANDRINI

Presenta su línea de **VOLANTES DEPORTIVOS 1966** para automovilismo y náutica. Ofrecen, además de su fina artesanía europea, más seguridad en caso de accidente e inigualable placer de manejar.

Distribuidores Exclusivos:

Roberto S. Tortorelli, Rivadavia 6091, Tel. 66-1528, Bs. As.
BORGSAN Com. y Fin., Ladines 3808, Tel. 701-1752, Bs. As.

CITROËN 2 CV

CONCESIONARIO OFICIAL

ZEN - OLSEN S. A.

Recepción del coche usado.
Amplias facilidades.



EXPOSICION Y VENTAS: CABILDO 1184
SERVICE Y REPUESTOS:
AMENABAR 547 - Tel. 771-1295 y 772-4252



en
«contacto»
con todos los
públicos!

. El profesional, el empleado, el estudiante, la mujer... todos los públicos se han dejado ganar por las ventajas concretas que ofrece el excepcional CITROEN 2 CV del 66! Tablero nuevo, volante nuevo, asientos enterizos, tapizados nuevos, parrilla nueva, posición de rueda auxiliar nueva, medidor de nafta nuevo y muchas otras cosas más que también terminan con nuevo! Además, su noble y probado motor tiene ahora un 30% más de potencia... pero sigue siendo tan poco gastador como antes!
Es que el Citroën del 66 tiene la misma calidad impuesta y consagrada en el mundo entero por todos los vehículos de la amplia línea de Citroën.
Los cambios son detalles, porque como ya dijimos otra vez... ¿Para qué cambiar lo que está muy bien?



citroën 2 cv azam

Noticias y actividades del A.C.A.

INAUGUROSE EN EL A. C. A. EL CICLO CULTURAL 1966

Sobre "un pleito en el estudio del Dr. Mariano Moreno", en 1808, habló el Dr. Horacio C. Rivarola

EN el salón de actos del AUTOMOVIL CLUB ARGENTINO tuvo lugar el acto de apertura del ciclo cultural del año 1966, organizado por la Comisión de Cultura de la entidad, que quiso adherir a la celebración del Sesquicentenario de la Independencia y a la Efemérides del 25 de Mayo, con la presencia en la tribuna del doctor Horacio C. Rivarola, vicepresidente 1º de la Institución, ilustre maestro, publicista y académico que honra a la cultura argentina.

El doctor Fernando González Canicova, presidente de la referida Comisión, abrió el acto diciendo, al referirse al conferenciante, que "su contribución a la cultura nacional lo hace acreedor al reconocimiento de sus conciudadanos".

El doctor Rivarola, con la amenidad que le es característica y el brillo que singulariza sus exposiciones, acaparó la atención de una concurrencia tan calificada como numerosa.

El texto de su conferencia es el siguiente:



Acompañado por los doctores Walter A. Saborido y Fernando González Canicova, el doctor Horacio C. Rivarola habla del espíritu de justicia del abogado Mariano Moreno.

Un pleito en el estudio de Mariano Moreno

Estoy seguro de que ni las escasas dotes que Dios me ha concedido ni el tema, de por sí trivial, ya que se trata de un pleito de alquileres y desalojo, han sido determinantes de la amable concurrencia a esta disertación. Mas, estoy seguro de que si en lugar de un asunto de alquileres hubiera decidido tratar de un caso de nulidad de acto jurídico en la India, o de una posesión por vencimiento del término de ocupación en Holanda, o de cuestiones por el estilo, la lógica de la justificación habría inclinado a dar mejor ocupación al tiempo.

Razón del interés del asunto

¿Por qué llama, pues, la curiosidad un asunto de alquileres? Pues, porque la máquina mental efectúa el traslado de un tiempo a otro y empieza a dar vueltas la idea. ¿Cómo habrá sido entonces esto, tan complicado ahora? ¿Habrá ocurrido que muchos propietarios maltrataban, así sea *in mente*, a los inquilinos, calificándolos de sinvergüenzas, que se aprovechando leyes que, por ser transitorias, nunca se derogan? ¿Habrá ocurrido a la inversa, que muchos inquilinos consideraran a los dueños desalmados, inhumanos, causantes de un malestar social? ¿Habrán sido tan malas las leyes de alquileres como son ahora?

Y esa serie de preguntas es, sin duda, la razón de que tenga yo el placer de ser hoy escuchado.

Me referiré a un pleito que en 1808 llevaba tres años largos. Por razones de método o de claridad, conviene decir quiénes eran las partes, en qué consistía aquél, cuál la condición de los juzgadores, qué leyes se invocaron, quién patrocinó al actor, qué argucias se adujeron y cuál remedio fue propuesto al fenómeno del exceso de inquilinos y carencia de habitaciones, causa que se mencionó ya con carácter general, como originaria de muchas de las cuestiones de locación que se suscitaban, y que continúa siendo argumento para muchas cosas.

Las partes

El actor era don José Antonio de Escalada, propietario de una importante finca frente a la Plaza Mayor, nuestra actual Plaza de Mayo. El demandado, Francisco Troncoso; débese advertir que el arrendamiento era de una pieza. El edificio se levantaba en la actual esquina de Yrigoyen y Defensa; era una casa muy amplia. Dice un autor —Taullard— que era una especie de conventillo; que en razón de tener numerosos cuartos, se le llamó "la cuartería"; "la mayoría de los inquilinos eran españoles (gallegos en su mayor parte), que de día vendían billetes de lotería por las calles y de noche prestaban servicios de serenos. Los bajos fueron alquilados para puestos de verdura, boliches y fondines...". El juicio se inició en 1804.

Simultáneamente con la demanda a Troncoso, Escalada había iniciado otra contra Toribio García, por igual motivo, desalojo de un cuarto en el mismo edificio. Y la cuestión se complicó porque corriendo uno de los pleitos por un juzgado y el otro por otro juzgado, los caminos, a cierta altura, habían llevado a resultados distintos.

En el seguido a García, el juez, con mucha energía y a pesar de las vueltas procesales que aquél intentó, se vio —dice el abogado del actor—, que revestida la "sentencia de la autoridad de cosa juzgada, puso al inquilino en la inevitable necesidad de obedecerla".

Así, pues, nuestro relato será sobre el asunto Troncoso; el de García, sólo será citado para hacer presente que en derecho no siempre iguales causas producen iguales efectos, y esto en todos los tiempos.

Los Juzgadores

Veamos ahora la condición o capacidad de quienes tenían que resolver. Primero, tramitó el juicio como correspondía —en la instancia inicial—, ante el alcalde de

segundo voto; luego, en la apelación, ante la Audiencia. Recuerda Juan Agustín García que los legisladores antiguos no creyeron necesario que los jueces tuvieran conocimientos especiales; ante un caso difícil, podían y debían asesorarse con lo que llamaban profesor de derecho. Para el común, bastaba que tuvieran *"buen linaje para auer vergüenza de non errar, buen entendimiento para entender, ayna los que razonaren ante ellos; e deben ser apuestos e sesudos para saberlo departir e judgar derectamente. E se supieren leer e escribir, valerse así mejor ayudar dello, porque ellos mismos se leerán las cartas e las peticiones", (Partida II, lib. IX, ley 18).*

Me ha parecido siempre un poco exagerada esta afirmación de ignorancia en quienes debían juzgar; la cita precedente del doctor García es de las Partidas, vale decir que corresponde al siglo 13, y desde entonces al 1808 mucho habrá corrido y mucho habrá sido el adelanto de la instrucción general. En todo caso, los jueces de Buenos Aires no serían de menos capacidad, con relación a su tiempo, que lo que son los jurados instituidos en legislaciones modernas, compuestos de ignorantes de derecho y de los cuales nadie ha hecho una crítica más aguda que José Ingenieros en *"La justicia de Bertoldo"*.

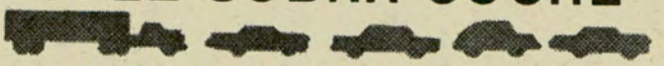
Sobre todo, aquello no alcanzaba en el siglo XIX a las Audiencias, tribunal de apelaciones. El pleito de Troncoso, después de las vicisitudes que veremos, se hallaba al fallo de la Audiencia de Buenos Aires; el calificativo para ella, y así reza en el alegato de este juicio, era el de *"Muy poderoso señor"*.

Los oidores eran abogados; en Córdoba se estudiaba derecho; en 1773 se había aceptado para Buenos Aires, aunque no se llevó a la práctica, el plan del Procurador General de la ciudad, D. Manuel Basavilbaso, para crear una Univesidad donde se hiciera estudios de Derecho; su informe es luminoso. En fin, en el catálogo de las obras publicadas por la imprenta de los Niños Expósitos, se encuentra, en 1796, una obra traducida del francés por Manuel Belgrano, *"Principios de la Ciencia Política"*; en 1810 la traducción del *Contrato Social* de Rousseau, por Mariano Moreno.

Y el propio Cabildo, en el Informe del 28 de diciembre de 1771, apoya la proposición de crear una Universidad en Buenos Aires; por allí dice que *"las judicaturas... requieren... dotes de ciencia, prudencia y demás virtudes"*.

No eran, repito, los miembros de la Audiencia, gentes de tan pocos conocimientos como resultaría de la cita del Dr. García. La ley de Indias XLIV, lib. II título XV, de 1588, confirmada en 1596, dice que *"Los virreyes y presidentes que no fueran letrados... no tengan conocimiento ni voten en pleitos y causas civiles o criminales que pendieren en las Audiencias por apelación y suplicación..." "Si el presidente fuese letrado, puede conocer de ellas no habiendo sido juez en primer instancia o estando impedido por otra causa conforme a derecho"*. Muchas otras leyes de Indias demuestran la preocupación para que la justicia sea recta, con capacidad en los juzgadores y sin interferencias de ninguna clase: *que los presidentes, oidores, alcaldes y fiscales no sean padrinos de matrimonio o bautizos" (lib. II, Tit. XVI, ley XLIX); "que los abogados, relatores y escribanos no vivan con los jueces, ni éstos consientan a los pleiteantes que los sirvan ni frecuenten sus casas" (ley LII); "que los ministros no se dejen acompañar de negociantes ni den lugar a que acompañen a sus mujeres"; LIII: que no tengan casas, chacras, estancias, huertas, ni tierras; LV: que los ministros no den dinero a censo"; LVIII: que "vivan con particularísima atención al cumplimiento de todo lo que son obligados, como buenos y rectos ministros..."*. El Dr. Enrique Ruiz Guiñazú, en su erudito trabajo *"La Magistratura Indiana"*, hace con detalle la historia de la Institución Audencial. La de Buenos Aires, cuya creación se autorizó en 1661, tardó algunos años en instalarse; lo fue en 1755. Quitó jurisdicción a la de Charcas y la tuvo sobre las Provincias del Río de la Plata, Paraguay y Tucumán. El Rey dijo en aquella cédula: *"para asentar la dicha Audiencia con el estilo y forma que tienen y guardan en las demás de las Indias, he mandado vayan a ella ministros que sean personas de toda inteligencia y buenas partes."* Eran tribunales de gran categoría, que en determinados casos podía vetar —diré— disposiciones de los gobernadores o del virrey. Tenían así autoridad civil, judicial y política. En cuanto a la de Buenos Aires, recuerda el autor citado la notable intervención que tuvo durante las invasiones inglesas: suspendió al virrey, dispuso el

SI LE SOBRA COCHE



QUE NO LE FALTE CHISPA!

INDUMAG

- Bobinas de Ignición INDUMAG y *prestolite*
- Condensadores de distribuidor.
- Tapas de distribuidor.
- Antenas para radios de automóviles.
- Equipo transistorizado TRANSIGNITER - 250 *prestolite* para el encendido.

Fabricados para imponerse por

INDUMAG ELECTRONICA S.A.I.C.

Administración: LUJAN 2249 - LANUS F.C.R. - T. E. 241-1665
Fábricas LUJAN 2242/44 - 2292





El doctor Manuel Pérez Taboada, vocal titular de la comisión Directiva del Automóvil Club Argentino, expone los puntos de vista de la institución durante el acto realizado en pro de la construcción de la ruta provincial Nº 11. En la foto aparece también el señor Norberto S. Paoletti, presidente de la filial del Automóvil Club Argentino en Mar del Plata.

LA RUTA 11 EN LA PROVINCIA DE BUENOS AIRES

Otorgó el CONADE prioridad para su construcción

EN la Casa de la Provincia de Buenos Aires se efectuó el acto organizado por el Comité Permanente Pro Construcción de la Ruta 11, para promover un creciente interés por la pavimentación de esa ruta, tradicionalmente conocida como "Camino de la Costa".

Durante la reunión se informó que el Consejo Nacional de Desarrollo (CONADE), acorde con el análisis preliminar del Consejo Federal de Inversiones y su solicitud de fondos para el estudio de factibilidad de la Ruta Provincial Nº 11, estableció las reservas necesarias y "llegó a la conclusión de la elevada importancia regional y provincial de este estudio, por lo que se le otorga prioridad".

Asistieron a la reunión el vicegobernador de la provincia de Buenos Aires en ejercicio del Poder Ejecutivo, doctor Ricardo Lavalle, los ministros de la provincia de Buenos Aires: de Gobierno, señor Eduardo Estévez, y de Economía y Hacienda, doctor Ricardo Fuertes; el subsecretario de Justicia, doctor Rafael Víctor Novello; el presidente del Comité Permanente Pro Construcción de la Ruta 11, doctor Lázaro Freidenberg; el jefe de la Secretaría Técnica de Hidrografía Naval de la Secretaría de Marina, capitán de fragata Luis María de la Canal; el director de Promoción y Turismo del Ministerio de Economía y Hacienda de la provincia de Buenos Aires, señor Luis Calissano; el representante del Automóvil Club Argentino, doctor Manuel Pérez Taboada, vocal titular de la comisión directiva de la Institución; el Intendente municipal de Bahía Blanca, doctor Federico Baeza; el doctor Angel Roy, diputado provincial por Mar del Plata; otras autoridades provinciales, municipales y numeroso público.

El presidente del Comité, doctor Freidenberg, expuso los fines y las trascendencias de la obra, a la cual el gobierno de Buenos Aires ha otorgado prioridad absoluta. Posteriormente se dieron a conocer cinco ponencias con el estudio técnico y financiero de la obra. Seguidamente hablaron el señor Luis Calissano, el capitán de fragata Luis María de la Canal, el doctor Ricardo Lavalle, el doctor Fuertes y el doctor Manuel Pérez Taboada. Este último expresó que el Automóvil Club, institución a la cual representaba, compenetrado de la significación que tiene en estos momentos la construcción vial, considera necesario destacar la importancia de las carreteras no sólo como factor de promoción y producción de riqueza, sino también por su influencia decisiva sobre el desarrollo de otras actividades que hacen fundamentalmente al progreso de la comunidad, entre las que debe mencionarse en primer término al turismo.

Durante el transcurso de la reunión quedó constancia de que, prácticamente, ya han quedado asegurados los fondos y créditos para la iniciación y ejecución de la gran obra, que tantos beneficios directos aportará a la extensa zona que atravesará el camino e indirectamente a todo el país, previéndose la construcción de la ruta hasta Bahía Blanca.

abastecimiento del ejército con todos los hombres de más de catorce años; ordenó la entrega de armas en poder de particulares para preparar la defensa; el 23 de febrero de 1807 manda internar a los prisioneros ingleses, se niega a remitir a Montevideo las banderas tomadas al enemigo, y el 22 de julio pide al Rey distinciones y premios para el batallón de Patricios, *"por su obediencia, disciplina y honor"*.

La lista de nombres de los miembros que tuvo la Audiencia es testimonio de que sus componentes tenían la competencia que para esa época se podía pedir: están allí los de Victoriano Rodríguez, Julián de Leyba, Matías Irigoyen, Antonio José Escalada, Pablo Beruti y otros más, que, por uno u otro motivo, los vemos actuar en diversos acontecimientos, bajo la presidencia, desde el 10 de noviembre de 1804, del marqués de Sobremonte.

Repito así, que si los componentes de la Audiencia que debía resolver nuestro pleito no tenían la luz del mediodía, no eran sujetos insignificantes e ignorantes.

Las leyes citadas

Antes de hacer venir al abogado de Escalada, es conveniente la referencia a las dos leyes que se pusieron en juego en los autos. La primera, es la ley 6, título VIII, de la Partida V. Ese título VIII es el que contiene todas las disposiciones sobre locación. La ley 6 dice: *"Como no deue ser echado de la casa o tienda, el que la touiesse alogada, fasta el tiempo y salvo en los casos señalados"*. Dispone que, alquilada una casa, el arrendador no puede desalojar al inquilino hasta que se cumpla el plazo si alguno se convino; pone cuatro excepciones: 1ª Cuando la casa en que vive el dueño cae o está al caer; o que cerca de ella tenga enemigos que le inquieten; o si se casase algún hijo. 2ª Si luego de alquilada se observa el peligro de derrumbe. Pero en estos dos casos, el locador debe proveer al locatario de otra casa que le agrade hasta que venza el tiempo de la locación. La 3ª Textualmente: *"Cuando el que touiesse la casa logada, usasse mal della, faziendo en ella algún mal que la empeorasse, o llegando en ella malas mugeres o malos omes, de que siguiesse mal a la vezindad"*. La 4ª razón: si debiendo pagar el alquiler por anualidades, se atrasase en dos.

Estas razones subsisten, más o menos, en la legislación nuestra. Algunas de ellas se citaron en el expediente en cuestión.

Pero de mucho más interés es la otra cita: aquélla de la ordenanza de Madrid de 1792

Los legisladores de nuestra época, que dictaron la ley de alquileres, que por ser de carácter transitorio permanecerá quién sabe hasta cuándo, aunque con insignificantes modificaciones, podría pensarse que debieron conocer a fondo la vieja legislación española. Digo esto por las semejanzas notables que tiene aquella ley con la nuestra. Para evitar mayores citas, tomo la que está hoy en vigor aquí, aunque, como es sabido, fue repetidas ocasiones motivo de cirugía estética, que en algún caso le originó una cicatriz que la afeó más.

Vamos al breve cotejo:

Pero desde luego, equivocada o no, aquella ley, la vieja, comienza con fundamentos que no tiene la nuestra; dice: *"Siendo frecuentes los recursos sobre preferencia en los arrendamientos de casas de Madrid, con lo que se complican los Tribunales y de que resulta a los dueños el impedimiento de la facultad que su dominio les da de arrendarlos, y convenirse en el precio con los inquilinos que entran de nuevo; y habiéndose hecho también común el abuso o exceso de traspasarlas los inquilinos en otras personas, sin noticia ni consentimiento de sus dueños, haciendo negociaciones de la hacienda ajena, y privándoles por este medio de arrendar las casas vacantes a su justo arbitrio; para atajar semejantes desórdenes y perjuicios, y reducir las casas a las disposiciones de derecho, en adelante y desde la publicación de este auto se guarden y observen en lo tocante a Madrid, en los arriendos de casas, pago de alquileres y tasa de éstas, las declaraciones y reglas siguientes"*.

Como se ve, estas razones podrían sin desmedro ser transportadas a la época actual y a Buenos Aires. Recuérdese que la orden es que esas disposiciones *"se guarden y observen en lo tocante a Madrid"*. Téngase ello presente, por la cuestión que sobre inaplicabilidad formuló el abogado de Escalada. Sigamos el cotejo:

Ordenanza Española, Art. 2do.: Muerto el inquilino, puede continuar en la misma habitación su viuda; y si no la tuviere o no quisiese, uno de sus hijos en quien se convinieren los demás, y no conformándose, el de mayor edad.

Ley Argentina: Art. 6º: La locación. *"En caso de fallecimiento... podrá ser continuada... por los miembros de su familia..."*

Ordenanza, Art. 40: "Se prohibe todo subarriendo y traspaso del todo o parte de las habitaciones, a no ser con expreso consentimiento de los dueños o administradores".

Ley Argentina, Art. 10: "...el inquilino o subinquilino de un inmueble que lo habiera sublocado sin la expresa autorización del locador no podrá invocar los derechos que esta ley confiere".

Ordenanza, Art. 10: "Cuando los dueños intentasen vivir y ocupar sus propias casas, los inquilinos las dejen y desocupen sin pleitos, en el preciso y perentorio término de cuarenta días, prestando caución de habitarlas por sí mismos, y no arrendarlas hasta pasados cuatro años".

Ley Argentina, Art. 27: "El propietario... que no dispusiera para habitar de otra propiedad suya o de su cónyuge podrá demandar el desalojo... si requiriera la vivienda o parte de ella para habitarla con su familia o personalmente... el demandado tendrá un plazo improrrogable de noventa días para proceder al desalojo sin más trámite". Art. 30: *"Si las personas para quienes se otorgó el desalojo no fueran a vivir a la finca desalojada dentro de los noventas días... o no la ocuparan durante un término no menor de tres años, el propietario se hará pasible de una multa de hasta un millón de pesos". ...*

Ordenanza, Art. 30: "...pueden los inquilinos usar del derecho de la tasa...; la tendrán en los mismos términos sus dueños pasados diez años de la habitación".

Ley Argentina, Art. 13: "...los alquileres... deberán reajustarse en la forma que a continuación se consigna:

Ordenanza, Art. 90: "Ningún vecino puede tener ni ocupar dos habitaciones..."

Ley Argentina, Art. 31: "Quedan excluidos cuando el locatario... disponga de bienes de fortuna suficientes para adquirir o arrendar vivienda".

El abogado del actor

Enunciado el pleito, mencionado tribunal y leyes, demos entrada al señor abogado.

Es muy joven. Al comienzo del pleito tendría 26 años. Nació en Buenos Aires el 3 de setiembre de 1779. Dijo su hermano que era de un temperamento activo y fogoso; no se opuso al deseo paterno de que fuera a buscar órdenes sagradas; salió para Chuquisaca en noviembre de 1799, y el viaje, un poco accidentado, por algún malestar físico, duró dos meses; recibió el título de doctor en teología; más luego, sin llegar a la tonsura, estudió derecho; esta noticia, dice también su hermano, *"causó bastante alarma en el espíritu de sus padres, que estaban en la persuasión de que, hecho doctor en teología, no trataría ya de otra cosa que de ordenarse sacerdote".* Pero a ese, al principio secreto, se agregó otra alarma en aquéllos: el deseado sacerdote se casó con una niña de poco más de catorce años, con lo cual los padres *"perdían para siempre las esperanzas que hasta allí habían entretenido".*

Comenzó en Chuquisaca el ejercicio de la profesión. Sigamos un poco más la narración de su hermano, con estos párrafos entre comillas: *"...su espíritu y su odio nativo a todo acto de*

CONTRIBUCION DEL A.C.A. AL HOSPITAL DE NIÑOS

El director del Hospital de Niños de la Ciudad de Buenos Aires, doctor Carlos J. García Díaz, ha dirigido una nota al presidente del A.C.A., doctor César C. Carman, en la cual manifiesta su agradecimiento por la contribución del Club, que puso a disposición del referido nosocomio una serie de elementos pertenecientes a su ex servicio médico para el personal.

Entre el material facilitado al Hospital de niños —en su mayoría instrumental de laboratorio y radiología— figura un aparato de rayos X y un microscopio, que serán sin duda un positivo aporte a la amplia actividad que en bien de los niños desarrolla esa benemérita institución, en la totalidad de las especialidades pediátricas en que empeña su labor asistencial.

EXCURSIONES AL EXTERIOR

BRASIL

Julio 2
Agosto 6
Sept. 10
Octubre 8
Novbre. 12
Diciembre 3

En superpullman, visitando Montevideo, Porto Alegre, Curitiba, Sao Paulo, Santos, Río de Janeiro.

EUROPA

Julio 15

Extraordinaria excursión, 68 días para visitar Portugal, España, Italia, Francia, Alemania, Austria, Holanda, Bélgica, Mónaco y Las Baleares. Hoteles: habitaciones con baño. Viaje en vapor "Enrico C", regresando en el moderno transatlántico "Eugenio C". Guía acompañante.

Otras excursiones de 34 días de recorrido con salidas en junio 5 y 19, julio 3 y 24, agosto 7 y 21, septiembre 4.
Con una duración de 60 días en Europa, salidas en junio 7, julio 12 y 26 y agosto 16.

Consulte nuestras Oficinas de Viajes y Turismo de Sede Central, La Plata, Mar del Plata y Bariloche, sobre itinerarios y excursiones de su interés.

ALQUILER Y/O VENTA DE AUTOMOVILES PARA SU ENTREGA EN EUROPA

Usted mismo puede conducir el coche en su proyectada excursión a Europa.

Consulte los ventajosos planes que, para ello, le ofrece la Entidad.

AUTOMOVIL CLUB ARGENTINO

VIAJES Y TURISMO: A. C. A., Avenida DEL LIBERTADOR 1850 - T. E. 83 - 6061

opresión e injusticia, lo hacían defender con vehemencia los derechos de sus protegidos, y era tanto el interés que tomaba en los agravios de sus clientes, que fácilmente se conocía que, no por oficio, sino por un ardiente celo de lo justo, emprendería siempre la protección de la inocencia. El mismo conocía que una conducta semejante ante unos jueces corrompidos no podía menos que ser muy peligrosa para su fortuna individual; pero, a pesar de los propósitos de corregirse, que hacía tranquilamente en su casa, trasladado al foro, no se podía impedir de ser arrebatado por este santo entusiasmo, y muchas veces, los ministros de la arbitrariedad y la injusticia oyeron verdades de su boca, bien amargas por cierto, pero que no podían contradecir"; "...fue, al fin, víctima de su ardiente celo por la justicia; y una defensa vigorosa de un infeliz, a quien uno de los jueces había atropellado, hubo de costarle muy caro si no se hubieran interpuesto con tiempo los respetos de las personas que lo favorecían. No obstante, el orgullo irritado de un togado de América tenía demasiadas ocasiones de vengarse para haber permanecido con seguridad bajo la esfera de su jurisdicción; y era prudente, o casi necesario, el evitar su encuentro". Así, nuestro abogado estuvo de regreso en Buenos Aires a mediados de 1805. Y así, se produce una vez más la aplicación del refrán: "no hay mal que por bien no venga". De no haber existido aquella injusticia y aquel peligro de arbitraredad y aquella corrupción judicial, nuestra Patria no habría contado con la acción, la inteligencia, la valentía de Mariano Moreno.

El alegato ante la Audiencia

Y estamos de nuevo en su alegato ante la Audiencia, patrocinando a don José Antonio de Escalada.

Dije ya que en los juicios de desalojo que éste había iniciado, uno contra Toribio García, el otro contra Francisco Troncoso, los resultados habían sido diversos: pues, mientras, respecto del primero, se cortó lo que en lenguaje vulgar se llama "chicana", en el otro, el segundo, ésta siguió frondosamente. Ambos habían comenzado por una audiencia verbal, procedimiento de la época, que, como en teoría, debía resolverse y cumplirse inmediatamente, no requería nota o acta escrita. En el juicio contra García, luego de dictada la orden de desalojo, el demandado pretendió que de nuevo se discutiera el asunto; el juez lo admitió pero la Audiencia revocó esa resolución y el desalojo se cumplió.

En el juicio contra Troncoso, éste promovió ante el Juzgado una cantidad de dilaciones. Pidió que se ordenaran informes, negó validez al juicio verbal que había precedido a la orden de desalojo, sostuvo que el hecho de haber él iniciado, con otros inquilinos, juicio contra Escalada, importaba una apelación, intentó sostener que había interpuesto apelación verbal, para teminar arguyendo que no se había determinado cuál era el cuarto que se reclamaba; en fin, que la ley de Partidas le amparaba en su pretensión de no ser desalojado. El Juez ordenó la prueba y el auto fue confirmado. Conviene recorrer el camino, mas debo hacer desde ahora presente cuál fue la resolución final del Juez: ordenó que se cumpliera la orden de lanzamiento contra Troncoso, pero disponiendo que Escalada no alquilara el cuarto hasta pasado el término de cuatro años. Escalada, con el patrocinio de Moreno en el alegato pide a la Audiencia se confirme la orden de desalojo y se revoque en la parte que prohibe un nuevo arrendamiento durante un plazo.

Sin perder de vista el hecho de que, en realidad, la prueba debió versar exclusivamente sobre la existencia o no, con validez, del juicio verbal ante el Alcalde, Moreno hace una extensa exposición sobre las diversas pruebas. Cita la prolija información del Alcalde sobre que *don José Antonio Escalada puso demanda verbal contra Troncoso en principios de abril de 1804 para el desalojo de un cuarto que tenía alquilado, inmediato a la esquina"*, y que no se cumplieron los *repetidos autos que ejecutoriaron el lanzamiento, y los medios capciosos e irregulares con que logró suspender su ejecución"*; demuestra luego la inexistencia de la apelación ante el Alcalde, porque no puede ser prueba de ello la expresión del escribano actuante de que tenía una *"reminiscencia"* de esa queja verbal de Troncoso; agrega que, ni tal reminiscencia ni la iniciación de otro juicio, son apelaciones; recuerda que el Juez no admitió la apelación verbal y que ordenó a Troncoso formalizara por escrito su recurso, cosa que no hizo. Hace presente que la única prueba a producirse debió ser sobre la realidad del juicio verbal y de cuál era el cuarto motivo de tanto trámite, y que así lo había expresado el juez, aunque luego se habían producido muchas más sin objeto. Para aquello dice, que si el Juez *"se proponía averiguar de parte de Escalada cuál era el cuarto a que se dirigían sus reclamos, con ordenar que lo expresase, estaba concluido el negocio"*.

Pasando después a considerar el derecho, demuestra que es de mala fe el apoyo que se busca en las Partidas, pues de la cita bien claro se desprende que la protección al inquilino se da cuando existe término fijado a la locación, no cuando ella se celebra sin término, como en este caso. La misma ley de Partidas autoriza el desalojo que pide. Con largos párrafos así lo deja sentado, citando también a diversos comentadores y al derecho romano de donde derivan aquellas disposiciones (título 8, ley 6, P. V.)

En seguida, se refiere a la inaplicabilidad de la otra ley, que antes he recordado por su parecido con la que nosotros soportamos en la actualidad: la Ordenanza de Madrid. Sostiene su inaplicabilidad, porque, precisamente, es su adopción en la sentencia la que ordena a Escalada no alquilar por cuatro años. *"Yo creo* — dice— *que, en un concepto legal, es tan inconducente la ordenanza de Madrid como lo sería un fuero particular de Aragón, un estatuto de Dinamarca o una ley de la Noruega. La ordenanza de Madrid expresa en su mismo nombre los límites de su observancia"*; y agrega *que* ninguna autoridad ha dicho que se aplicara en Buenos Aires. Y aquí también trae citas doctrinarias.

Doctrina

Y en seguida, párrafos del mayor interés; unos, porque muestran la similitud de situaciones de antes y de ahora, y otros, porque nos dan la opinión de Moreno sobre el remedio a aplicar.

(Continúa en la página 142)

AMPLIACION DEL SERVICIO DE RADIOCOMUNICACIONES

DE acuerdo con la resolución 1796 de la Secretaría de Estado de Comunicaciones, el AUTOMOVIL CLUB ARGENTINO ha sido autorizado para instalar y poner en funcionamiento estaciones radioeléctricas destinadas a efectuar servicios en todo el país, reservándosele al efecto tres espectros de frecuencia para ser utilizados por el sistema de banda lateral única.

Dicha disposición permite al AUTOMOVIL CLUB ARGENTINO la puesta en marcha de una red de comunicaciones internas de gran amplitud, y al propio tiempo, viene a corresponder a una larga aspiración de sus actuales directivos, como es la de ofrecer a sus socios automovilistas un servicio de radiogramas y radioconversaciones desde distintos y apartados lugares del país.

Con tal motivo, se ha decidido efectuar una inversión inmediata muy importante, destinada a la adquisición de equipos de transmisión y recepción, que serán emplazados en distintas estaciones de servicio. Desde dichos lugares, algunos ubicados a la vera de la misma ruta de viaje o en puntos carentes de todo medio de comunicación telefónica y radioeléctrica, los equipos de transmisión que instalará la Entidad permitirán a los automovilistas mantener al instante una comunicación con cualquier domicilio que posea aparato telefónico, o transmitir mensajes a través de la red de estaciones trans-



El Embajador de Austria, Dr. Roessler, acompañado de su señora esposa y del Ing. Mario L. Negri, después de haber condecorado a este último.

FUE CONDECORADO POR EL GOBIERNO DE AUSTRIA EL INGENIERO MARIO L. NEGRI

EN una agradable ceremonia que se llevó a cabo en la residencia del Embajador de la República de Austria, Dr. Georg Roessler, este representante diplomático condecoró, en nombre del presidente de aquel estado, al Ing. Mario L. Negri —Vicepresidente 2º del Automóvil Club Argentino— con una medalla que el gobierno del citado país hizo acuñar especialmente para distinguir a los miembros del Comité Olímpico Mundial —del que forma parte el Ing. Negri— que participaron de alguna manera en los últimos Juegos Olímpicos de Invierno realizados en la hermosa localidad de Innsbruck, en el Tirol. Como se recordará, estas competencias reunieron a los mejores atletas del mundo de la especialidad y constituyeron un espectáculo extraordinario.

Al entregar la medalla al Ing. Negri, el Embajador de Austria tuvo elogiosas palabras para el deporte argentino y para la actuación de nuestro distinguido compatriota, quien respondió con elocuentes frases y agudos conceptos.

La reunión, que contó con la presencia de un calificado núcleo de invitados especiales y representantes de la prensa, se completó con un agradable cocktail, seguido de una exhibición cinematográfica de los Juegos de Innsbruck.

misoras que para ello formarán una vasta cadena.

El A. C. A., al poner a disposición de sus socios y automovilistas un medio rápido de contacto con su hogar, su oficina, etc., por más distante que se encuentre, de gran utilidad especialmente para casos de urgencia, brindará un servicio que por sus características y objeto constituirá una singular aportación para bien del interés público y del progreso nacional.

Historia de dos patadas por QUINO



A usted... ¿cuántas veces le "arreglaron" el coche en dos patadas? ¡Evite que cometan "chapuceadas" en su Ford! Ahorre pesos y gane seguridad utilizando el Servicio Ford —el más eficiente del país— atendido por personal especializado en nuestras Escuelas de Servicio. Además, está dotado de maquinaria, herramientas especiales y el instrumental más modernos, ofrece la garantía de los repuestos legítimos FoMoCo, y sus precios son justos y uniformes en toda la República. ¡Compruébelo en su Ford, aprovechando también las ventajas exclusivas del Mantenimiento Preventivo!

Servicio de calidad Ford

Ford SERVICIO

Garantía 12/20 y Mantenimiento Preventivo

A 950



El doctor Plácido Seara hace entrega al coronel Jorge E. Leal de una plaqueta recordatoria. A la derecha, el vicepresidente 2º del A. C. A., ingeniero Mario L. Negri.



Parte de la nutrida concurrencia al acto inaugural de "Jueves Turísticos A. C. A.", en su ciclo de 1966, en el que el coronel Jorge Leal disertó sobre la expedición que encabezara al Polo Sur.

FUE INAUGURADO EL CICLO 1966 DE "JUEVES TURISTICOS A. C. A."

Documentada conferencia del coronel Jorge Leal sobre la expedición al polo sur

CON extraordinario éxito se inició el ciclo "Jueves Turísticos A.C.A.", correspondiente al año en curso.

Una calificada concurrencia, que colmó las instalaciones del Salón de Actos, tuvo la satisfacción de escuchar la fluida y amena disertación del coronel Jorge E. Leal sobre el tema: "Expedición terrestre al Polo Sur Geográfico".

La apertura del acto estuvo a cargo del señor presidente de la Comisión Asesora de Turismo Nacional e Internacional, doctor Plácido Seara, quien destacó la actuación que le cupo al mencionado militar, en su condición de jefe de tan extraordinaria proeza, que enorgullece a los argentinos.

Lo interesante del tema, amenizado con diapositivas y filmes tomados en el lugar de los hechos, mantuvo el suspenso de la concurrencia durante toda la reunión, y permitió valorar en su justo mérito el tremendo sacrificio de los hombres que posibilitaron la colocación de nuestra Enseña Patria en el lugar más remoto de nuestro territorio.

En la oportunidad, le fue entregada al coronel Leal una plaqueta recordatoria de tan significativa reunión y, además, como una pequeña contribución al Departamento Antártida de la Secretaría de Guerra, a cargo del citado jefe militar, la Institución dispuso la donación de cuarenta señales camineras, con destino a aquella región.

(*Continuación de la página 140*)

Son estos los de más relieve:

"Jamás se conseguirá el interés y bien general de los pueblos mientras una completa libertad en todos los ramos no conduzca por sí misma al equilibrio que debe presidir entre ellos. Toda ley o estatuto que en materia de intereses proteja a una clase con desigualdad, producirá el perjuicio de unos, con muy corta ventaja de los otros. Cualquier protección exclusiva, preferencia, privilegio u ordenanza a favar de los inquilinos, arruinará a los propietarios, y con el tiempo, se conocerá que no reportaron aquellos un verdadero beneficio..." "Nada se adelanta en la sociedad por la injusticia y la violencia..." "Todos los renglones de necesidad y de lujo —sigue diciendo— *han subido aquí con exorbitancia. Siendo, pues, necesario el equilibrio en todos los ramos, ¿cómo podrá impedirse al propietario la libertad de que los demás gozan? ¿Cómo será regular que yo no pueda expeler a mi inquilino ni alzar el arriendo, y que él pueda dejarme la casa y alzar los renglones que vende en ella al precio que se le dé la gana?" "...en Buenos Aires, el mercader vende como quiere; el artesano pide lo que quiere; el vivandero tira públicamente los comestibles antes de bajar del precio que se ha propuesto requerir".* Pido ahora al público que advierta que en eso estamos en 1808, y que, sin embargo...

Y aquí el remedio que propone. Dice *"¿Se cree que al inquilino se le hostiga con arrendamientos subidos y excesivos? Déjese al propietario la libertad de pedir, que a la vista de su ganancia, se tomará por negocio edificar, y en el concurso de edificios, deberá suceder, precisamente, que, siendo más las casas que los inquilinos, darán éstos la ley, del mismo modo que la dan los propietarios cuando son más los inquilinos que las casas. Este es el principo fundamental de una política inteligente; y a las conveniencias que de él se siguen, deben agregarse los graves males que resultarían de su contravención".*

"Traslado"

Interesante el remedio. El espíritu se siente inclinado a aceptarlo cuando, de pronto, nace el escepticismo al recordar que en aquellos felices tiempos no existía como gremio de insaciables pretensiones el gremio de la construcción... De todos modos, démosle ahora a nuestros legisladores, en términos jurídicos y en forma respetuosa, traslado del escrito de Mariano Moreno. •

CONTRIBUCION PARA UNA SEÑALIZACION ADECUADA EN EL GRAN BUENOS AIRES

Con respecto a la señalización inadecuada e insuficiente en los accesos a la ciudad de Buenos Aires y en el Gran Buenos Aires en general, el Automóvil Club Argentino se ha dirigido a la Dirección Nacional de Vialidad a fin de que estudie la posibilidad de efectuar y ampliar, en algunos casos, la señalización de todas las rutas nacionales desde su nacimiento en el Mojón Km. 0 de la Plaza del Congreso y sus prolongaciones a través de distintas calles en la zona del Gran Buenos Aires, que permitirían al usuario el ingreso y salida de la ciudad sin mayores dificultades.

Por su parte el Automóvil Club Argentino procederá a realizar por diversos medios, una campaña tendiente a difundir los accesos a la ciudad demarcados por la Dirección Nacional de Vialidad, mediante la confección de planos, publicaciones en la revista AUTOCLUB, etc., dejando en todos los casos establecida la nomenclatura de las calles o avenidas y la numeración de las rutas por las que circula, y que servirá como un complemento de aquella demarcación.

Al mismo tiempo el Automóvil Club Argentino se ha dirigido por nota a las municipalidades de Avellaneda, Almirante Brown, Berazategui, General San Martín y las restantes del Gran Buenos Aires, dando cuenta de la gestión realizada y a los efectos de que esas Municipalidades puedan encarar la señalización de las calles o caminos comunales, el Automóvil Club Argentino ofrece colaborar en la misma mediante su organización, emplazando, inclusive, los indicadores necesarios. Las principales señales en uso, que figuran en un folleto remitido juntamente con la nota, permitirán a dichas municipalidades, en caso de realizar estas tareas por su cuenta, uniformar el señalamiento de acuerdo con las disposiciones vigentes.

IMPUESTO DE PATENTES DE AUTOMOVILES PARTICULARES, CARGA Y DEMAS VEHICULOS AUTOMOTORES

La Municipalidad de la ciudad de Buenos Aires ha dado a conocer los nuevos impuestos en concepto de patente para los automotores matriculados en el Distrito Federal, los que rigen desde el 1º de enero del corriente año.

PARTICULARES - CATEGORIAS

AÑO - MODELO	1ª	2ª	3ª	4ª	5ª	6ª	7ª
1967 y sig.	26.000	24.000	22.000	20.000	16.500	14.500	12.000
1965/66	24.000	22.000	20.000	18.000	14.500	12.500	10.000
1963/64	22.000	20.000	18.000	16.000	12.500	10.500	8.000
1961/62	20.000	18.000	16.000	14.000	10.500	8.500	6.000
1960	18.000	16.000	14.000	12.000	8.500	6.500	4.000
1959	16.000	14.000	12.000	10.000	6.500	4.500	3.000
1957/58	12.000	10.000	9.000	8.000	5.000	3.500	2.000
	1ª	2ª	3ª	4ª	5ª	3ª	7ª
1955/56	10.000	9.000	8.000	6.000	4.000	3.000	2.000
1953/54	8.000	7.500	6.000	4.500	3.000	2.500	2.000
1951/52	6.500	5.500	4.500	3.000	2.500	2.000	2.000
1950 y anter.	4.500	3.500	3.000	2.500	2.000	2.000	2.000

CARGA - CAMIONES Y ACOPLADOS - CATEGORIAS

AÑO - MODELO	1a.	2a.	3a.	4a.	5a.	6a.	7a.
1967 y sig.	3.300	4.800	6.600	8.000	10.000	11.400	13,000
1965/66	3.000	4.200	5.600	7.000	8.500	10.000	11.200
1963/64	2.700	3.600	4.600	6.000	7.100	8.400	9.500
1961/62	2.400	3.200	3.800	5.000	6.000	6.600	8.000
1959/60	2.100	2.700	3.400	4.400	5.100	5.800	6.800
1957/58	1.900	2.500	3.000	3.700	4.400	5.000	5.700
1955/56	1.800	2.200	2.500	3.200	3.700	4.100	4.600
1953/54	1.700	2.000	2.200	2.900	3.200	4.100	4.600
1951/52	1.600	1.800	2.000	2.500	2.800	3.100	3.500
1950 y anter.	1.500	1.700	1.900	2.200	2.500	2.700	3.000

	8a.	9a.	10a.
1967 y sig.	14.500	16.000	17.000
1965/66	12.600	14.000	15.400
1963/64	10.700	12.000	13.000
1961/62	9.100	10.200	11.100
1959/60	7.700	8.700	9.500
1957/58	6.400	7.200	7.700
1955/56	5.100	5.600	6.300
1953/54	4.500	5.000	5.500
1951/52	3.800	4.400	4.800
1950 y anter.	3.200	8.500	4.000

DOBLE CABINA - PESO

CATEGORIA	Mínimo	Máximo	Importe
1a.	4.001		12.000
2a.	2.501	4.000	8.000
3a.		2.500	6.000

Estos importes serán aumentados en un 100 % cuando el espacio destinado a la carga sea inferior a la tercera parte de la longitud total del vehículo.

USO Y PROVISION DE CHAPAS PATENTE

JUEGO DE CHAPAS	Importe
Automotores cuyo importe de patente sea mayor de $ 400.—	1.000
JUEGOS DE CHAPAS EXTRAVIADAS	
Automotores en general	2.000

Rotaprint

39

INDISCUTIBLEMENTE SUPERIOR!

como auténtica máquina de imprimir para oficinas al sistema OFFSET (litografía a velocidad)

PORQUE produce un 50 °/₀ de efectiva economía permanente en la periódica reposición de su papelería.

COMPRUEBELO UD. MISMO EN: RECONQUISTA 352 - Bs. As.

EL CLUB DE PESCADORES DE BUENOS AIRES SE ADJUDICO UN TORNEO TRIANGULAR

ORGANIZADO por el Automóvil Club Argentino, se disputó en la Laguna de Chascomús el torneo triangular de pesca, copa "challenger" Confraternidad de Pesca Deportiva, con la participación de aficionados del Club de Pesca del Río de la Plata, Club de Pescadores de Buenos Aires y de la entidad organizadora.

La clasificación por equipos fue la siguiente:

Primero: Club de Pescadores de Buenos Aires con 192 piezas; segundo: Club de Pesca Río de la Plata con 137, y tercero: Automóvil Club Argentino con 98.

La clasificación individual fue la que damos a continuación: 1º Hugo Pontura Raffo, con 31 piezas; 2º Juan Bernardi, con 28, ambos del Pescadores de Buenos Aires; 3os.: Andrés Verga, del Pescadores de Buenos Aires, y Joaquín Vieyro, del Pesca Río de la Plata, con 22; y 5os.: Luis Aschieri del Pescadores de Buenos Aires, y Simón Gómez, del Pesca Río de la Plata con 21.

Finalizado el concurso se sirvió un almuerzo en el Recreo del Automóvil Club Argentino, en el curso del cual el presidente de la Comisión Asesora de Pesca, Recreos y Campamentos de la entidad organizadora, escribano Vitale y el secretario de la Asamblea de Delegados, señor Guillermo Mirás, destacaron el éxito de la prueba y procedieron a la entrega de premios a los vencedores. Asimismo, se entregó una plaqueta recordatoria al señor Nello Principi, destacado deportista, por su actuación como fiscal general de la prueba.



El escribano Roberto Vitale hace entrega de una plaqueta recordatorio al señor Nella Principi, fiscal general de la prueba.



El señor Hugo Pontura Raffo, del club de Pescadores de Buenos Aires, ganador de la clasificación individual del torneo, recibe el trofeo Confraternidad de Pesca Deportiva.

PLAYAS DE ESTACIONAMIENTO: Nómina de las habilitadas al público en el radio céntrico de

POR considerarlo de suma utilidad para los automovilistas, publicamos a continuación la nómina de playas de estacionamiento habilitadas al público en el área comprendida entre las avenidas Santa Fe, Madero, Huergo, Belgrano, Entre Ríos y Callao.

Playas públicas municipales:

UBICACION	HORARIO
a) Playa delimitada por: Av. L. N. Alem-Av. Córdoba-Av. Madero-Paraguay	0 a 24
b) Playa delimitada por: Av. L. N. Alem-Paraguay-Av. Madero-Marcelo T. de Alvear.	0 a 24
c) Playa delimitada por: Av. L. N. Alem-Marcelo T. de Alvear-Av. Madero-R. Rojas.	0 a 24
d) Playa delimitada por: Av. L. N. Alem-R. Rojas-Av. Madero-San Martín.	0 a 24
e) Av. Madero entre Lavalle y Viamonte. (Zona portuaria.)	0 a 24
f) Av. Belgrano y Lima.	0 a 24

Payas públicas, pero de propiedad privada:

UBICACION		HORARIO
ALEM, Av. L. N.	286	8 a 21
ALSINA	751	0 a 24
ALSINA	863	7 a 21
ALSINA y ROCA, Av. J. A.		8 a 21
ALSINA	1237	0 a 24
ALSINA	1249	0 a 24
ALSINA	1338	7 a 21
ALSINA	1543	0 a 24
ALSINA	1650	8 a 20
ALVEAR, Marcelo T.	683	8 a 21
ALVEAR, Marcelo T.	838	8 a 20
ALVEAR, Marcelo T.	932	8 a 20
ALVEAR, Marcelo T.	1264	8 a 22
ALVEAR, Marcelo T.	1369	8 a 21
ALVEAR, Marcelo T.	1687	9 a 21
ALVEAR, Marcelo T.	1743	0 a 24
BALCARCE	363	8 a 20
BALCARCE	367	8 a 20
BELGRANO, Av.	623	0 a 24
BELGRANO, Av.	634	8 a 21
BELGRANO, Av.	665	8 a 20
BELGRANO, Av.	953	7 a 21
BELGRANO, Av.	1235	8 a 24
BELGRANO, Av.	1364	0 a 24
BELGRANO, Av.	1749	0 a 24
BELGRANO, Av.	1750	0 a 24
BELGRANO, Av.	1757	0 a 24
BOLIVAR y MORENO (en const.)		
BOLIVAR	319	0 a 24
BOLIVAR	361	8 a 20
CALLAO, Av.	756	0 a 24
CALLAO, Av.	780	8 a 20
CANGALLO	1146	8 a 20
CANGALLO	1214	7 a 21
CANGALLO	1341	0 a 24
CANGALLO	1522	0 a 24
CANGALLO	1528	8 a 22
CANGALLO	1546	8 a 22
CANGALLO	1580	0 a 24
CANGALLO	1637	8 a 21
CANGALLO	1661	0 a 24
CERRITO	43	9 a 19
CERRITO Y SARMIENTO		0 a 24
CERRITO	526	8 a 1
CORDOBA, Av. y Av. L. N. ALEM		0 a 24
CORDOBA, Av.	830	8 a 22
CORDOBA, Av.	982	0 a 24
CORDOBA, Av.	1368	0 a 24
CORDOBA, Av.	1554	8 a 20
CORDOBA, Av.	1575	8 a 20
CORDOBA, Av.	1738	8 a 20
CORRIENTES, Av.	867	0 a 24
CORRIENTES, Av.	1236	8 a 2
CORRIENTES, Av.	1244	8 a 1
CORRIENTES, Av.	1370	0 a 24
CORRIENTES, Av.	1438	9 a 2
CHACABUCO	275	0 a 24
DEFENSA	259	8 a 20
ESMERALDA	617	0 a 24
ESMERALDA	623	0 a 24
ESMERALDA	639	0 a 24
ESMERALDA	718	8 a 1
ESMERALDA	740	8 a 1
ESMERALDA	746	8 a 20
ESMERALDA	925	8 a 20
LAVALLE	321	0 a 24
LAVALLE	547	8 a 20
LAVALLE	1149	0 a 24
LAVALLE	1240	0 a 24
LAVALLE	1567	0 a 24
LAVALLE	1664	9 a 21
LAVALLE	1665	8 a 22
LAVALLE	1669	8 a 20
LAVALLE	1762	9 a 21
LIBERTAD	1042	8 a 20
LIMA y MORENO		8 a 20
MADERO, Av. E. y LA RABIDA		7 a 21
MAIPU	40	0 a 24
MAIPU	374	8 a 21
MAIPU	459	9 a 2
MITRE, Bartolomé	770	0 a 24
MITRE, Bartolomé	771	8 a 20
MITRE, Bartolomé	871	0 a 24
MITRE, Bartolomé	1215	0 a 24
MITRE, Bartolomé	1348	8 a 21
MITRE, Bartolomé	1701	8 a 24
MORENO	430	8 a 20
MORENO	450	7 a 20
MORENO	476	7 a 21
MORENO	764	8 a 20
MORENO	1339	7 a 21
MONTEVIDEO	1037	0 a 24
PARAGUAY	641	8 a 20
PARAGUAY	662	0 a 24
PARAGUAY	733	8 a 20
PARAGUAY	1676	0 a 24
PARANA	364	8 a 20
PARANA	938	8 a 20
PELLEGRINI, Carlos y SARMIENTO		0 a 24
PELLEGRINI, Carlos	947	0 a 24
PERU	141	8 a 20
PERU	363	8 a 20
RECONQUISTA	665	8 a 20
RECONQUISTA	680	8 a 20
RECONQUISTA	719	0 a 24
RIVADAVIA	649	8 a 21
RIVADAVIA	1283	0 a 24
RIVADAVIA y L. S. PEÑA		7 a 21
ROCA, Av. Julio A. y PIEDRAS		8 a 21
ROCA, Av. Julio A.	666	8 a 20
RODRIGUEZ PEÑA	50	8 a 24
SAENZ PEÑA, Luis	147	8 a 20
SAN MARTIN	620	8 a 21
SAN MARTIN	919	7 a 24

Nuevo Servicio para Socios y Familiares: Clasificación Sanguínea y Rh

Por convenio firmado con los Representantes de la Fundación Nordisk, de Dinamarca, fabricantes de las tarjetas Eldon de clasificación sanguínea, Fundación esta que fue creada por el Premio Nobel Dr. August Krogh, ha sido implantado en el A.C.A. el servicio de referencia para sus socios y familiares. Este servicio, atendido por un grupo de técnicos, especialmente instruidos y bajo control médico, está organizado de tal manera que, sin necesidad de mayor pérdida de tiempo, permite la clasificación de los interesados, inclusive mientras éstos dejan su automóvil para su atención. Realizada la clasificación, se entrega a quien se la hubiera practicado, una tarjeta, en la cual consta su grupo sanguíneo y su factor Rh, verdadero documento de identidad que facilita la acción de emergencia en caso de accidentes y que posibilita, por otra parte, la acción solidaria del individuo en la comunidad, ante el reclamo para salvar la vida de un semejante. El nuevo servicio ha comenzado ya a funcionar en la Casa Central de la Entidad, Avda. del Libertador 1850 - Planta Baja - Capital Federal.

la ciudad de Buenos Aires

SAENZ PEÑA	147	8 a 20
SAN MARTIN	620	8 a 21
SAN MARTIN	919	7 a 24
SAN MARTIN *	250	0 a 24
SANTA FE	955	9 a 21
SANTA FE	1556	0 a 24
SANTIAGO DEL ESTERO	336	8 a 20
SANTIAGO DEL ESTERO	351	8 a 20
SANTIAGO DEL ESTERO	367	8 a 20
SARMIENTO	723	8 a 21
SARMIENTO	989	8 a 20
SARMIENTO	1245	0 a 24
SARMIENTO	1646	8 a 20
SARMIENTO	1723	8 a 22
SOLIS	239	0 a 24
SUIPACHA	72	0 a 24
SUIPACHA	440	8 a 24
SUIPACHA	580	8 a 24
SUIPACHA	769	8 a 20
SUIPACHA	973	0 a 24
TALCAHUANO	45	8 a 21
TALCAHUANO	426	8 a 2
TALCAHUANO	1056	8 a 20
TALCAHUANO	1060	8 a 20
TUCUMAN	752	8 a 20
TUCUMAN	850	8 a 1
TUCUMAN	1449	6 a 23
TUCUMAN	1524	8 a 21
TUCUMAN	1570	8 a 22
TUCUMAN	1665	8 a 20
TUCUMAN	1672	0 a 24
TRES SARGENTOS	473	0 a 24
URUGUAY	647	9 a 20
URUGUAY	756	8 a 20
URUGUAY	847	0 a 24
URUGUAY	1055	0 a 24
25 de MAYO	447	8 a 23
25 de MAYO	762	0 a 24
VIAMONTE	480	8 a 21
VIAMONTE	741	8 a 20
VIAMONTE	960	8 a 20
VIAMONTE	1747	8 a 20
YRIGOYEN, Hipólito	760	0 a 24
YRIGOYEN, H. y TACUARI		0 a 24
YRIGOYEN, Hipólito	860	8 a 21
YRIGOYEN, Hipólito	1360	0 a 24
YRIGOYEN, Hipólito	1542	8 a 20

La nómina precedente puede sufrir variantes, como consecuencia de la supresión o habilitación de espacios para estacionar con posterioridad a esta publicación.

Validez de la licencia de conductor del Uruguay

La Municipalidad de la Ciudad de Buenos Aires, ha resuelto otorgar a los poseedores de la licencia de conductor uruguaya "Amateur" (particular), otorgada por el Consejo Departamental de la Ciudad de Montevideo y que llegan a nuestro país únicamente como "turistas", un registro de nuestra capital sin abonar importe alguno, por el término de cuatro meses por año calendario, el cual podrá ser renovado una vez dentro de ese plazo.

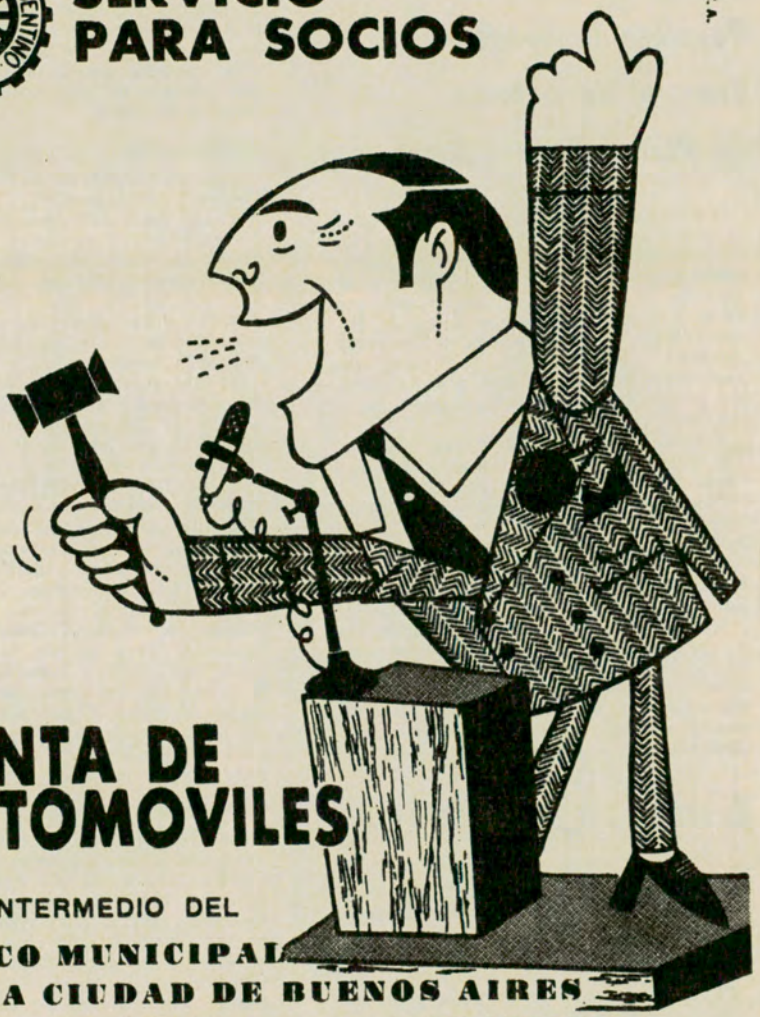
Los interesados deberán presentar su carnet de conductor de Montevideo, dos fotografías de frente, fondo blanco sin brillo 4 × 4 cm y el comprobante de domicilio extendido por la Policía Federal argentina, como manifestar también en la Dirección de Tránsito el domicilio de su país de origen.

Es requisito indispensable que el registro que presentan de la ciudad de Montevideo se halle en vigencia, es decir, que su vencimiento no se opere en un término menor de cuatro meses.

A 775
PUBLICIDAD A. C. A.

AUTOMOVIL CLUB ARGENTINO
F.I.A.-A.I.T.
P.I.T.A.C.

SERVICIO PARA SOCIOS



VENTA DE AUTOMOVILES

POR INTERMEDIO DEL
BANCO MUNICIPAL
DE LA CIUDAD DE BUENOS AIRES
SUJETA A LA APROBACION DEL SOCIO VENDEDOR

EN PUBLICA SUBASTA
EL VENDEDOR NO PAGA GASTOS DE TASACION NI COMISION DE VENTA.
VALUACION EN EL DIA

AUTOMOVIL CLUB ARGENTINO
INFORMES: CASA CENTRAL Av. DEL LIBERTADOR 1850 - Cap. - DE 12 A 19.30



Reunión de la Comisión Especial de Autovía La Plata - Buenos Aires. Asistieron el ministro de Obras Públicas de la provincia de Buenos Aires, don Ricardo Rudi, quien tiene a su derecha al presidente del A. C. A., doctor César C. Carman, y a su izquierda al ingeniero Roberto Gorostiaga. En el extremo izquierdo el señor José Domingo Rucci, subgerente del A. C. A.

Reunióse la Comisión Especial de Autovía La Plata - Buenos Aires

En la sede central del A.C.A. se reunió la Comisión Especial de Autovía La Plata-Buenos Aires y Urbanizaciones Adyacentes con la presencia de su titular y secretario, el ministro de Obras Públicas de la Provincia de Buenos Aires, D. Ricardo Rudi, y el subsecretario de Obras Públicas, ingeniero Pablo P. Marín, respectivamente, estando presentes también los integrantes de las Comisiones que a continuación se detallan:

Comisión especial: Dr. César Carman, Dr. Bernardo Sainz Martínez e Ing. Roberto Gorostiaga.

Consejo Consultor: Ingenieros Carlos Romani, Bernardo Calderwood y Juan F. Tunessi y arquitecto José Luis Brizzi.

Equipo de Trabajo: Ingenieros José D. Luxardo, Ernesto F. Weber, Raúl G. de Souza y Agr. Gustavo J. Abramoff.

Durante la reunión se analizaron diversos aspectos de la marcha de los trabajos, selección del Jurado para el concurso de anteproyectos, proyecto de convenio con Vialidad Nacional para el acceso sudeste y el estudio financiero preliminar y financiero de la obra.

Recreos y campamentos

Regirán nuevos precios para renovar cupones de "Credenciales Familiares".

SE informa a los señores asociados del A.C.A., que por resolución de la Comisión Directiva de la Entidad, se ha fijado un nuevo importe para la renovación del cupón de la "Credencial Familiar". Desde el 1º de julio de 1966 y hasta el 30 de junio de 1967, la suma a abonar por tal concepto será de $ 50 anuales.

"DEL PLATA AL FAMATINA"

Organizada por la Asociación Pro-Casa de La Rioja en Buenos Aires, y con el patrocinio y fiscalización del AUTOMOVIL CLUB ARGENTINO tendrá lugar una competencia de Regularidad y Turismo, denominada "DEL PLATA AL FAMATINA", que se realizará entre el 13 y el 17 de agosto próximo. El certamen es libre para toda clase de competidores, siempre que se hallen legalmente habilitados para conducir.

Es permitido el cambio de conductor o acompañante hasta el momento de cierre de las inscripciones y podrán participar de la competencia, en el vehículo, tantas personas como la capacidad de éste lo permita.

Los participantes serán divididos en cuatro categorías: Primera, Segunda, Tercera y Debutantes, quedando expresamente establecido que la categoría superior de cualquiera que viaje en el vehículo —sea piloto, copiloto o acompañante— determina la correspondiente clasificación.

Podrán intervenir en la carrera toda clase de automóviles, sea cual fuere su tipo o fuerza, inclusive rurales, jeeps, coches sport y pick-ups, quedando excluidos los camiones, colectivos, taxímetros o furgones; será facultad del juez de largada impedir la participación de todo vehículo que a su juicio no reúna las condiciones indispensables de seguridad y seriedad.

● Itinerario

Los participantes partirán desde la Central del Automóvil Club Argentino, Avenida del Libertador 1850, aproximadamente una hora antes del amanecer, dirigiéndose por la ruta 9 hasta Campana, desde donde se largará la prueba, que sufrirá una neutralización en Rosario para almorzar, continuando la competencia hasta la Falda, donde se cenará y pernoctará.

Al día siguiente, el 14 de agosto, se largará desde la Falda hacia La Rioja, adonde se llegará en horas del mediodía. Está previsto en el programa posterior, una visita a la Casa de Gobierno y a las 21 horas un vino de honor en el Hotel Casino de La Rioja.

El día 15 de agosto, se realizará una excursión por el interior de la Provincia de La Rioja, cumpliéndose el itinerario Las Padercitas, Puerta de La Quebrada, Dique de los Sauces, Villa Sanagasta, Huaco, Chiquis, Aminga y Anjullón. Para el día 16 está programada una visita a lugares históricos de la provincia, así como también para la noche un "Gran Fogón Riojano", ocasión en la que se hará entrega de los premios. Por último, el día 17 será libre para los participantes.

● Inscripciones

Las inscripciones se efectuarán personalmente o por correspondencia, en la Central del A. C. A., Avenida del Libertador 1850, 7º piso, en la Oficina de Carreras, dentro del horario de 12 a 18 horas, venciéndose el plazo para hacerlo el día 29 de julio. También aceptarán inscripciones la firma Salgueiro, en Libertad 505, (35-1987), y en la Secretaría de la Asociación Pro-Casa de La Rioja en Buenos Aires, calle Cuenca 2585 (Tel. 50-8259 y 53-4818).

● Derechos

Los derechos de inscripción, que comprenden también almuerzos, cenas y alojamientos hasta el día 17 de agosto a las 10 horas, se han fijado en la forma siguiente:



Inscripción general para la prueba: Socios del A. C. A. y de la Asociación Pro-Casa de La Rioja en Buenos Aires, $ 4.500.—; no socios., $ 5.000—; acompañantes $ 6.000.

Inscripción especial para los riojanos que no deseen alojamiento ni comidas en La Rioja, $ 3.000.—, acompañantes, $ 3.500.

Los interesados podrán inscribirse anticipando una seña de $ 1.500.— por persona; debiendo abonar el saldo antes del cierre de las inscripciones. Si se cancelara la inscripción se devolverá la mitad de la seña pagada.

Los 30 primeros inscriptos gozarán de un beneficio de 200 litros de nafta Y.P.F. La prueba será acompañada por un auxilio gratuito en la ruta. Los automóviles participantes serán sorteados en acto público, en el A. C. A., a las 19 horas, por orden de categoría. 48 horas antes de la partida se procederá al pintado de los coches que, obligatoriamente, deberán llevar los nombres de la Asociación, del A. C. A. y de Y. P. F.

Se ha establecido un sistema de largada y controles, que permitirán establecer la clasificación —general y por categorías— para hacerse acreedor a los premios que, en definitiva, serán dados a conocer 8 días antes de la iniciación de la prueba.

● Beneficios

A cambio de los derechos de inscripción los inscriptos tendrán el derecho a participar de la prueba, el alojamiento en La Falda y en La Rioja, todos los almuerzos y comidas hasta el día 16 a las 24 horas; los premios a que se hagan acreedores por su clasificación en la prueba; 200 litros de nafta a los primeros 30 inscriptos; el derecho a participar de reuniones y excursiones y el auxilio mecánico gratuito prestado por el AUTOMOVIL CLUB ARGENTINO.

Los interesados en mayor información pueden requerirla por carta o personalmente en la Oficina de Carreras del AUTOMOVIL CLUB ARGENTINO, Avenida del Libertador Nº 1850, 7º piso.

VEHICULOS SECUESTRADOS POR LA GRUA MUNICIPAL

Procedimiento a seguir para su ubicación y rescate

A los efectos de ubicar y rescatar el vehículo secuestrado por la grúa municipal, trámite que muchos asociados y automovilistas en general desconocen, damos a continuación detalles del procedimiento a seguir, indicando la ubicación de las playas habilitadas por la comuna, de acuerdo con el radio donde se ha producido la infracción. Una vez comprobada la desaparición del vehículo, el automovilista debe llamar al Comando Radioeléctrico de la Policía Federal: Nº 87 - 1111, solicitando datos de aquél, o bien a la playa municipal correspondiente al radio donde se produjo el procedimiento.

El vehículo podrá ser rescatado solamente por el titular del mismo o el conductor debidamente autorizado por aquél; la autorización debe ser extendida ante Escribano Público, Policía o Banco.

El interesado deberá concurrir a la playa donde se encuentra depositado el rodado provisto del recibo de patente, registro de conductor y la autorización mencionada precedentemente, si no es titular; en ese lugar se le entregará el Acta de Comprobación que el infractor podrá abonar en la Oficina de Pago Voluntario de Multas en la calle Carlos Pellegrini 211, Piso 1º, de lunes a viernes de 7 a 18 horas y los sábados de 8 a 12 horas, pudiendo hacerlo también los días domingos de 9 a 12 en el Tribunal de Faltas, calle José E. Uriburu 645.

El juez actuante entregará la autorización para retirar el vehículo de la playa. Con ese documento el interesado podrá retirar el automóvil, previo pago de los aranceles de grúa ($ 1.500).

Todas las playas afectadas a ese servicio permanecen abiertas durante las 24 horas del día (inclusive sábados, domingos y feriados).

PLAYAS MUNICIPALES DONDE SE REMITEN LOS VEHICULOS SECUESTRADOS

PLAYA	UBICACION	TELEFONO
1) VENEZUELA	Venezuela entre Lima y B. de Irigoyen	37 - 3891
2) SAN MARTIN	San Martín, frente a la Estación Retiro (F.N.G.S.M.)	31 - 3213
3) CANGALLO	Cangallo entre Jean Jaurés y Anchorena	89 - 9589
4) BULLRICH	Av. Bullrich y Av. del Libertador	sin teléfono
5) FLORESTA	Av. Gaona y Av. J. B. Justo	" "

CIRCUNSCRIPCION CORRESPONDIENTE A CADA PLAYA

PLAYA	CIRCUNSCRIPCION
1) VENEZUELA	Av. Entre Ríos-Callao, Sarmiento, Av. Roque Sáenz Peña, Bolívar, Alsina, La Rábida Sur.
2) SAN MARTIN	Av. Callao, Av. Córdoba, Azcuénaga, Av. Pueyrredón, hasta el Río de la Plata, La Rábida Sur, Alsina, Av. Pte. Roque Sáenz Peña, Maipú, Cangallo, Av. Pte. Roque Sáenz Peña, Sarmiento.
3) CANGALLO	Av. Entre Ríos-Callao, Av. Córdoba, Azcuénaga, Av. Pueyrredón, Av. del Libertador, Austria, Av. Las Heras, Av. Santa Fe, Av. Cabildo.
4) BULLRICH	Av. del Libertador, Austria, Av. Las Heras, Av. Santa Fe, Av. Cabildo, Concepción Arenal, Ciudad de la Paz, Gorostiaga Amenábar, Crámer, Pampa.
5) FLORESTA	Esta playa es autónoma, o sea que no cumple servicio de grúa; a ésta se remiten los vehículos que no se hallan en condiciones normales de circulación.

Nota: Por los vehículos alojados en la playa Venezuela deberá abonarse, si no son retirados dentro de los cinco días inmediatos posteriores al secuestro, un derecho de estadía que asciende a los $ 150.— por día. Este derecho será retroactivo a la fecha en que se produjo el secuestro del vehículo.

AUXILIO MECANICO

La estadística del servicio de auxilio mecánico del Automóvil Club Argentino en la Capital Federal y Gran Buenos Aires arrojó los siguientes guarismos para los meses de abril y mayo del corriente año:

ABRIL

Con demora de:	Cantidad de auxilios
15 minutos	21.750
30 "	5.807
45 "	2.669
1 hora	1.300
1 h. 15 m.	166
1 h. 30 m.	28
1 h. 45 m	7
2 horas	4

RESUMEN

En concepto de mecánica	18.575
" " " gomas	2.849
" " " remolques	10.307
TOTAL DE AUXILIOS	31.731

MAYO

Con demora de:	Cantidad de auxilios
15 minutos	23.701
30 minutos	4.068
45 minutos	1.574
1 hora	873
1 h. 15 m.	354
1 h. 30 m.	131
1 h. 45 m.	67
2 horas	74
Más de dos horas	12

RESUMEN

En concepto de mecánica	16.408
En concepto de gomas	2.678
En concepto de remolques	11.768
TOTAL DE AUXILIOS	30.854



Prefiera lo mejor

ACUMULADORES Willard

OSTILIO BOCCI S.A. Maipú 471 5° piso T. E. 32-4729/0852 Bs. As.

OBRAS DE RECIENTE INCORPORACION A LA BIBLIOTECA DEL A.C.A.

Los siguientes libros han sido recientemente incorporados a la biblioteca del A. C. A., hallándose a disposición de los señores asociados y público en general.

LITERATURA

El principito. A. Saint Exupery, 1964.
El exilio y el reino. A Camus, 1965.
La peste. A. Camus, 1965.
Cuentos y narraciones. O. Wilde, 1953.
¡Absalón! ¡Absalón!. W. Faulkner, 1965.
Mansiones más majestuosas. E. O'Neil, 1965.
El ojo cosmológico. H. Miller, 1965.
El fracaso de los brujos. Ed. Jorge Alvarez, 1966.
El unicornio. M. Mujica Láinez, 1965.
Historias inmorales. S. Bullrich, 1965.
Los que comimos a Solís. Ma. E. de Miguel, 1965.
ESTUDIOS ESPECIALIZADOS DEL CONSEJO FEDERAL DE INVERSIONES (CFI).
Coparticipación provincial en impuestos nacionales. 1 - Antecedentes. 1965.
Boletín de disposiciones provinciales dictadas sobre economía y finanzas. Nº 1-2-3-4, 1965-66.
Programa conjunto para el desarrollo agropecuario e industrial. 4º informe. T. I y II, 1965.
La enseñanza primaria en la Argentina, 1965.
La deserción escolar en la Argentina. 1964.

NUEVA TARIFA PARA INSTALACION DE CARPAS O CASAS RODANTES EN LOS CAMPAMENTOS DEL A.C.A.

Por resolución adoptada por la Comisión Directiva se ha dispuesto la fijación de un nuevo importe por derecho de instalación de carpa o casa rodante en los campamentos del Automóvil Club Argentino, que será de $ 200 diarios.

Por consiguiente, las reservas por períodos de quince días, durante los meses de enero a marzo inclusive, deberán efectuarse mediante el pago de $ 3.000. La nueva disposición tendrá vigencia a partir del 1º de noviembre del corriente año.

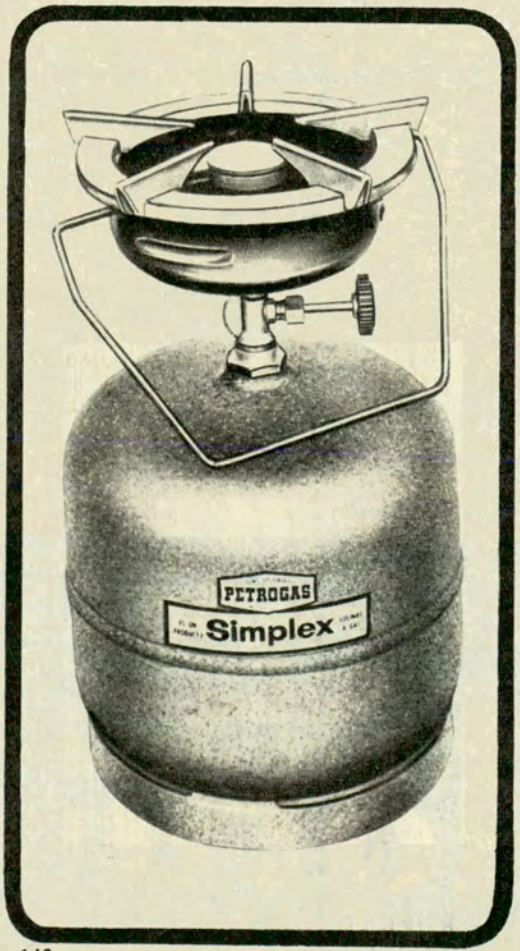
HOMENAJE A PARIS GIANNINNI

En la ciudad de Mercedes, provincia de Buenos Aires, se rindió homenaje al automovilista desaparecido Paris Gianninni. El acto fue organizado por la comisión municipal que preside el señor Mauricio Gallo. En la ceremonia realizada se descubrieron placas del Automóvil Club Argentino, de los amigos de Arrecifes y de la ciudad de Mercedes. Estuvieron presentes en el acto el intendente municipal de Mercedes, arquitecto Juan José Marín, el diputado nacional Amadeo Pricelli, el representante de la comisión directiva del Automóvil Club Argentino, don Héctor Aizpiri, el representante de la Comisión Deportiva Automovilista don Fernando Nery; el señor Cástulo Hortal, quien fuera acompañante de Gianninni en los grandes premios, el señor Mariano de la Fuente y numeroso público.





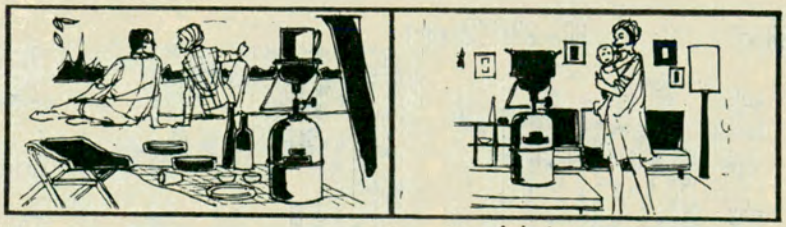
El lugar del homenaje.



calentador a **GAS**

Simplex

Portátil. Con su propia garrafa de 1, 2 ó 3 kg.
Es ideal para preparar instantáneamente comidas o calentar líquidos, tanto en la oficina, como en el hogar o al aire libre.





Basta abrir la llave aplicar la llama de un fósforo y... ya funciona..!



Linterna a GAS Portátil
Sin previo calentamiento, sin dar bomba, con sólo abrir la llave y aplicar la llama de un fósforo, se **enciende instantáneamente.**

UNICO CON REPOSICION DE GAS ASEGURADA EN TODO EL PAIS

Fabricantes: **FANAL S. A.** - Perú 139 - T. E. 34-1575 - Buenos Aires

8 005

CASAS ADHERIDAS AL A. C. A.

ADHESIONES VARIAS

LUTZ FERRANDO Y CIA. — Dto.
Florida 240 y sucursales
Anteojería contado ..... 20 %

CASA ESCASANY
Perú esq. Rivadavia
Joyería y relojería ..... 10 %
Alianzas y artículos oro convencionales

EL TRUST JOYERO RELOJERO
Corrientes 1000 y sucursales
Excepto ofertas y oro 10 %

L. P. ESCOBAR & HNOS.
Av. J. A. Roca 576
Máquinas de escribir y calcular, duplicadores Gestetner, accesorios Olivetti, Remington-Facit ..... 10 %

AMIEYRO SPORT
Florida 500
Sastrería, art. para hombres ..... 5 %

ARLECCHINO
Av. Alvear 1777 - Local 11
Regalos, cerámicas, porcelanas, etc. 10 %

FLOREZ Y CIA.
Florida 599 - Alfombras ..... 10 %

MATERIALES DE CONSTRUCCION

ARNALDO RENAUD S.A.C.I.
Rivadavia 2370 - Capital (Exposición y ventas) - Puertas, ventanas, etc.
Zeballos 3174 - Castelar (Aserradero) - Carp. y Herraje de obras .. 5 %

ALFREDO BERTORA S. A.
Laprida 755 e H. Irigoyen 8301 Lomas de Zamora
Materiales de construcción, sanitarios y otros ..... 5 %
Puertas y ventanas, contado únicamente ..... 10 %

TORTOSA GHISALBERTI Y CIA.
Charcas 2950 - Puertas, ventanas, etc 10 %

GRANUCCI S. A.
Rivadavia 9626 - Herrajes para obras 10 %

HIERROMAT S. A.
Alsina 655 y sucursales del Interior
Hierros, materiales de construcción y art. sanitarios ..... 10 %

SANIHOGAR S. R. L.
San Juan 30[illegible]
Materiales sanitarios y otros ..... 15 %

VITACOLONNA Y CIA. S.A.C.I.F.I.
Pedro Goyena 22
Materiales y artef. sanitarios ..... 15 %

MUEBLERIA - MARCOS - CUADROS

MUEBLES ARGOS
Alvarez Thomas 523 - Contado .....10 %

AU MEUBLE RUSTIQUE
Santa Fe 1142 - Suipacha 632
Excepto ofertas ..... 10 %

BRANIS
Fco. Lacroze 3818 - Cuadros ..... 10 %

EUGENIO DIEZ
Bdo. de Irigoyen 682 - Cabildo 1769 Rivadavia 7523
Contado, excepto ofertas ..... 5 %

MUEBLES EL PUENTE
Alte. Brown 1031 ..... 15 %

GICOVATE S. A.
Corrientes 1134 - Monroe 4899 - Rivadavia 6511 - Contado ..... 5 %

GRANUCCI S. A.
Rivadavia 9720 - Santa Fe 2450 Locales 12 y 14
Iluminación moderna, laminados plásticos, amueblam. de cocina, etc. 10 %

ISAAC GUERBEROFF
Corrientes 2974 - Placards ..... 10 %

MUEBLES EL CHALET
Alvarez Jonte 4702
Muebles sueltos ..... 12 %
Comedores y dormitorios ..... 10 %

BERNARDO KVITCA Y CIA. S. A.
Rivadavia 10086 - Fábrica de muebles 10 %

PLACARDS LUCOMAR — Dto.
Av. Cabildo 3363, Capital y Av. Maipú 1301, Vte. López
Fábrica de placards ..... 5 %

MUEBLES INDEPENDENCIA SACIF
Independencia 3535/53
Muebles y tapicería ..... 10 %

LA EXPOSICION
Corrientes 6065 y 5737
Muebles - Petit Muebles ..... 10 %

ESTABLECIMIENTO KOLLAR
Quevedo 3646
Fabricación de mesas, sillones plegadizos, sillas ..... 5 %

MUEBLERIA MONROE
Monroe 4573 - Placards-muebles .. 10 %

GALERIA RENOIR
Cabildo 1774 - Cuadros ..... 10 %
Marcos, espejos, regalos, cristales .. 5 %

LA ITALIANA DEL ONCE
Rivadavia 3274 - Muebles sueltos .. 12 %
Comedor y dormitorios ..... 10 %

STUDIO DELTA
Alvarez Jonte 4711 - Muebles sueltos 12 %
Comedor y dormitorios ..... 10 %

MASTANDREA MUEBLES
Santa Fe 4531/5
Muebles, contado, excepto ofertas .. 25 %

MIR CHAUBELL Y CIA. S. R. L.
Montevideo 968 - Mobiliarios - decoraciones - tapicería ..... 5 %

MOBILIA MUEBLES
Lavalle 868
Muebles - tapicería - artefactos - adornos - excepto ofertas, contado..15 %

CASA NAVEIRA
Rivadavia 2928
Placards - camas dobles - petit muebles ..... 10 %

NARDELLI Y LEIRO S. R. L.
Río Limay 1651
Fábrica de muebles metálicos para oficina, industria y comercio .... 10 %

SCHIFFRIN S. R. L.
Rivadavia 2001
Muebles - tapicería ..... 10 %

SIRLIN Y CIA.
Corrientes 1170
Muebles en general, contado ..... 10 %

CASA FER
Fco. Lacroze 3579
Amoblamientos para cocina ..... 10 %
Estufas y leños decorativos a gas .. 15 %

CASA FUSARO
Av. Hipólito Irigoyen 3535, Lanús
Amoblamientos cocina ..... 10 %

CASA VALVERDE
Belgrano 700, Avellaneda
Amoblamientos cocina ..... 15 %

D'AMBER INTERIORES
Av. Lib. Gral. San Martín 1002 Vte. López
Muebles - adornos - decoraciones .. 10 %

EDISON S. A. C. e I.
Rivadavia 11356 - Hasta ..... 30 %

FLAMMINI S. R. L.
Humberto 1º 1740, Avellaneda
Sillas y mesas de laminado plástico, ... 5 % al 10 %

FUNCTIONAL HOME
Callao 836
Amoblamiento cocina, muebles oficina y otros ..... 10 %

JOSE MARIÑANSKY Y HNO.
Cnel. D'Elia 1400/40 y D'Elia y Av. G. San Martín, Lanús 20 %

LA LLAVE DE ORO S. R. L.
Av. Fco. Lacroze 4114
Amoblamiento cocina ..... 15 %

MAURICIO VITIS Y CIA. S. R. L.
Dr. Adolfo Dickmann 1375/79
Asientos-cama y reclinables camas para coche ..... 5 %
Muebles convertibles y plegables en general ..... 10 %

MOBILAND S. R. L. — Dto.
Av. Mitre 1055, Avellaneda
Muebles - decoraciones - tapicería ..... 5 % al 10 %

MUEBLES EL ARTE
Corrientes 6002 ..... 10 %

MUEBLES ROCA
Joaquín V. González 2979 Lanús Oeste - Muebles ..... 10 %
Artefactos para el hogar ..... 5 %

MUEBLERIA LA IDEAL
Calle 50 Nº 733, La Plata
Venta al contado ..... 5 % al 10 %

MUEBLES SAN LORENZO
Uruguay 96 - Mitre 328, San Martín
Muebles en general ..... 10 %

RUIZ Y CIA.
Rivadavia 13892, Ramos Mejía
Ventas al contado ..... 20 %

SNOBISSIMO
Rodríguez Peña 1630
Decoraciones - amoblamientos .... 10 %

VITACOLONNA Y CIA. S. A. C. I. F. I.
Pedro Goyena 22
Amoblamiento cocinas ..... 15 %

MUSICA - PIANOS - DISCOS

ABBE
Florida 672 - Discos ..... 10 %

ANTIGUA CASA NUÑEZ
Sarmiento 1573
Guitarras, pianos, cuerdas ..... 10 %

ARIAS
Boedo 904
Radio a transistores ..... 5 %

BELLIOTTI HNOS. S. R. L.
Av. La Plata 1669
Combinado de radios - radios a transistores y eléctricos .... Precio Mayorista

CAMBIDISCO
Tucumán 764 - Local 25, Capital y sucursales de Berazategui y Quilmes - Discos en general .... 25 %

CASA VEGA
Membrillar 29
(Sobre precio de lista) Discos .... 20 %
Música impresa e instrumentos varios (pianos, guitarras) ..... 10 %

CELESTINO FERNANDEZ S. R. L.
Bmé. Mitre 975
Pianos e instrumentos musicales en general, combinados, radio-fono y discos, excepto ofertas, desde el.. 10 %

A. CIVITALE Y CIA. S. R. L.
Av. Santa Fe 3252 y 3279
Discos - long play - combinados .... 20 %

JOSE DANTE ROSSINI E HIJO
Cangallo 1155 - Discos ..... 15 %

DISCOLANDIA
Santa Fe 2401 - Discos ..... 15 %

MUSIC HALL
Carlos Calvo 3645 - Discos ..... 25 %

MEKIL ORG. MERC. S. A. L.
Av. Mitre 1093, Avellaneda
Discos e instrumentos musicales .... 20 %

PIANOLANDIA
Bmé. Mitre 2578 - Pianos ..... 10 %

RICCI Y PLA
Laprida 164 y Boedo 136, L. Zamora
Discos ..... 10 %

SUDISCO S. R. L.
J. M. Moreno 89
Discos ..... 10 al 15 %

ZUBILLAGA HNOS.
Belgrano 18, San Martín y Estrada 415, V. Maipú, San Martín
Artículos musicales ..... 15 %

PIERINI
Alberti 315
Instrumentos y accesorios musicales en general - Contado ..... 10 %

CASA AMERICA
Av. de Mayo 959 .. .. 5 %

ALCHIERI
Rivadavia 5317/19
Según discos ..... 15 % al 40 %

SERVICIOS Y BENEFICIOS PARA SOCIOS

236 ESTACIONES DE SERVICIO

Brindan comodidad y seguridad en los viajes por todo el país.

288 UNIDADES PARA EL SERVICIO DE AUXILIO MECANICO CON ZONAS GRATUITAS

3.200.000 EJEMPLARES (TIRADA ANUAL)

De hojas y esquemas de ruta que se entregan sin cargo y guías, planos y cartas de turismo a costos muy reducidos. Facilitan los viajes y ayudan a conocer las rutas y los lugares más diversos del país.

SEGURO DE AUTOMOTORES
SEGURO DE VIDA COLECTIVO
SIN EXAMEN MEDICO
A TARIFAS MUY REDUCIDAS

NUEVO TALLER MECANICO (OCAMPO) - Habilitado en una superficie cubierta de 3.000 m², en la calle Ocampo 2679, Capital Federal.

TURISMO NACIONAL E INTERNACIONAL

Oficinas especializadas.
Documentación internacional para el automóvil - Infórmese sobre el plan de excursiones "CONOZCA ARGENTINA".

2.518 CASAS COMERCIALES ADHERIDAS
Otorgan descuentos sobre compras a los socios.

SUBSIDIO POR ACCIDENTES: $ 70.000.— incluido en la cuota mensual.
TRANSITO Y PATENTES: Trámites y asesoramiento.
RECREOS Y CAMPAMENTOS: Para socios y familiares, en Luján, Punta Chica, Punta Lara, Timbúes, San Clemente del Tuyú, Mar de Ajó y Villa Carlos Paz.
PESCA: Alquiler de botes en el Recreo "Laguna de Chascomús".
RESTAURANTE, CONFITERIA Y ROOF-GARDEN: 9º y 10º piso de Casa Central y otras Filiales. Descuentos a socios.
PELUQUERIA: Tarifas especiales.
ASESORIA TECNICA SOBRE EL AUTOMOVIL: Gratuita.
ASESORIA LEGAL: Gratuito - Gestiones extrajudiciales relacionadas con el Tránsito.
BIBLIOTECA.
RECIPROCIDAD DE SERVICIOS: Con las instituciones similares del mundo.
ESCUELA TECNICA DE CONDUCCION Y TRANSITO: (CASA CENTRAL). Para la enseñanza práctica y teórica de conducción de vehículos automotores.
REVISTA AUTOCLUB: Sin cargo a los socios.
VENTA DE AUTOMOVILES en pública subasta (sin cargo para socio vendedor). Por intermedio del Banco Municipal de la C. de Buenos Aires.
EN MAR DEL PLATA:
BALNEARIO PLAYA ALFAR, con comodidades para socios y familiares.
ESTACIONAMIENTO PLAYA GRANDE Y OTROS. Con tarifas diferenciales para socios.
PARQUE DE ESTACIONAMIENTO DE ESCOLLERA NORTE
EN MIRAMAR: Balneario "LAS BRUSQUITAS". Para socios y familiares - Playa de estacionamiento - Bar.

NUEVAS ESTACIONES, AMPLIACIONES Y MEJORAS
PARA BRINDAR A LOS SOCIOS UNA MEJOR ATENCION

NUEVAS ESTACIONES DE SERVICIO

25 DE MAYO - La Pampa (Habilitada)
SAN RAFAEL - Mendoza (Habilitada)
FLORES - (Con dependencias para servicios sociales) (Habilitada)
GRAL. SAN MARTIN - Catamarca (Estación Caminera) (Habilitada)

DEPENDENCIAS EN CONSTRUCCION

CALEU CALEU - La Pampa (Estación Caminera y Motel)
SANTA ROSA - La Pampa (Estación de Servicio y Motel)
BARRANCAS - Neuquén (Estación Caminera y Motel)
AGUADA FLORENCIA - Neuquén (Estación Caminera y Motel)
LA RINCONADA - Neuquén (Estación Caminera y Motel)
CHORRIACA - Neuquén (Estación Caminera y Motel)
ONCE - Capital Federal (Gran Estación de Servicio con dependencias para servicios sociales)

AMPLIACIONES - OBRAS EN EJECUCION

En estaciones de Servicio: BAHIA BLANCA
MAR DEL PLATA
ROSARIO (Comodidades para socios)
LA QUIACA

AMPLIACIONES - OBRAS YA LICITADAS

En dependencias de: SAN CARLOS DE BARILOCHE - Río Negro; LAGO MASCARDI - Río Negro; EL BOLSON - Río Negro; TRAFUL - Neuquén; SAN MARTIN DE LOS ANDES - Neuquén; LIHUEL CALEL - La Pampa; LINCOLN - Buenos Aires

ESTACIONES DE SERVICIO A CONSTRUIRSE OBRAS YA LICITADAS

CABALLITO - Capital Federal
VILLA MERCEDES - San Luis
OJO DE AGUA - Santiago del Estero

ESTACION DE SERVICIO - A CONSTRUIRSE

SAN JUAN - Obras a licitarse

COLABORACION CON GOBIERNOS DE PROVINCIAS

Convenios para la construcción de estaciones de servicio y moteles en:

CATAMARCA - CHUBUT - FORMOSA - JUJUY - LA PAMPA - MENDOZA - NEUQUEN - RIO NEGRO - SAN JUAN - SAN LUIS

COMPRA DE UN TERRENO EN LA PLATA - Buenos Aires (Superficie 5.000 m², para futura Estación de Servicio.

COMPRA DE 50 CAMIONES MAS, que se incorporarán al Servicio de Auxilio Mecánico.

MEJORAS GENERALES EN RECREOS Y CAMPAMENTOS

HABILITACION DE UN NUEVO RECREO EN ING. MASCHWITZ (Buenos Aires), e instalación de juegos para niños en otros recreos y parques adyacentes a Estaciones Camineras de todo el país.

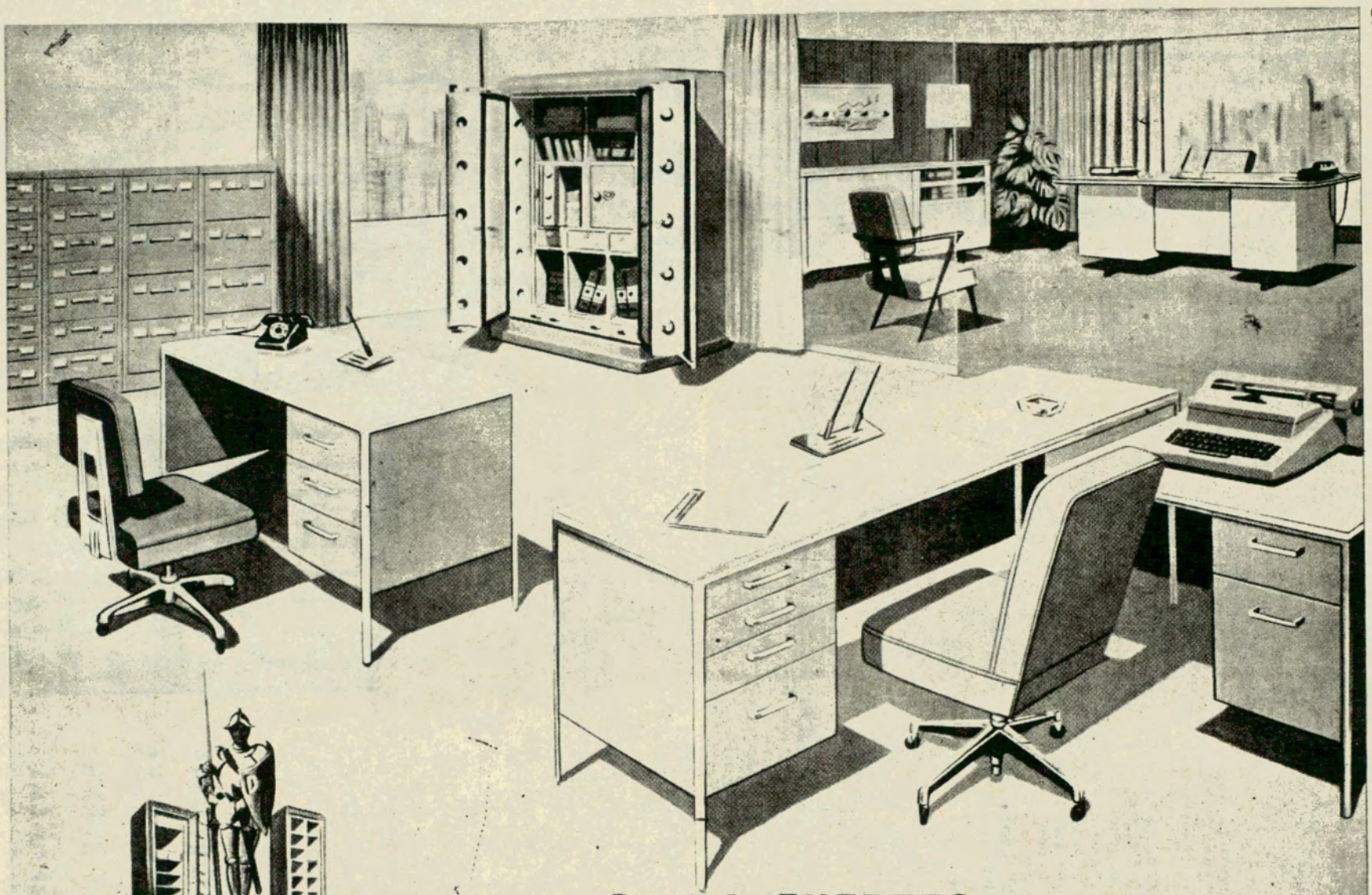
COMPRA DE UNA ISLA EN EL DELTA - TIGRE (27 hectáreas), que se habilitará finalizadas las obras en ejecución, relacionadas con su equipamiento y comodidades para socios. Estacionamiento frente a la isla, en la orilla opuesta, sobre 2 hectáreas ya adquiridas.

NUEVA PISTA DE APRENDIZAJE PARA LA ESCUELA TECNICA DE CONDUCCION Y TRANSITO, en Palermo. (Habilitada).

SERVICIO DE PREVISION - INCORPORACION DEL SEGURO PARA AUTOMOVILES CONTRA TODO RIESGO: A tarifas que proporcionarán un positivo beneficio económico. En vigencia a partir del 1º de enero de 1966 en Capital Federal y alrededores, y desde el 1º de abril en todo el país.

D'ALVIA Hijos

UNA INDUSTRIA ARGENTINA CON 60 AÑOS DE PRESTIGIO EN EL AMUEBLAMIENTO DE EMPRESAS



D'Alvia Hijos

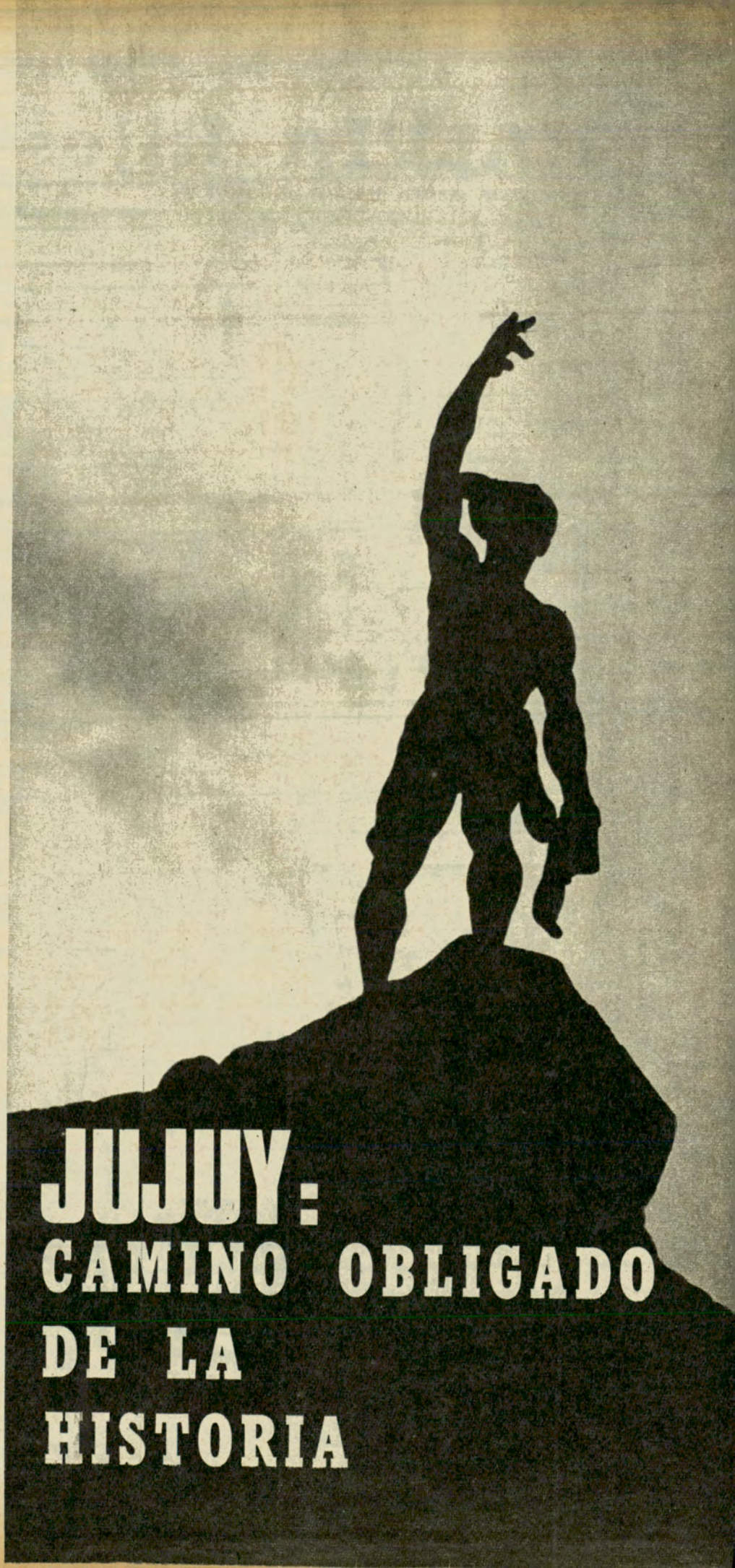
ESTA FIRMA NO TIENE SUCURSALES

CAJAS FUERTES

MUEBLES DE ACERO

"COMPRANDO CALIDAD NO HAY EQUIVOCACION"

CANGALLO 462 - TELEFONO 33-9649 - BUENOS AIRES



JUJUY: CAMINO OBLIGADO DE LA HISTORIA

JUJUY es la provincia argentina que atesora uno de los paisajes más imponentes del país y desde los albores de la colonia fue el camino obligado de la historia en esta parte de América.

Por la majestuosa quebrada de Humahuaca entraron los conquistadores españoles en el siglo XVI, rumbo hacia lo que fue luego el territorio argentino; posteriormente se convirtió en una de las más célebres rutas de nuestra propia historia patria y teatro de empresas hazañosas.

En el escenario triangular limitado por los ríos Xibi-Xibi (Chico) y Grande y las serranías de Nieva, fue fundada el 19 de abril de 1593, la ciudad de San Salvador de Jujuy por don Francisco de Argañaraz y Murjía, porque era *"la tierra fértil, ceñida por los ríos Grande y Sivisivi, apropiada para estancias y sementeras, pastos, viñas y huertas de recreación, como por estar entre los dichos dos ríos, donde se pueden sacar muchas acequias y hacer molinos y prometer otras muchas y buenas esperanzas"*.

Desde ese momento se inicia la trayectoria de Jujuy, plena de acontecimientos patrióticos, magnífico tablado para la epopeya colonial y la guerra de la independencia. En cada uno de los pueblos de la Quebrada de Humahuaca, orgullosos de sus tradiciones, palpita el recuerdo vivo de trascendentes episodios de la historia patria, en la que el pueblo jujeño ocupa un lugar de extraordinaria preeminencia.

En la actualidad las riquezas mineras, agrícolas y ganaderas de Jujuy, en pleno desarrollo, constituyen un importante aporte a la economía del país y si a esto se une la belleza espectacular de sus paisajes, que atraen irresistiblemente a los turistas, puede afirmarse que esa provincia muy pronto ocupará un lugar de primer orden en el cuadro de la vida argentina. •

"PROMETE OTRAS MUCHAS Y BUENAS ESPERANZAS"

Figura culminante del Monumento a la Independencia sobre una altura que domina la ciudad de Humahuaca, en la provincia de Jujuy. El monumento es obra del escultor Soto Avendaño.



Vista de la pintoresca ciudad de Tilcara, una de las más atractivas de la Quebrada de Humahuaca. Se advierten las torres de su vieja iglesia, de típica arquitectura colonial.



Vista del famoso "Pucará" de Tilcara, uno de los yacimientos arqueológicos más importantes del país, que se encuentra restaurado en su mayor parte. Esta foto fue tomada desde la base del cerro, en el sector en que se encuentran los corrales de pircas.





Cerca del Monumento a la Independencia, en la localidad de Humahuaca, se encuentra el Mirador del general Manuel Belgrano, que también fue utilizado como depósito de municiones.

En la Quebrada de Humahuaca, cerca de la localidad de Huacalera, se encuentra el monumento que marca el paso del trópico de Capricornio.

LA EMOCION

LA REALIDAD ESTA VISIBLE EN EL CARACTER DE LA GENTE, LAS COSTUMBRES Y LA ESTETICA

Por JULIO ARAMBURU

Para Autoclub

EL viajero que llega a la ciudad de Tucumán y se interna por las calles para descubrir los barrios, siente la emoción de encontrarse en presencia de una vertiginosa transformación urbana que ha borrado la descolorida estampa del viejo Tucumán del 900. El impulso del progreso arquitectónico ha cambiado la visión de las casas de antaño, con sus anchos zaguanes, los corredores umbríos y los jardines cubiertos de diamelas y alhelíes. Ya no quedan los tejados rojos, los balcones de rejas negras, ni las largas salas donde los pianos de cola hacían oír las dulces y melancólicas habaneras de principios de siglo. Tampoco existen los amplios patios donde los jazmines del Paraguay y las largas magnolias arrojaban al viento el cálido aroma de sus flores fragantes.

La arquitectura ha creado otra semblanza en la expresión estética y los estilos de la edificación. Los apretados rescacielos sustituyen los luminosos espacios de las vetustas construcciones coloniales. La técnica de la ingeniería y las exigencias sociales de la época modifican todo lo que intenta defender la tradición en gustos, modas y costumbres. Los años envejecen y los tiempos modernos trazan la nueva fisonomía de la ciudad cosmopolita, olvidando para siempre las simbólicas memorias del pasado que dieron carácter a la ciudad dormida en la quietud de las típicas reminiscencias provincianas.

Pero, por encima del populoso hervor de la actividad del municipio, la ciudad mantiene el prestigio del bautismo secular de Sarmiento cuando la llamó, sin conocerla, el jardín de la República. El cuadro de la evocación tiene el escenario de la fundación remota al pie del Aconquija, con su cumbre nevada y su resplandor azul. Los itinerarios se alejan hacia los cuatro puntos cardinales, estirando los caminos las largas vendas de sus huellas sobre la oscura piel de la tierra. Allí está la exuberante eclosión de la floresta tropical, la senda abierta que lleva hacia la hostería de San Javier, donde, como un balcón hacia el vacío, se observa el paisaje de las sierras, el sembradío de los campos y los enhiestos cañaverales que el soplo de la brisa numera sin cesar en la infinita disciplina de sus lanzas verdes.

Las rutas terrestres de los variados senderos conducen a distintos rumbos de la geografía. Hacia la hermosa Quebrada de Lules con sus ríos musicales, las hondonadas envueltas por el manto de las nubes, la floresta sonora con el canto de los pájaros. También Tafí Viejo de las industrias caseras y los talleres bulliciosos, y Amaicha del Valle con el testimonio de las ruinas indígenas y sus campos erizados de tuscas y nopales. Todas las zonas de la provincia tienen su carácter de suges-

El curso del río de Los Sosas, a lo largo de la quebrada que conduce a Tafí del Valle, ofrece los más insólitos y hermosos paisajes.





DE TUCUMAN

tión profunda por la singularidad de los hábitos locales y el sentimiento estético del hombre identificado al paisaje nacional.

Pero el nuevo Tucumán tiene otro rostro, que configura la expresión de los altos edificios y se extiende en la geografía de los barrios como una ciudad que crece en dominar distancias. Desaparecieron las casonas de ayer, las viejas viviendas de los muros estáticos y los plácidos patios para mirar el cielo. Hoy el progreso del hierro, la piedra y el cemento reemplaza la rústica amalgama del adobe, el ladrillo y la teja, elaborando la arquitectura del futuro en la abigarrada y caprichosa concepción monumental. Se acabaron los amplios espacios para el juego familiar de los niños, las huertas interiores de la cosecha frutal, los numerosos cultivos de las flores y las verduras. Ahora, el ímpetu del tiempo ha sepultado el recuerdo de las viejas costumbres coloniales.

Sin embargo, hay otro Tucumán que oculta como un templo antiguo la herencia de las grandes epopeyas del pasado. Es el Tucumán del testimonio heroico que dejó en el ámbito del ejido municipal la hermosa tradición de la leyenda histórica, la relación triunfante del gesto popular en la suprema voluntad de ser libre. Ese templo y esa memoria es la Casa del Juramento memorable, que mantiene como una urna sagrada, bajo la construción que cubre la techumbre de los cuatro muros de recinto primitivo, la imagen de la historia; donde la asamblea de los congresales proclamó la célebre declaración de la independencia, y cuya decisión enciende el claro recuerdo de los protagonistas que labraron el acta bautismal de los destinos argentinos.

Por eso, nadie deja de visitar en la ciudad mediterránea la ilustre casona donde el 9 de Julio de 1816 se juró la solemne independencia de las Provincias Unidas del Río de la Plata. Esa humilde reliquia de la arquitectura colonial evoca la ejecutoria de los grandes hombres del pronunciamiento histórico. El tiempo ha pasado, la ciudad se transforma, otros seres realizan las hazañas del trabajo y de la industria y la historia se sigue escribiendo con los actos del hombre que cumple la misión de su destino, sin olvidar que el Tucumán de ayer y de hoy va realizando la filosofía creadora de las grandes cosas que enorgullecen el linaje de los pueblos.

La presencia de la ciudad mediterránea saturada de recuerdos indelebles por el curso del tiempo evidencia el espíritu intransferible de la herencia histórica. Hay una perspectiva abierta a la curiosidad de la andanza y el viajero, pero modificada por la energía manual del hombre que crea los nuevos valores de la técnica y la acción. El Tucumán de los días actuales no es el Tucumán del medio siglo transcurrido desde que se celebró el centenario de la Indepencia en 1916. La realidad está visible en el carácter de la gente, la variedad de las costumbres, el desafío de las expresiones estéticas. Pero algo perdura en la experiencia del pasado natal: la emoción que conquista el alma secular de la ciudad, transfigurada por la aventura del progreso que avanza a grandes pasos, cumpliendo el ritmo inevitable de la civilización.

Pichao, a unos cinco kilómetros de Colalao del Valle, en dirección a la montaña, es uno de los lugares más pintorescos de los valles calchaquíes en suelo tucumano.



LA PAMPA, PISTA DE ENSAYO DE MALONES

CRECIO A PARTIR DE LA FUNDACION DE VICTORICA



Tramo de la ruta nacional Nº 152, pocos kilómetros hacia el Sur de El Carancho. Este camino, en buen estado de conservación, une la capital pampeana con la ruta 22 en el valle del río Negro, en la provincia homónima.



Un aspecto del centro de la capital pampeana, sobre la avenida Julio A. Roca y frente a la plaza San Martín. En primer término, a la izquierda, se encuentra el edificio de la Intendencia Municipal y en el fondo el local del Banco de la Nación.

En la zona de Lihuel Calel, que ha sido reservada para la transformación en Parque Nacional, se encontraba la estancia del doctor Angel Gallardo, cuyo casco ha sido destruido. El edificio tenía el aspecto de un fuerte almenado.

LA Pampa suena siempre como el territorio en el cual los indios ejercitaban sus correrías para la realización de sus incontenibles malones. La vastedad de sus llanuras, sólo interrumpida en Lihuel Calel, era la más perfecta acepción de pampa argentina *"donde la vista se pierde sin tener dónde posar"*.

Pero mucho camino se ha recorrido desde entonces, y este territorio recuperado del indígena hace alrededor de 80 años, mostró primero una ganadería de inmensas posibilidades y, más tarde sus trigales acariciados por el viento. Luego la industrialización del caldén y sus inmensas salinas y, más hacia el presente, un campo fértil donde están ubicadas muchas de las grandes estancias argentinas, hablan de un futuro promisor para esta extensa provincia.

La ciudad de Victorica, fundada el 12 de febrero de 1882, como fortín de las Fuerzas Expedicionarias del Desierto, y General Acha, fundada el 12 de agosto del mismo año en el paraje denominado Huitre Huitre, también como fortín del grupo de las mismas fuerzas comandadas por el general Manuel J. Campos, fueron las dos primeras poblaciones de la provincia.

Correspondió a General Acha el honor de ser designada la primera capital del entonces territorio nacional, en el año 1884 y el primer gobernador fue Juan Ayala.

La ciudad de Santa Rosa, fundada el 2 de abril de 1892, fue declarada oficialmente capital provincial el 19 de mayo de 1904, con el nombre de Santa Rosa de Toay, luego de haber sido capital con carácter provisorio desde el 29 de marzo de 1900. Desde el 1º de mayo de 1916 su nombre se redujo a su denominación actual, que es Santa Rosa.

General Pico, fundada el 11 de noviembre de 1905, ha sido de más brillante evolución. Impresiona esta moderna ciudad por la intensa actividad que desarrolla en todos los órdenes y por su vertiginoso movimiento comercial. Hasta el crecimiento edilicio se advierte en mayor grado que en cualquier otra ciudad pampeana. •





Las sierras de Lihuel Calel en el centro de La Pampa, es uno de los puntos más atractivos de la provincia y se proyecta convertirla en un parque nacional. Funciona allí la estación de servicio del Automóvil Club Argentino con auxilio mecánico y un magnífico motel anexo, muy frecuentado por los que viajan a Neuquén.

Frente a la rotonda del cruce de las avenidas general José de San Martín y Pedro Luro, se encuentra el moderno edificio donde funcionan las principales oficinas del gobierno provincial.



PUBLICIDAD A. C. A.

COLABORE C

INCORPORESE AL SERVICIO DE PREVISION

CONTRATADO CON LA CAJA NACIONAL DE AHORRO POSTAL

ASEGURANDO SEGURIDAD PARA LOS SUYOS

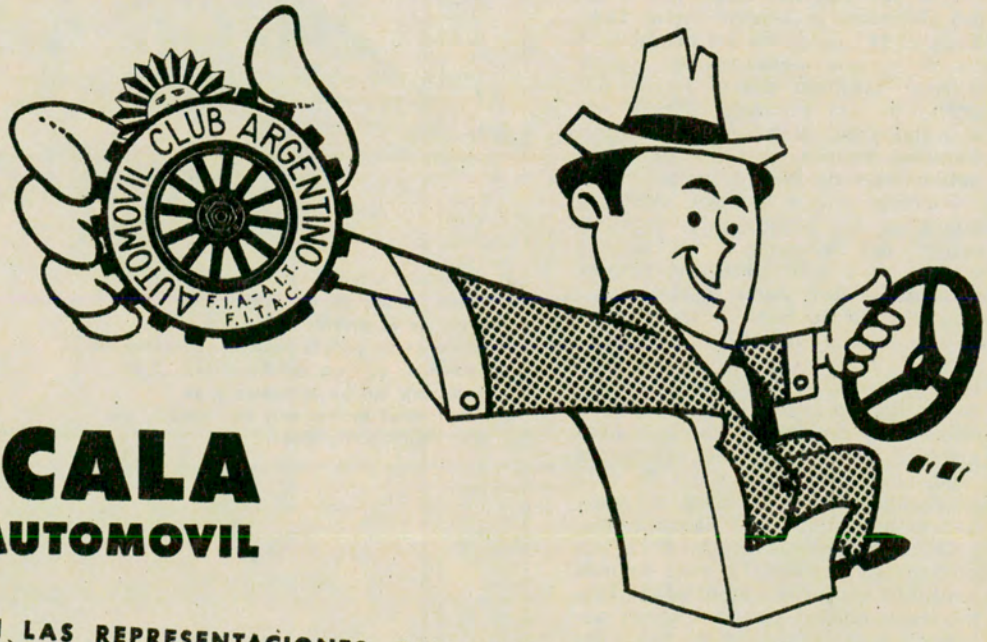
SEGURO DE VIDA COLECTIVO

SIN EXAMEN MEDICO

HASTA $ 1.000.000 SEGUN EDAD

DOBLE INDEMNIZACION POR MUERTE EN ACCIDENTE - INDEMNIZACIONES ADICIONALES POR ACCIDENTES Y BENEFICIOS POR INCAPACIDAD TOTAL Y PERMANENTE.

LA INSIGNIA



LUZCALA

EN SU AUTOMOVIL

EN VENTA EN LAS REPRESENTACIONES, DEPENDENCIAS PROPIAS, ESTACIONES ADHERIDAS EN TODO EL PAIS Y EN CASA CENTRAL. $ 300

N SU CLUB

AUTOMOVIL CLUB ARGENTINO
F.I.A. - A.I.T.
F.I.T.A.C.

TARIFA		
Capitales Asegurables		Costo
Básico	Indemnización por Accidentes	Trimestral
$ 100.000	$ 100.000	$ 600
" 200.000	" 200.000	" 1.200
" 300.000	" 300.000	" 1.800
" 400.000	" 400.000	" 2.400
" 500.000	" 500.000	" 3.000
" 600.000	" 600.000	" 3.600
" 700.000	" 700.000	" 4.200
" 800.000	" 800.000	" 4.800
" 900.000	" 900.000	" 5.400
" 1.000.000	" 1.000.000	" 6.000

CARGUE NAFTA EN SUS DEPENDENCIAS



POLIZA Nº 1

ASEGURE SU AUTOMOVIL A TARIFAS REDUCIDAS

ROBO o HURTO - $ 8.- ANUALES POR CADA MIL PESOS DEL CAPITAL ASEGURABLE

DESTRUCCION TOTAL INCENDIO **$ 4.-** ANUALES POR CADA MIL PESOS DEL CAPITAL QUE SE ASEGURE EN ROBO o HURTO.

INDEMNIZACION POR MUERTE EN ACCIDENTE AUTOMOVILISTICO
HASTA $ 300.000.- GRATIS

- **RESPONSABILIDAD CIVIL HACIA TERCEROS**
- LESIONES CORPORALES o MUERTE A PERSONAS
- DAÑOS MATERIALES A COSAS.

PRIMA ANUAL DESDE $ 1.100 A $ 2.500 - SEGUN CAPITALES QUE SE ASEGUREN QUE VAN DESDE $ 300.000.- A $ 1.000.000.- Y DE $ 50.000.- A $ 200.000.- PARA LOS RIESGOS, LESIONES O MUERTE A PERSONAS Y DAÑOS MATERIALES A COSAS, RESPECTIVAMENTE.

EJEMPLOS SEGUN VALORES ASEGURABLES	
SEGUROS POR	PRIMA ANUAL
$ 300.000	$ 3.600
" 400.000	" 4.800
" 500.000	" 6.000
" 700.000	" 8.400
" 800.000	" 9.600
" 1.000.000	" 12.000
" 1.400.000	" 16.800

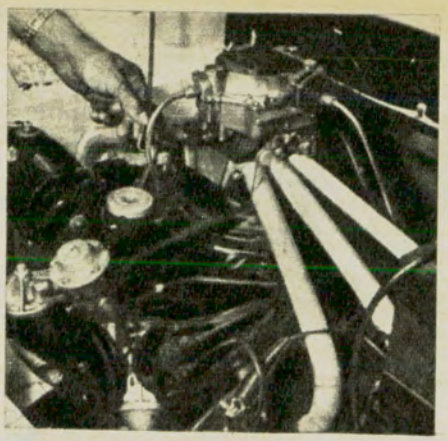
INFORMES Y ASEGURAMIENTO

EN LAS REPRESENTACIONES - DEPENDENCIAS PROPIAS - ESTACIONES ADHERIDAS EN TODO EL PAIS Y EN CASA CENTRAL - AVDA. DEL LIBERTADOR 1850 - BS. AS.

CONSULTE SOBRE SEGURO CONTRA TODO RIESGO - POLIZA Nº 2

VER PAGINA 200

REPARE usted MISMO su AUTOMOVIL



INICIAMOS hoy la publicación de esta sección, destinada a explicar las reparaciones de emergencia que puede efectuar el automovilista que no tenga conocimientos técnicos especiales. El señor M. Steinberg, experto en "patología, diagnóstico y terapéutica" del motor, es autor del libro "Reparaciones de emergencia efectuadas por el automovilista", del que se han publicado ya cuatro ediciones, y sus indicaciones y consejos están respaldados por una práctica de largos años.

El motor no funciona...

...es decir, al accionar el arranque, éste responde en forma normal (significa que la batería está cargada); sin embargo, el motor no se pone en marcha como de costumbre.

El desperfecto, generalmente, puede radicar: bien en el sistema de encendido o bien en la circulación de la nafta. (En caso de que no funcionare instantáneamente el botón o la llave del arranque, o el arranque mismo, o la batería, bocina, luces, radio, etc., será tratado más adelante. Ahora bien, si el automovilista cree caber cuál es la causa de la avería y quiere resolver el problema por sus propios medios, es decir, empujar el vehículo para lograr la puesta en marcha, le aconsejamos leer "Precauciones que debe adoptar antes de empujar el vehículo", que publicamos en nuestra próxima edición.)

Muy importante

Se recomienda a los conductores que no abusen demasiado de la batería cuando el motor no arranca, es decir, si existe una o tal vez más fallas; si se oprime el botón del arranque en forma seguida, lo único que se va a conseguir es descargar en pocos minutos el acumulador; de tal manera que cuando lo vuelva a necesitar, ya aquél no va a responder, debido a su descarga, y en consecuencia, el problema se le complicará aun más para localizar la falla sin disponer del arranque eléctrico o sin manija del motor.

La mayoría de los desperfectos que se describen a continuación no deben ser considerados como definitivamente resueltos con las soluciones de emergencia que proponemos; el arreglo correcto debe estar a cargo del personal especializado.

Para una más fácil comprensión, trataremos seguidamente los desperfectos en forma gradual, partiendo desde los de más sencilla solución.

Como primera medida, enumeramos a continución cuatro comprobaciones rápidas sobre el estado del sistema de encendido, por ser aquéllas, al comienzo, más sencillas que las correspondientes a la verificación del estado del combustible; son las siguientes:

1ª OPERACION: LOCALIZACION DE LAS FALLAS DEL ENCENDIDO MEDIANTE LA INTERPRETACION DE LOS INSTRUMENTOS DEL TABLERO

Cualquiera sea el sistema del amperímetro o el resultado de la presente prueba, debe continuar investigándose la falla hasta finalizar la cuarta operación, es decir, sin saltear el orden de las comprobaciones.



Fig. 1. Amperímetro y "choke".

Procedimiento:

1º) Apagar todas las luces, la radio, los faros, etc., para evitar confusiones. Con esta medida, no se producirán oscilaciones en el amperímetro, con excepción de los que vamos a provocar por la comprobación. 2º) Poner la llave de contacto en posición de marcha, y si hubiera una llave secreta que corta la corriente (o la circulación del combustible), a fin de impedir el robo del vehículo, colocarla también en posición de funcionamiento. 3º) Comprobar si la toma de aire del carburador ("choke"), de haberla (1), está en posición normal, es decir, con la perilla colocada a fondo, contra el tablero (Véase la figura Nº 1). 4º) Según el sistema: apretar el pedal, o el botón, o girar la llave del arranque, y observar si el amperímetro marca una pequeña oscilación. De ser así, es casi seguro que el circuito del sistema de encendido del motor está en condiciones normales. Pero si la aguja no se mueve, es decir, se mantiene en el centro (fig. 1), es muy probable que la causa radique en el encendido. Entonces, mediante las siguientes operaciones, trataremos de arreglar el desperfecto que pudiera haber.

2ª OPERACION: COMPROBAR CON LA MANO SI ESTAN BIEN AJUSTADOS LOS TERMINALES DE LOS CABLES CONECTADOS CON LA LLAVE DE CONTACTO

Si es posible, trate realizar esta comprobación (porque la razón de la inmovilidad de la aguja puede estar aquí); pero si resulta dificultosa o incómoda (2), indicaremos más adelante distintos procedimientos para verificar si el desperfecto radica en la llave, en sus conexiones o en otro lugar del sistema de encendido.

Procedimiento:

1º) Colocar la llave en posición

de marcha. 2º) Tratar de ubicar suavemente —con los dedos— las tuercas o tornillos que ajustan los cables al tambor de la llave de contacto (fig. 2). 3º) Verificar si las conexiones de dichos cordones calientan o si se hallan mal ajustadas, pues, si así fuera, éstas pueden originar un falso contacto o un cortocircuito, desperfectos que impiden el funcionamiento normal del motor.

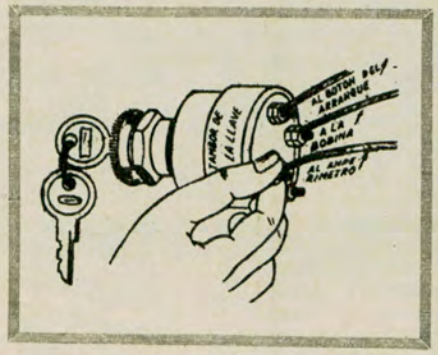


Fig. 2. Puede interrumpirse el funcionamiento del motor si los terminales de los cables no están bien ajustados al tambor de la llave de contacto.

4º) Presionar el botón o pedal, o gire la llave del arranque, y observe si la aguja del amperímetro oscila al mover, simultáneamente, con los dedos los cables mencionados. De encontrarse flojos, deberá ajustárselos, y si la aguja comienza a oscilar, se habrá solucionado esta deficiencia. Si hecho esto aún no funciona el motor, realizaremos la tercera operación.

3ª *OPERACION: AJUSTAR LAS TUERCAS Y TORNILLOS DE TODOS LOS CABLES QUE UNEN LA BOBINA CON EL DISTRIBUIDOR*

En la mayoría de los automotores, salen de la bobina 3 cables: uno grueso, D, y dos delgados, F y X (Fig. 3). El X se conecta al tambor de la llave de contacto, mientras que el F se ajusta al costado del distribuidor B.

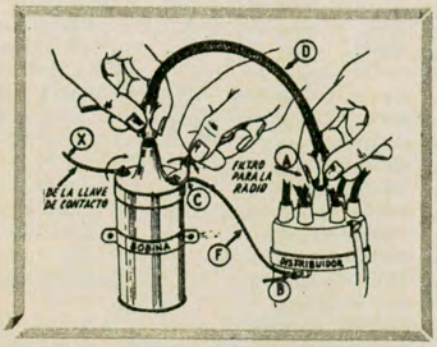


Fig. 3. Así se verifica si están bien ajustados o hacen buen contacto los cables de la bobina y del distribuidor.

Los cordones delgados se aseguran mediante pequeñas tuercas o tornillos, y el cable grueso (D) suele estar, sencillamente, embutido o enroscado en la bobina por uno de sus extremos; mientras que el otro, está conectado en forma similar, pero al centro de la tapa del distribuidor.

En definitiva, esta prueba consiste en verificar que todos los extremos de estos conductores eléctricos estén bien apretados o embutidos, pues, en caso contrario, uno de ellos puede provocar falso contacto en el circuito, impidiendo así la puesta en marcha.

NOTA: Algunas veces, el cable delgado X no está a la vista, es decir, está recubierto por un tubo flexible metálico. De ser así y según el resultado de la tercera y cuarta operación, tendremos que revisar dicho hilo invisible, mediante otro procedimiento. También hay sistemas en los cuales el cable grueso D, está oculto.

Si han sido efectuados los ajustes necesarios y el motor no arranca, se pasará a la operación siguiente.

4ª *OPERACION: DESCONECTAR DE CUALQUIER BUJIA UN CABLE Y COMPROBAR SI SE DESPRENDEN CHISPAS DEL MISMO*

Con esta verificación sabremos si el desperfecto está en el sistema de encendido o en la nafta.

El procedimiento

1º) Colocar la palanca de cambios de velocidad en neutro (punto muerto) y la llave de contacto en posición de marcha.

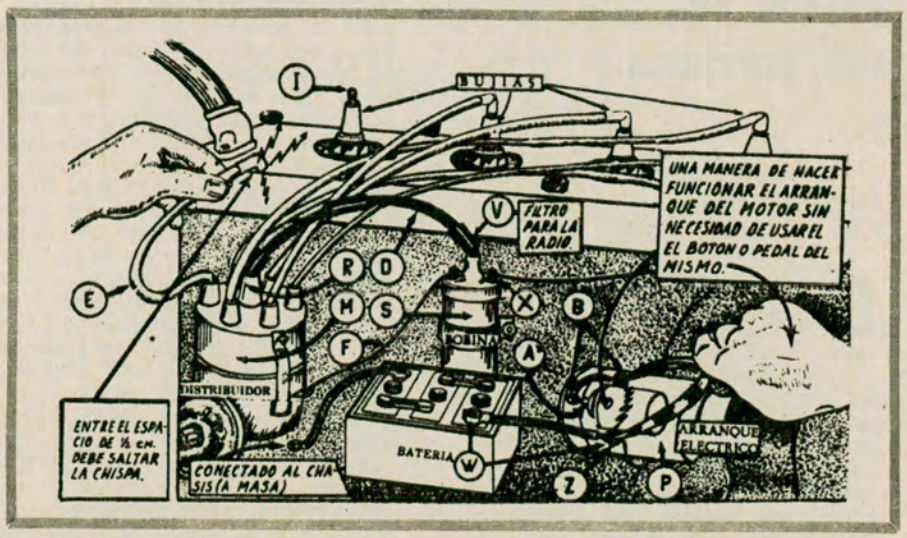


Fig. 4. Con sólo desprender un cable de su bujía y aproximarlo a medio centímetro del block del motor, después de lo cual apretará el botón de arranque, podrá comprobar si sale corriente (chispa) del distribuidor.

2º) Desconectar cualquier cable grueso E (fig. 4) de la bujía I. 3º) Tomarlo por la parte aislada, para evitar una descarga, que, sin ser peligrosa, es desagradable. 4º) Acercar el extremo metálico del cordón a no más de medio cm de una parte metálica del motor (a masa). Como medida de precaución, no elija un lugar rociado con nafta. 5º) Solicite a otra persona (*) que haga funcionar el arranque durante 5 segundos y observe si en el espacio de medio centímetro ya mencionado se produce un salto de chispa muy viva, en color azul brillante. De ser así, significará, en el 95 % de los casos, que la parte eléctrica está bien (**). En cambio, la falta de chispa indicará que por el cable no circula corriente. Como la falla puede hallarse en el mismo cable con que acabamos de hacer la prueba, repita la experiencia por lo menos con dos cables más (usando uno por vez) de otras bujías.

Comprobada la falta de corriente en dos o más cordones de las bujías, revisaremos el distribuidor por su parte interna.

Notas

A) Una vez realizada cada comprobación, es imprescindible dejar en las mismas condiciones de ubicación, ordenamiento etc. los elementos utilizados en la prueba. b) Aunque hubieran dejado de funcionar 1 ó 2 pistones, sea por desperfectos en los cables o por fallas en las bujías, un motor de 6 u 8 cilindros podrá marchar sin mayores inconvenientes cuando el vehículo sobrepasa los 40 km. por hora. No obstante ello, tendrá que arreglarse el desperfecto en la primera oportunidad. c) Si fuera de noche o el motor estuviera a oscuras y se advirtiese, cuando se hace funcionar el arranque, que entre los cables del distribuidor o de la bobina hay desprendimiento o salto de chispa, debe aislarse dicho desvío de corriente.

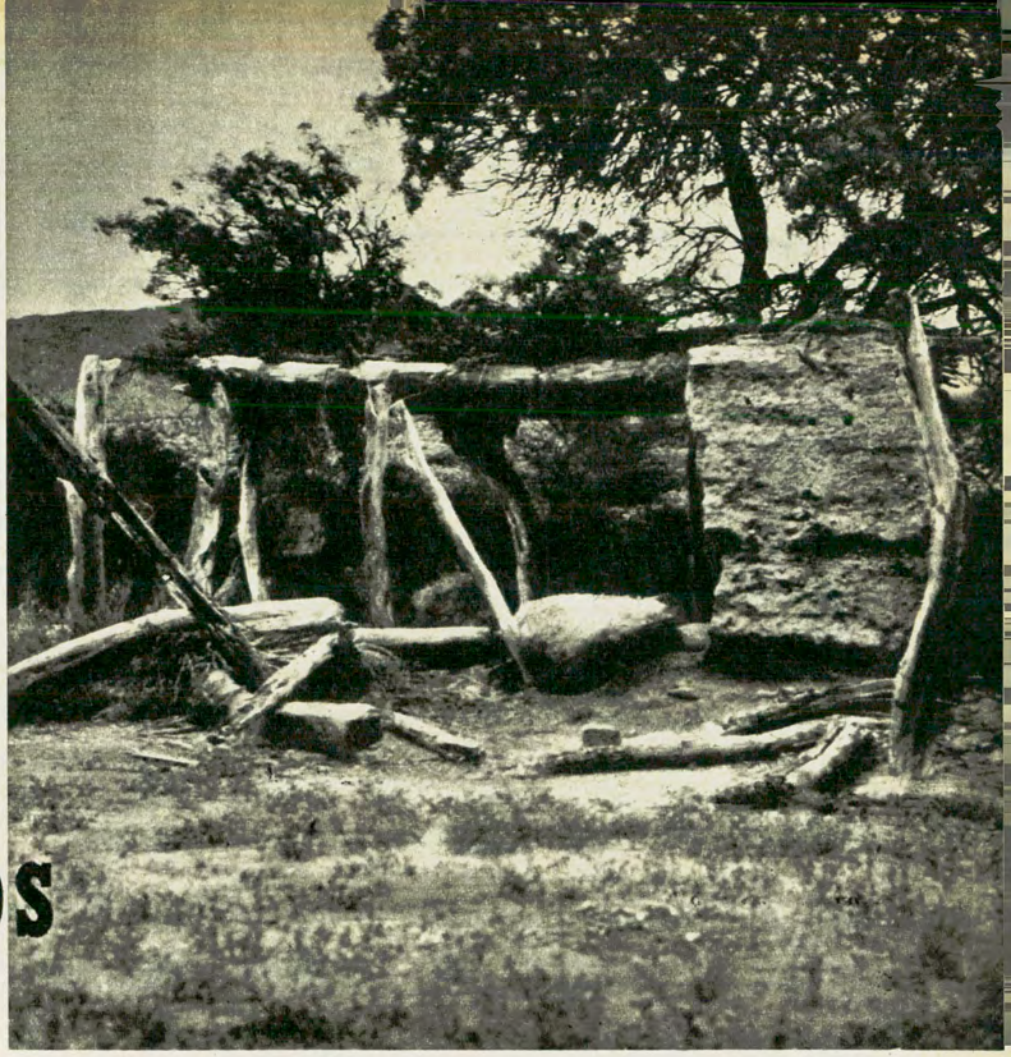
IMPORTANTE: No empuje el vehículo si está trabado, puede originarle daños irreparables a partes vitales del mismo.

(Pasa a la pág. 208)

LA RIOJA A TRAVES DE SUS LUGARES HISTORICOS

Son testimonios vivos que rememoran el pasado de esa provincia

Por
JULIÁN CÁCERES FREYRE
Para Autoclub
Fotos del autor



En la localidad de Chuquis se encuentran los restos en ruinas de lo que fue la casa natal del presbítero Ignacio Castro Barros, que representó a la provincia de La Rioja en el Congreso de Tucumán.

EL turista que entre al territorio riojano por la ruta nacional Nº 38, carretera obligada para hacerlo en forma directa desde Buenos Aires, pasando por Córdoba, sentirá posiblemente una cierta desilusión, como viajero culto que es, e inquieto por conocer las manifestaciones de la historia y la tradición del país, porque podrá comprobar que en todo el recorrido no encuentra señales que indiquen la existencia de lugares históricos, jalonando los 216 km que comprende el recorrido, desde el límite con Córdoba hasta llegar a La Ciudad de Todos los Santos de la Nueva Rioja, como le pusiera el 20 de mayo de 1591, su fundador Pedro Ramírez de Velazco, *"por cumplir con todos y a verlos tomado por Intercesores y con licencia de vuestra magestad por cumplir con mi patria"*. La Rioja, en Castilla la Vieja, que de tal manera explicaba su fundación a Felipe II.

Testimonios del pasado

En cambio, basta alejarse unos pocos kilómetros de esa ruta troncal, para encontrar los testimonios vivos que rememoran el pasado histórico de esa provincia y su contribución a la historia nacional.

Partiendo de Chamical hacia el sur, se llega en corto viaje de 35 km a Olta, verde rincón de los grises llanos riojanos. Este Olta, alegre por la presencia de tanta planta umbrosa y tanta juventud estudiosa, atraída por su escuela Normal, ofrece recuerdos de la inmolación del general Angel Vicente Peñaloza, el 12 de noviembre de 1863, en Loma Blanca, uno de sus barrios,en donde un monolito recuerda el acontecimiento.

Por allí cerca se conocerán pintorescos pueblecitos tales como: Talva, Olpas, el Dique de Anzulón, Hunquillal, en medio de la serranía de la Costa Baja, como se la llamara hasta fines del siglo pasado.

Arte y paisaje

Saliendo de Punta de los Llanos, también hacia el sur, se toma la ruta provincial Nº 29 que conduce a Malazán y que continuando lleva a Chepes y San Juan. Se llegará enseguida a Tama, pequeña aldea pegada a la serranía, en donde el visitante podrá admirar, casi a la vera de la ruta, interesantes muestras del arte rupestre tales como los petroglifos o piedras grabadas de Alto Pencoso y los de la quebradita del Salto Chiquito y Chila.

De Tama se puede continuar hasta Malazán, ya sea por el camino provincial que cruza por Tasquín y la Falda de Sitan hasta Loma Larga, o volver desde Tama a la ruta 29. Entonces se pasará por Huaja, poblado donde nació Peñaloza y de cuya antigua vivienda quedan los restos muy destruidos.

De Huaja se llega a Atiles y desde allí Malazán dista apenas 9 km. Este pueblo, pequeño, parece colgado de la vecina serranía que lleva su nombre. Es bello, con huertos umbrosos, y en él se encuentra la vieja propiedad que fue de Facundo. Anajuasio, hoy semiperdida, pero conservando todavía su vieja casa de adobe y los antiguos olivos del solar.

Por la misma ruta y a unos 45 km hacia el sur, asoma San Antonio, el pueblo natal de Facundo, donde todavía se pueden ver los restos de la casa en que naciera.

La capital asolada

La ciudad capital tuvo siempre un sino nefasto; la asolaron las



Una vista de Chuquis, donde sobresalen las líneas coloniales de su antigua capilla. En ese humilde pueblo del norte riojano nació el diputado al Congreso de Tucumán, Ignacio Castro Barros.



Una de las últimas fotografías de Fray Bernardino Gómez, fundador del museo arqueológico de la capital riojana, que reúne a una de las más importantes colecciones del noroeste argentino.

guerras y la destruyeron los temblores. El último terremoto fue en 1894, y es por ello que en La Rioja no quedaron en pie las antiguas casonas coloniales; sólo se conserva el templo de Santo Domingo, con su fábrica de piedra bola y su magnífica puerta de algarrobo labrado. Pero la sabia previsión de un agradecido misionero franciscano del siglo XX ha brindado a la ciudad la existencia de un repositorio magnífico de antigüedades y de reliquias históricas. Fray Bernardino Gómez quiso crear dos obras que evocaran el pasado de la rica historia provincial, y es así como, en terrenos de su convento, fundó el Museo Arqueológico Inca Huasi, uno de los mejores del noroeste.

Su otra fundación fue edificar un templete que proteja las ruinas de tapia denominadas por el pueblo las "padercitas", transliteración de pareditas, donde, según la tradición, había habitado San Francisco Solano cuando, siendo custodio de la provincia franciscana del Tucumán, tuvo que recorrer La Rioja en 1593 y le tocó apaciguar a las tribus aborígenes.

Desde la ciudad de La Rioja se podrá visitar también, a más de su bellísima quebrada, el camino natural que conduce al valle de Sanagasta y al de Huaco, el sitio donde tuvo lugar el combate de Vargas, hace 100 años. En La Rioja también son monumentos históricos el sepulcro del Pbro. Pedro Ignacio de Castro Barros, diputado al Congreso de 1816, y el del general Francisco Antonio Ortiz de Ocampo, guerrero de la independencia.

Olivos y valles

De Sanagasta, el antiquísimo pueblo indígena y hoy hermosa villa de veraneo de los riojanos, a la que se le pusiera en años de este siglo Villa Bustos, se continúa por la ruta nacional Nº 75 hasta el grandioso anfiteatro montañoso Huaco, donde se encuentra todavía en pie la vieja casona que fuera de los padres de Joaquín V. González, el excelso soñador que con tan bellas frases la evocara en *"Mis montañas"*. Allí está todavía el San Isidro, que describe, y el viejo dique nivelador de Calicanto, del tiempo de sus primitivos propietarios jesuitas. Luego, ascendiendo por la misma ruta, se cruza el camino de cornisa o cuesta de Huaco, para atravesar el macizo montañoso que ofrece el Velazco y llegar al Valle donde se encuentran los pueblos de la Costa del Cerro. En el departamento Castro Barros, en uno de cuyos pueblos, Chuquis, nació el prócer epónimo.

Siguiendo por el valle se llega a Aimogasta, cabecera del Departamento Arauco, pueblo que nos evoca un ambiente de Palestina con sus enormes plantaciones de olivos. Parece ser, que ya al colonizar ese valle los españoles plantaron olivos, en el siglo XVII, los que según la tradición, en los tiempos de Carlos III fueron talados para evitar la competencia en aceitunas y en aceite con la metrópoli. De cualquier manera, sea o no cierto lo de la tala obligada, algunos deben haber escapado de la despiadada orden, pues en Arauco queda un ejemplar tricentenario declarado árbol histórico.

Si en lugar de haber entrado al noroeste de La Rioja, de Patquía fuéramos a Chilecito, podremos conocer la segunda ciudad de la provincia, con una zona suburbana poblada de fruticultores y bodegas: Anguinán, San Miguel, San Nicolás, Tilimuqui, La Puntilla, Los Sarmientos, este último con una reliquia de capilla colonial. En La Puntilla se encuentra Samay Huasi (casa de descanso) de Joaquín V. González, hoy propiedad de la Universidad Nacional de La Plata, que mantiene en ella una verdadera casa de descanso para sus profesores y alumnos.

Imaginería riojana

En San Nicolás se podrá apreciar, en el interior del oratorio o capilla de los descendientes del Cnel. Nicolás Dávila, guerrero de la indepencia, los más hermosos ejemplares de la imaginería riojana, que pertenecieron a la iglesia y convento de San Francisco de Buenos Aires. En Santa Florentina está el viejo establecimiento minero, hoy en día herrumbrado por su antigua paralización, al igual que el famoso cable carril, que todavía funciona y es, a pesar del tiempo que lleva de construído, una admirable obra de ingeniería.

Si de Chilecito salimos en dirección al oeste de la provincia, por la ruta nacional Nº 40, pasaremos por uno de los más agradables pueblos de fruticultores, Sañogasta, con enormes plantaciones de nogales y viñedos, para subir a la Cuesta de Miranda y admirar paisajes multicolores y altos cerros nevados. En el Famatina, que pareciera erigirse protegiendo a Chilecito desde la altura de sus 6.000 metros, que permite que se lo vea desde todas estas regiones. De Villa Unión, importante centro viñatero seguiremos a Guandacol, viejo pueblo de mayorazgo de los Doria, hoy progresista centro frutícola, donde encontraremos no sólo infinidad de recuerdos del esplendoroso pasado prehistórico, como ser tamberías, petroglifos y trazos del camino imperial de los incas, sino también resabios de la colonia, como los restos del antiguo monasterio de las monjas clarisas. •





Monumento del Cristo Redentor, en la frontera argentino-chilena, sobre el Paso de la Cumbre, inaugurado el 13 de marzo de 1904.

Estatua ecuestre del general San Martín en la Plaza del mismo nombre. Este monumento fue inaugurado el 5 de octubre de 1904.

MONUMENTOS DE MENDOZA

El primero por su grandiosidad y significado es el del Cerro de la Gloria

Por JUAN DRAGHI LUCERO

Para Autoclub

MENDOZA, tierra de hechos históricos extraordinaria resonancia, cuenta con monumentos realmente notables, el primero de los cuales, por su grandiosidad y alto significado, es el Monumento al Ejército de los Andes, erigido sobre la cima del Cerro del Pilar, hoy Cerro de la Gloria, primera estribación que se alza al oeste de la capital integrante de la precordillera de los Andes.

En el 97º aniversario de la batalla de Chacabuco, que abrió las puertas de Chile, o sea el 12 de febrero de 1914, se inauguró esta monumental concepción, inmortalizadora del esfuerzo argentino para la recuperación de la libertad de Chile, perdida en la infausta batalla de Rancagua.

La majestad de este monumento es tal que muchos estudiosos extranjeros lo colocan entre los más famosos del mundo. Su emplazamiento en lugar dominante, su base labrada en piedra sin pulir de las laderas del Ande, sus ilustrativas planchas laterales, y, en suma, su grupo broncíneo lanzado a una carga simbólica con la imagen de la libertad en lo alto, con las cadenas rotas, ondeando el pendón patrio y a ras del piso el cóndor americano, todo ello, habla de grandeza épica, de fiereza guerrera, de la mística argentina por la libertad. Algún detalle llama la atención de los críticos: por ejemplo, que haya jinetes de rasgos africanos que, encabalgados, empuñan el fusil. Es la infantería de color que acude, montada, a la línea de fuego. No olvide-



Parte de las ruinas de la primitiva iglesia de los jesuitas, que luego perteneciera a los franciscanos. Aquí se juró la bandera del Ejército de los Andes.



San Martín y O'Higgins, según la concepción del escultor chileno Lorenzo Domínguez. El monumento se halla en la Plaza de Chile, y fue inaugurado el 18 de mayo de 1847.



Estatua del general José de San Martín al frente del monumento del Ejército de los Andes.

mos que en Maipo quedaron 800 negros muertos.

La explanada que se extiende al norte del monumento, permite apreciar panorámicamente el total de la obra escultórica, lo que destaca su grandiosidad y magnificencia.

La concepción y ejecución de las esculturas se debe al artista uruguayo Juan M. Ferrari. El cerro árido donde se emplazó el monumento fue modificado con el beneficio del agua, traída por cañería del manantial del Puesto de Lima, lo que permitió modificar el paisaje con alegre arbolado y fuentes cristalinas.

El Cristo de los Andes

Emplazado en el Paso de la Cumbre, a unos 4.000 metros de altura, se alza la imagen del Cristo Redentor, en la frontera misma con la República de Chile. Fundido en el Arsenal de Guerra de Buenos Aires, mide 7 metros de alto. Emplazado sobre sólido pedestal para resistir los huracanes andinos, destaca esta leyenda que exalta la fraternidad de los pueblos de América: *"Se desplomarán primero estas montañas antes que argentinos y chilenos rompan la paz jurada a los pies del Cristo Redentor"*.

Monumento al General San Martín en la plaza de su nombre

En la plaza Cobo o del Reloj, trazada en 1863, que pasó a ser el centro de la reedificada ciudad de Mendoza, se alza la estatua del Libertador de Chile. Dice Agustín Alvarez: *"La estatua es una copia mejorada en la posición de jinete, de la de Buenos Aires, también de la de Santiago de Chile, fundida en bronce. La inauguración tuvo lugar el 5 de junio de 1904, con la asistencia del ministro de guerra, general Ricchieri"*. Desde entonces la plaza lleva el nombre del héroe.

Fray Luis Beltrán

El Cabildo de Mendoza decretó en 1814 la erección de una pirámide en honor del Director Supremo de las Provincias Unidas, Posadas, que nunca se llevó a efecto, pero quedó el nombre de *"La Pirámide"* al lugar. Aquí se erigió el monumento al capitán Luis Beltrán, tocado con hábitos religiosos. Es un homenaje al fundidor de cañones, balas y otros artefactos de guerra en la histórica Maestranza del Ejército de los Andes. La estatua se inauguró el 12 de febrero de 1917.

Busto del Dr. Agustín Alvarez

En la vecindad del extremo noroeste del Lago del Parque, sobre pedestal de material está el busto del Dr. Agustín Alvarez. Este ilustre mendocino, autor de libros de elevado temple, fue cofundador de la Universidad de La Plata y profesor de ella. La Comisión que llevó a cabo esta obra fue presidida por el Dr. Carlos Ponce, vicepresidente, Cicerón Aguirre y secretario, Ricardo Tudela. Fue inaugurada en 1924. José Ingenieros, invitado al acto, pronunció su notable conferencia: *"Agustín Alvarez, maestro de pensadores argentinos"*.

Benjamín Matienzo

El monumento al teniente aviador Benjamín Matienzo, que encaró la cordillera de los Andes en su avión el 28 de mayo de 1919 sin que jamás volviera, está emplazado en el Parque General San Martín. Fue inaugurado el 31 de enero de 1926.

Dr. Tomás Godoy Cruz

En el vecino departamento de Godoy Cruz, en la plaza de su nombre y frente a la municipalidad departamental se levanta la estatua del Dr. Tomás Godoy Cruz, inaugurada en 1924. Una leyenda manifiesta: *"El Municipio de Godoy Cruz al representante de la provincia de Mendoza al Congreso de Tucumán. 1816"*.

Busto de Bernardo O'Higgins

En el parque de su nombre, sobre la margen izquierda del canal Cacique Guaymallén, se alza el busto del héroe chileno. Fue inaugurado en 1943.

Monumento al cacique Guaymallén

En el extremo oeste de la antigua cancha de San Antonio (Guaymallén), levántase el grupo escultórico en piedra, ejecutado por Mariano Pagés. Representa al paternal cacique Huaymare, citado por los fundadores de Mendoza. A su derecha un indio con una planta de maíz y a su izquierda una india con su hijo y su cántaro. Representa a la precolombina Huantata, ciudad indígena sobre la que Pedro de Castillo fundó a Mendoza el 20 de marzo de 1561.

Estatua del Almirante Guillermo Brown

Vecino al costado este del Hospital Central, álzase la recia figura del almirante irlandés, fundador de la marina de guerra argentina. Fue inaugurado el 3 de marzo de 1955.

Monumento de la Batalla del Pilar

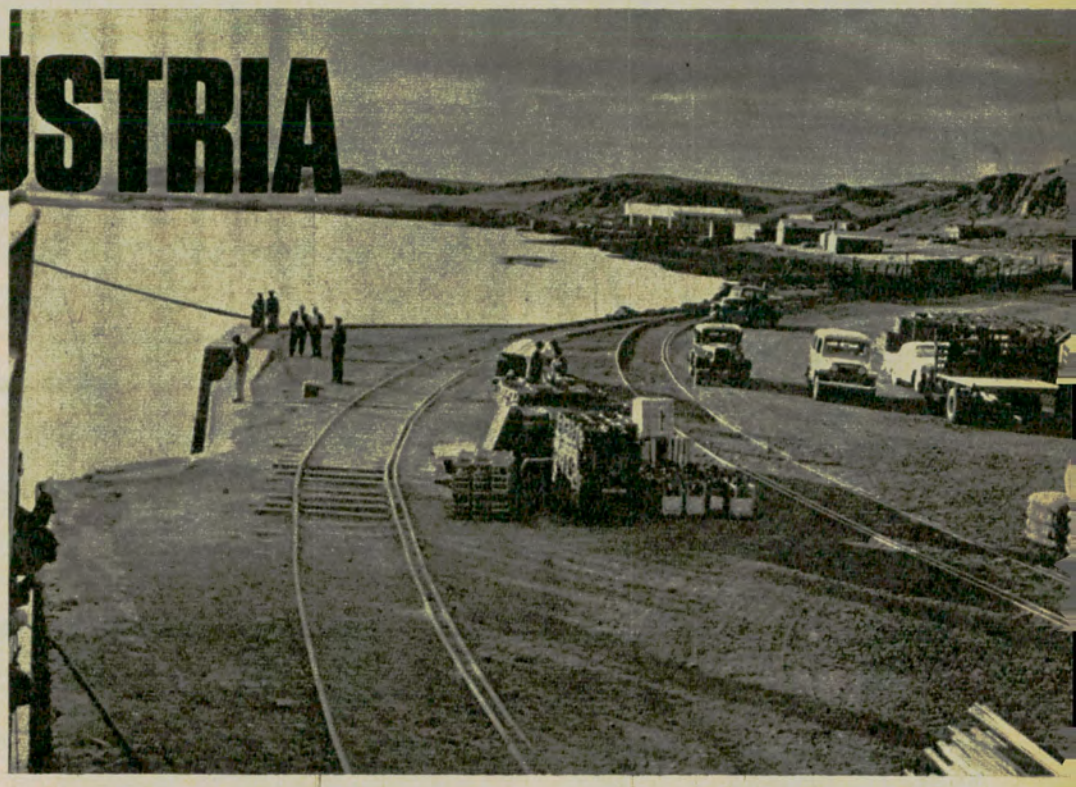
En el departamento de Godoy Cruz, sobre la margen derecha del Canal Matriz, se levanta un pilar de antigua construcción que recuerda al hecho sangriento de la Batalla del Pilar, del 22 de setiembre de 1829. En este encuentro fue muerto Francisco Aldao, desaparecido el cuerpo de D. Narciso de Laprida, Presidente del Congreso de Tucumán que fuera degollado: Sarmiento logró salvarse a uña de caballo. Los vencidos fueron degollados en gran número.

La Pirámide de los Barriales

El gobernador D. Toribio de Luzuriaga decretó la erección de un monumento en vida del General San Martín, el 20 de diciembre de 1816, que no se llevó a cabo. El interventor federal, Dr. Enrique M. Mosca, inauguró el 12 de julio de 1925 la pirámide mandada erigir 109 años antes, pero su ubicación resultó equivocada. Se erigió este monumento en la Plaza de los Barriales, del departamento de Junín, debiéndoselo haber ubicado en la plaza del departamento de San Martín vecina a la chacra que el Cabildo de Mendoza donó al General San Martín.●

AUTOCLUB: CAMPI

LA INDUSTRIA DEL MAR



Extractado de GAGETIKA, publicación de Industrias Kaiser Argentina S.A. que gentilmente nos ha autorizado su reproducción, facilitándonos, además, el material gráfico que ilustra esta nota.

EL mar es sólo tema de interés para una minoría: industriales navieros, obreros del ramo, tripulantes de todo tipo que van desde los oficiales de la marina de guerra a los sacrificados pescadores de altura, y algunos deportistas. En total, muy poca gente.

Recién ahora parece advertirse un intento por despertar las posibilidades potenciales de ese inmenso mar que nos pertenece. Nuestra

Montaña Sport s.r.l.



¡ATLANTICA!
Nueva línea de carpas estructurales

MAR DEL SUR:
Para 3-4 personas

OSTENDE:
Para 4-5 personas

PINAMAR:
Para 5-6 personas

Y siempre el surtido más completo para CAMPING en exposición permanente.

MONTAÑA SPORT S. R. L.
AYACUCHO 408
T. E. 49 - 0021

CONCESIONARIOS

En BAHIA BLANCA:
BAHIA CAMPING
ESTOMBA 179.

En MARTINEZ:
BOSCH CAMPING
Avda. del LIBERTADOR 13059.

En CORDOBA:
CORDOBA CAMPING
JUJUY 1153.

NG, CAZA Y PESCA

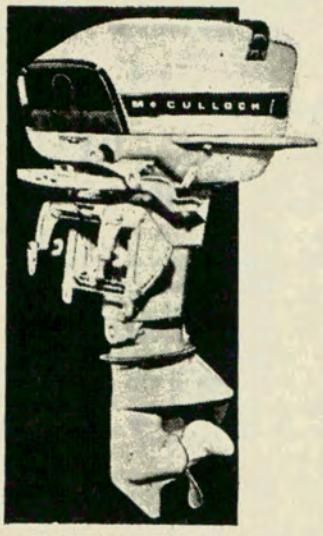
Puerto Deseado. El sur de nuestro país ve aumentar la actividad de sus puertos conforme se estimula en la zona el incremento de sus riquezas naturales.

flota pesquera es reducida: 50 buques de pesca de altura, 329 costaneros, 42 en construcción. Este año se extraerán de nuestras aguas unas 160.000 toneladas de pescado. Perú, en cambio, redondeará los nueve millones de toneladas. Hace dos años exportábamos merluza a España. Un día los pesqueros españoles llegaron al límite mismo de las aguas jurisdiccionales argentinas. Allí, los pescadores utilizaron las mismas técnicas que en el Cantábrico y el Mar del Norte. Es decir: colgar las redes a popa y *barrer* el mar durante veinte minutos. Al izarlas se sacan generalmente unas 5 ó 6 toneladas de pescado. Cuando echaron las redes en nuestras aguas, al tratar de levantarlas, advirtieron que se rompían. La carga de peces alcanzaba a 10 ó 15 toneladas. Esta *"pesca milagrosa, con reminiscencias bíblicas"*, es bien aprovechada por barcos extranjeros, ahuyentados de las costas del Pacífico por la vigilancia de la marina peruana, a cuyos esfuerzos en este sentido se suma la chilena.

Para esto Chile y Perú han recurrido a una medida expeditiva: ampliar la extensión de las aguas territoriales y capturar a todo barco pesquero que penetre en ellas. En nuestro país, un proyecto de ley destinado a los mismos fines tiene ya la aprobación del Senado.

"La industria pesquera —dice el señor Aurelio González Climent, director del Instituto de Estudios de la Marina Mercante— *es un gigante dormido que empieza a desperezarse. Cuando despierte totalmente, realizará en la economía nacional una revolución insospechada."*

Por ahora la revolución



PARA TRABAJO Y DEPORTES



REPRESENTANTES EXCLUSIVOS EN LA ARGENTINA

AVANZADA EN EL FUTURO

MOTORES FUERA DE BORDA

McCULLOCH (DIGASE MACALOCK)

Potencias certificadas de 14,1 a 75,2 HP.
Bomba de achique exclusiva dentro del mismo motor.
Combustible nafta/aceite 40:1.
Funcionamiento seguro en bajíos de sólo 15 cm. de profundidad.
Servicio Mecánico y Repuestos legítimos garantizados.

JUSTO DESDE 1892 — PERU 317 Bs. AIRES

CAMPING CON Pionero CAMPING CON Pionero CAMPING CON Pionero CAMPING CON Pionero CAMPING CON Pionero CAMPING CON

CARPAS FAMILIARES. CARPAS MODERNAS

PRIMERA Y UNICA FABRICA CON EXPERIENCIA EUROPEA.

Pionero



Este modelo y 16 más

EN VENTA EN LOS PRINCIPALES NEGOCIOS DEL RAMO.

Pionero

INDUSTRIA DE ARTICULOS PARA CAMPING
Av. TISCORNIA 833 - SAN ISIDRO - Pcia. Bs. As.

Pionero CAMPING CON Pionero CAMPING CON Pionero CAMPING CON Pionero CAMPING CON Pionero CAMPING CON Pionero CAMPING CON

se limita a un intento de abandonar el sueño. Se ha registrado un ligero aumento en la producción. Entre otras cosas porque el *"ayuno"* de carne aumentó automáticamente el consumo de pescado y naturalmente su producción.

Y porque hay una gran demanda de harina de pescado en la industria de preparación de alimentos balanceados para uso animal, que en 1964 absorbió toda la producción. El aumento fue posible, además, por la incorporación en 1964 de cinco nuevos barcos de arrastre, construidos en astilleros nacionales, sumando un bruto de 830 toneladas.

La pesca debe ser entendida en términos de industria de exportación. Es difícil que un país como el nuestro se resigne a ser consumidor en gran escala de pescado. La riqueza ganadera y cerealera de nuestros campos ha sido, por otra parte, factor de postergación de la exportación de la riqueza marítima.

Frente a Perú, el primer país pesquero del mundo, nuestras aguas presentan el inconveniente de la variedad de especies marinas, y contra lo que se cree, la variedad no es siempre una ventaja. A esto se suma que los cardúmenes se ubican lejos de la costa. Nuestros pesqueros deben ser de altura por el hecho de que nuestras costas dan sobre el Atlántico, y la relativa vecindad con los países consumidores abarata los fletes.

Las medidas de gobierno han favorecido en el último tiempo el desarrollo de la industria pesquera.

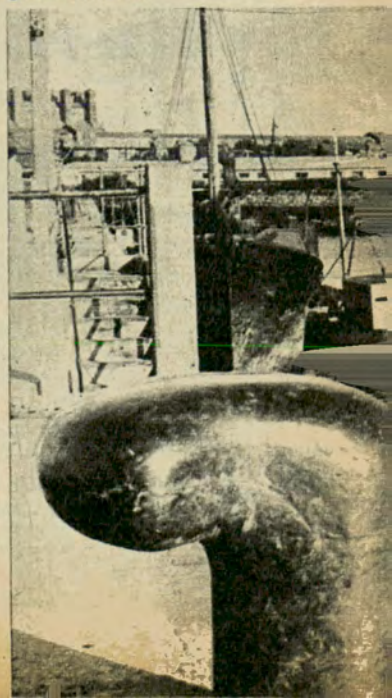
Algunas fueron aprobadas en 1964, pero los resultados acaban de aparecer. Se acordaron reducciones de carácter impositivo y aduanero para el reequipamiento industrial, estableciéndose también que las embarcaciones pesqueras gozarían de precios especiales para ciertos tipos de combustible. Y la Prefectura Marítima fue facultada para autorizar a navegar por el término de un año a embarcaciones de bandera extranjera, que pertenezcan a países miembros de la Asociación Latinoamericana de Libre Comercio (ALALC) y que fueran arrendadas por personas físicas o jurídicas con domicilio real o legal en el país. La primera de las medidas apuntadas revitalizó la construcción naval. En nuestros astilleros se construyen en este momento 46 pesqueros de altura, tarea que, junto con la construcción de 5 transatlánticos y la reparación de barcos, ocupa en la actualidad a cuatro mil personas.

El transporte

El primero de enero de 1965, la Flota Mercante



El puerto de Ushuaia, el más austral del país, desarrolla gran actividad.



LA MESITA LIVIANA Y PLEGABLE
PARA EL CAMPING Y EL HOGAR

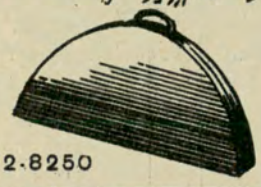


Bandeja en círculo de 70 cm. de diámetro y patas de 70 cm. de alto totalmente en DURALUMINIO. En bonitos colores anodizados, inalterables, es una impagable comodidad para el camping, la playa, el jardín y como emergencia dentro del hogar

NO OCUPA LUGAR ES SOLIDA Y LIVIANA PIDALA EN LAS CASAS DEL RAMO Y ESTACIONES DE SERVICIO



Plegada en semi-círculo con sus patas adentro y asa para llevar, mide 5 cm. de espesor



ES OTRO PRODUCTO
Orocar
FABRICANTES Y DISTRIBUIDORES
VENTURA y Cía.
CLAY 3058 - Bs. As. - 772-8250

MARASCO y SPEZIALE
FABRICANTES
Adheridos al Crédito Universal



CALZADO DE ALTA MONTAÑA "SKY" Y "ANTARTICO". LINEA COMPLETA "SPORT" Y DE VESTIR.

SKI PROFESIONALISMO

Y... PARA CAMPING, LO QUE USTED NECESITE: CARPAS - BOLSAS DE DORMIR - ANORAKS Y MOCHILAS.
ROPA SPORT TURISMO DE GRAN CALIDAD.



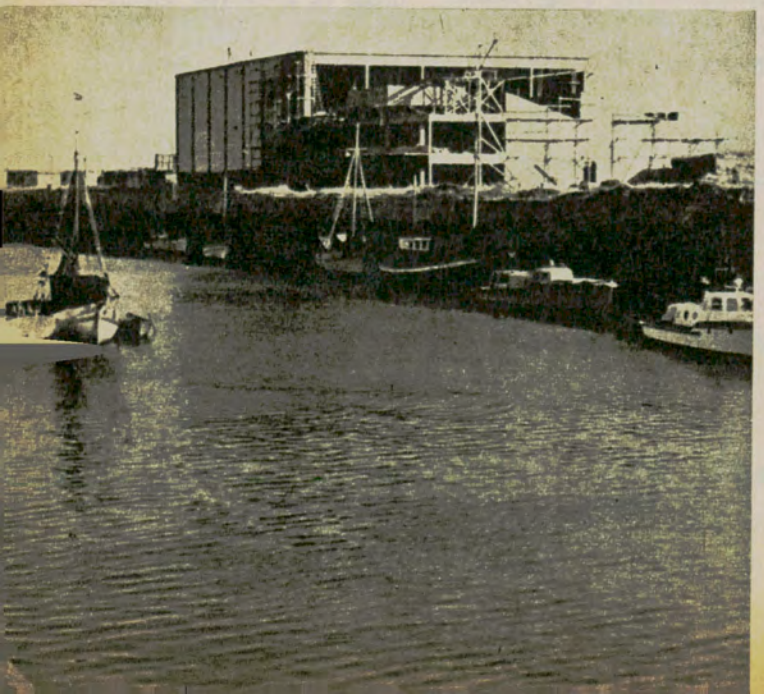
BOTIN MONTAÑA



PASCO 765 - Bs. As. - T. E. 48 - 3418



El puerto de Bahía Blanca, en la provincia de Buenos Aires, es netamente cerealista.



Argentina disponía de 195 naves, lo que suponía un total de 10 mil hombres embarcados. Después de haber ocupado el primer lugar de Latinoamérica, ha sido desplazada por el violento empuje de Brasil, que tiene 216 navegando.

Como la Argentina es, económicamente, una isla y el 98 % del comercio exterior se realiza por agua, se advierte, la gravedad de este retroceso. Sólo una parte de nuestros cereales y nuestras carnes es transportada al exterior por buques de bandera nacional. Es un punto crítico: par-

ARTICULOS DE-PEPE
GARANTIZADOS



TRAJES PARA AGUA DE-PEPE

En algodón y Polinol. Talles 46 al 60. Verde oliva y amarillo cromo (navegación) $ 4.900.-

PRECIOS ESPECIALES A COMERCIANTES

ALCIBIADES YRIART

Rivadavia 2516 - Piso 8, dto. 34
T. E. 47-6188, Capital

Afiliado a la Cámara Argentina de Artículos de Pesca Deportiva

DOS LEONES

El revólver de los campeones!

para defensa y deporte



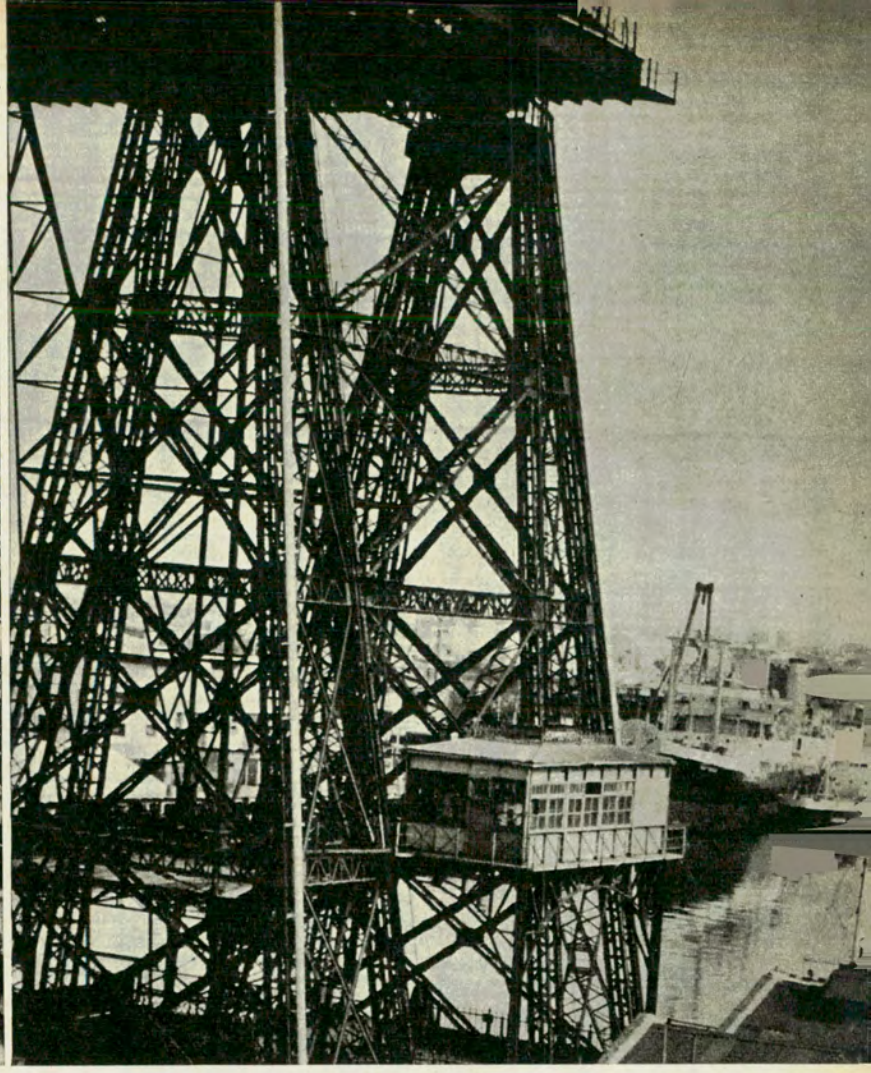
CARACTERISTICAS:

- Sistema Smith & Wesson
- Calibre 32 (6 tiros)
- Calibre 22 (9 tiros)
- Largo del cañón: 50 mm. - 68 mm. - 100 mm.
- De acero pavonado
- Cachas anatómicas de plástico, segrinadas, color nogal.
- Mira y guión cuadrado.
- Seguro automático.

Distribuidores:

JUAN DE GIACOMI e Hijos S. A. - Moreno 785 - Cap. - Tel. 30-5078





La pesca en nuestras costas aún no ha sido aprovechada en todas sus posibilidades.

ticipan en un 16 % de las cargas de importación y exportación; el 84 % restante se carga en navíos extranjeros y esto eleva los fletes anuales a 300 millones de dólares. Los dirigentes de la Marina Mercante Argentina han señalado que esta suma podría ser invertida en mejorar el transporte marítimo nacional con el consiguiente ahorro posterior de divisas. El segundo plano de la Marina Mercante Argentina no impide una graciosa paradoja: el café brasileño es transportado de Santos a puertos norteamericanos en bodegas argentinas. Pese a la reducida proporción que cabe a los barcos nacionales en el transporte de nuestra riqueza, la contribución neta que la Marina Mercante ha hecho a la balanza de pagos, ha sido en el año 1964 de 42 millones de dólares.

Una parte muy importante de la flota corresponde a los buques petroleros. De ellos, un gran número se ocupa hoy de la importación del producto. Otros unen La Plata y Comodoro Rivadavia. Todos —son 66— forman la flota petrolera más importante de América del Sur. Igualmente, el transporte de pasajeros sigue siendo un rubro importante en la industria naviera. En esta materia conservamos el primer lugar de Latinoamérica.

El conjunto de los problemas marítimos y de la industria naviera, que es considerable, pasa ahora por el filtro del Consejo Nacional de la Marina Mercante.

Se ha proclamado la intención de encontrar soluciones eficientes y rápidas.

Los puertos

Goliat va siendo decapitado. Queda atrás la leyenda del monopolio del puerto de Buenos Aires. Los otros puertos argentinos aumentan vertiginosamente su actividad. La instalación de grandes industrias en sus inmediaciones determinan un florecimiento de la actividad portuaria. De allí, por ejemplo, el crecimiento del puerto de San Nicolás, debido en gran parte a la instalación de una planta siderúrgica

PESCA - CAMPING

EQUIPOS COMPLEMENTARIOS · ARTICULOS DEPORTIVOS

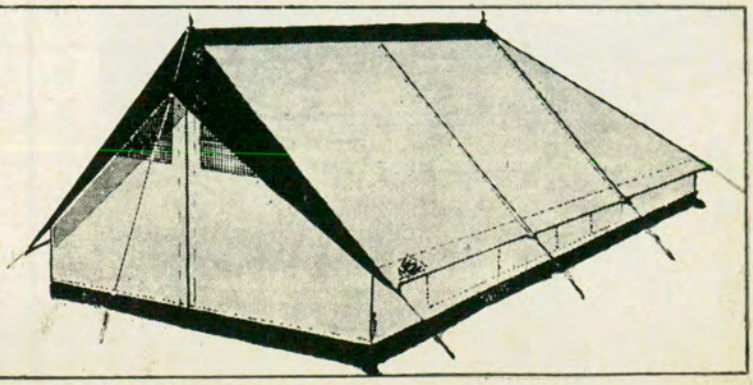
BARBERA, MATOZZI y Cía.

ESMERALDA 332

T. E. 35 - 1817/9737 - Bs. As.

SUCURSAL SUR:
ENTRE RIOS 900, CAP. FED.
T. E. 37 - 1912

SUCURSAL ROSARIO:
SANTA FE 1340
T. E. 42516





Vista parcial del Riachuelo. El monopolio del puerto de Buenos Aires va cediendo en la medida que la concreción de nuevas industrias motiva el resurgimiento de la actividad de los demás puertos.

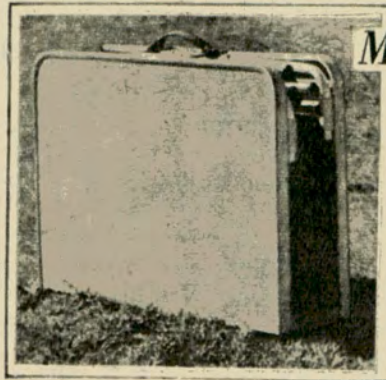
como Somisa, gran consumidora de materias primas.

El desplazamiento de los cultivos hacia el sur determina el incremento de los puertos de Quequén y Bahía Blanca, eminentemente cerealistas. La explotación petrolera anima los puertos patagónicos, siendo el más importante de ellos Comodoro Rivadavia.

Es precisamente en esos puertos del sur donde se desarrolla otra actividad marina, no industrial sino deportiva: la pesca submarina. En esas frías aguas, hombres-ranas, cuidadosamente protegidos por trajes de goma, exploran el fondo de un mar que para nosotros es todavía un misterio, aun en su superficie.

ACLARACION

En el anterior número de AUTOCLUB, en la página 53, se publicó una nota acerca de la Patagonia, original del señor Luis H. Echeverría. En ella, por una omisión involuntaria no apareció el nombre de la señorita Venus Videla como autora de la ilustración que aparece en la parte inferior de esa página.



Mesauto

La mesa más funcional para

CAMPING - PLAYA
JARDIN

Distribuidor Exclusivo

MONTAÑA SPORT
S. R. L.

AYACUCHO 408 Bs. Aires
T.E. 49-0021

Bru-mi Deportes

CARPAS con DOBLE TECHO en tela avión



2 personas	$	11.900
3 y 4 "	"	24.900
4 y 5 "	"	35.000
Anorak	"	3.790
Mochilas chicas	"	890
Mochilas con armazón, para 25 kg.	"	3.290
Borceguíes de cuero, suela de goma,	"	1.890
Trajes de agua	$	4.290
Mesa viajera MENDEZ	"	6.900
Mesa viajera COLOMBO	"	5.500
Bolsa de dormir	"	3.500
Colchoneta PIRELLI	"	4.300

Dtos. a socios del A. C. A. — Créditos en 5 y 10 meses

H. YRIGOYEN 84 T.E. 792-3444 Martínez

PESCA Y CASTING

CAMPING - CAZA SUBMARINA - REMO - ACUARISMO

Suscripción a doce números $ 880 m/n.

Cheques sobre Capital Federal, a nombre de Walterio Sutton.

Piedras 338 Bs. Aires



CARABINA AUTOMATICA - Mod. M-11

Cal. 22 largo - Cañón de acero estriado. Cargador de 10 tiros. Alza graduable. Fácil desarme. Preparado para mira telescópica.

¡Y AHORA TAMBIEN!

¡NUEVO!.. LIVIANO!!

EL RIFLE A AIRE COMPRIMIDO PARA EL PIBE!

Modelo "Junior" - cal. 4,5 De gran precisión, cañón de acero estriado, igual que el "Senior" Tubo de acero importado, sin costura. Liviano. Hecho especialmente para los pibes.

MAHELY

VENTA LIBRE - INDUSTRIA ARGENTINA

MAHELY

TRONADOR

FABRICANTES: MAHELY Ind. y Com. S.A. - Cap. $ 6.000.000.- Adm. y Ventas: MEXICO 1785/87 - Bs. As.

Se realizan investigaciones pesqueras alemanas en Sudamérica

EL buque alemán "Walter Herwig", de investigaciones pesqueras, ha permanecido durante una temporada en el Atlántico sur, donde realizó trabajos específicos. En la primera fase de la nueva campaña de investigaciones, los científicos del buque —entre los que se incluían dos argentinos— se dedicaron a localizar los lugares donde las caballas pasan el invierno en las aguas costeras argentinas. La segunda parte del viaje se dedicó al litoral brasileño del sur, donde fueron estudiados los hábitos y costumbres de las langostas.

Fueron, asimismo, objeto de investigación las reservas de merluzas en el sector comprendido entre la desembocadura del Río de la Plata y las costas de la Patagonia central. Mientras que actualmente no se pesca en estos parajes más que a profundidades de 200 metros, el "Walter Herwig" lanzó su red de arrastre hasta 500 metros.

En la última fase del viaje en dirección a Tierra del Fuego y al Cabo de Hornos, el buque alemán se dedicó a estudiar los lugares donde pasa el invierno el arenque de las Islas Malvinas.



PESCA
•
CAZA
•
CUCHILLERIA
AFILACION
Y AFINES
•
A socios del A. C. A.
10 % de descuento
•
Todo para el camping

ELFAR S.A.
SARMIENTO 689 T. E. 45-3528
Entre Florida y Maipú - Buenos Aires

LEONES Y ROTARIANOS DAN APOYO A OBRAS PROGRESISTAS

EL Club de Leones y el Rotary Club de la ciudad de Colón, provincia de Entre Ríos, han decidido unir sus esfuerzos para la concreción de una serie de obras que se consideran imprescindibles para el progreso. Entre ellas, se halla la represa de Salto Grande en el Río Uruguay, que solucionará el actual déficit de energía eléctrica y la que está prevista para los próximos años en la Mesopotamia argentina, Santa Fe, Buenos Aires etc. Ambos clubes, de Leones y Rotary, unirán su más decidido apoyo a la lucha de quienes, desde hace ya muchos años, procuran materializar tan grandioso proyecto.

Los puentes sobre el Paraná Guazú y el Paraná de las Palmas, que unirán Brazo Largo y Zárate, es otra importante iniciativa en la cual se cifran las esperanzas del progreso de Entre Ríos, Corrientes y Misiones, desde que facilitará la salida de la producción de esas provincias. Idéntico apoyo prestarán, tanto leones como rotarianos, a la concreción de el trazado definitivo de las rutas nacionales 12 y 14, que resulta vital para el desenvolvimiento económico de las provincias mesopotámicas, como así también a la construcción del puente Colón-Paysandú, que facilitará la intensificación del turismo y posibilitará el transporte de productos, tanto de importación como de exportación, con el consiguiente abaratamiento de los artículos de primera necesidad y el mejoramiento del standard de vida de las poblaciones.



La vida feliz comienza...

...en la más importante exposición de artículos de Camping con las últimas novedades europeas, las mejores carpas, casas rodantes, trailers y accesorios exclusivos. Amplia financiación con precios mínimos.

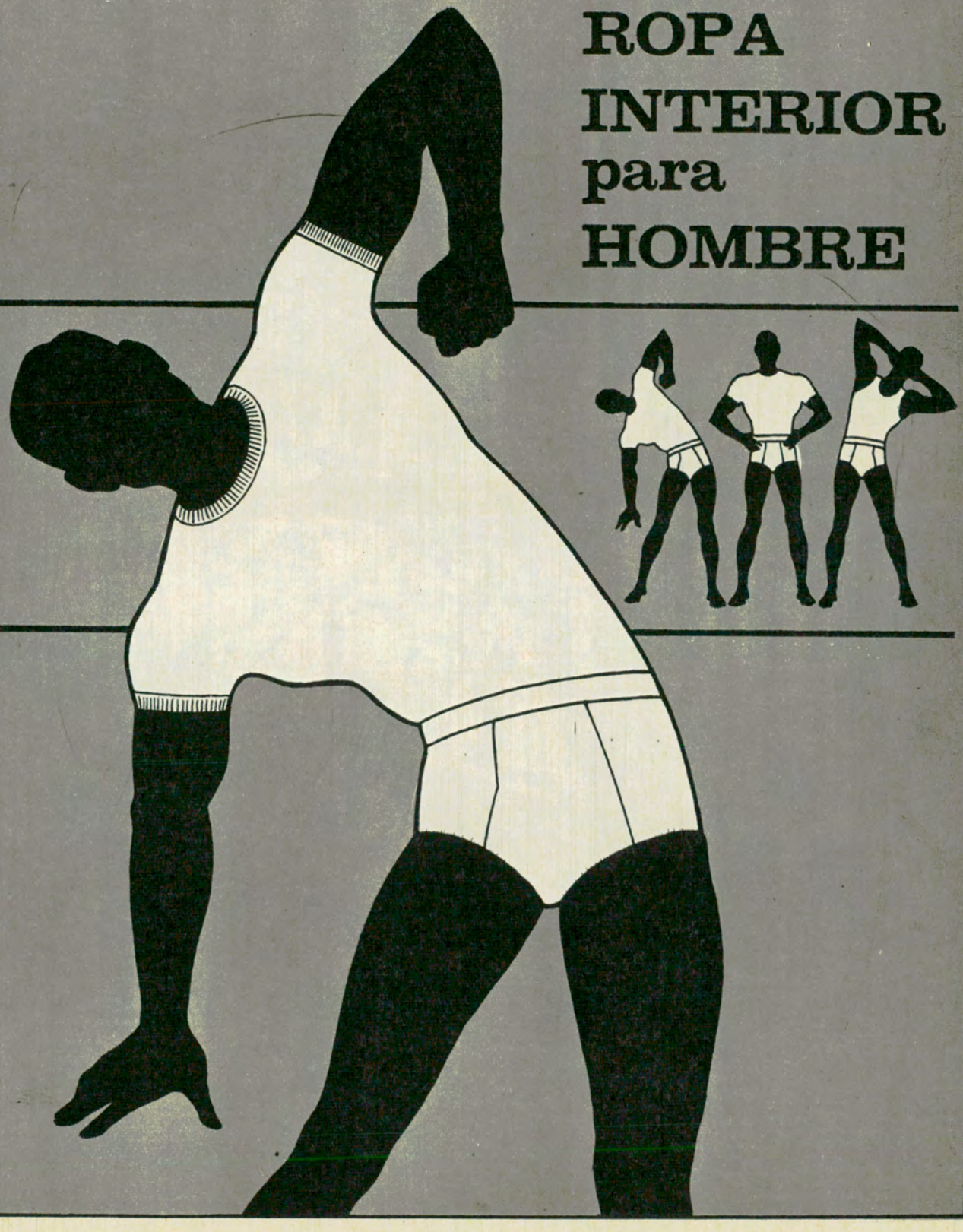
... y en el primer salón náutico de la República. Agentes de las extraordinarias embarcaciones plásticas PAGLIETTINI y motores fuera de borda MERCURY y MERCRUISER. Financiación hasta diez meses. Botes inflables, trailers náuticos, accesorios, etcétera.

VISITE HOY MISMO.

EURO CAMPING
PARANA 761
T.E. 42 - 4883

CRISOL*

ROPA INTERIOR para HOMBRE



RADEL S.A.

B 497

TEXAS

EL ESTADO DE LA ESTRELLA



Vista aérea de los modernos rascacielos de Dallas. La ciudad está situada en la gran planicie del noreste del Estado de Texas, y es un centro importante del mercado de algodón, la banca y el seguro.

SOBRE Texas, único estado que era República Independiente al entrar en la Unión Federal Norteamericana, han ondeado las banderas de seis naciones: la francesa, la española, la mexicana, la de la República de Texas, la de la Confederación del Sur y la de los Estados Unidos. Hoy suele llamársele *El Estado de la Estrella Solitaria*, en memoria de la que presentaba la bandera de la República de Texas y que aún sigue siendo el pabellón de ese Estado.

De acuerdo con los términos del tratado por el cual entró en la Unión, Texas tiene derecho a dividirse hasta en cinco estados distintos. Hay pocas posibilidades, sin embargo, de que alguna vez utilice ese derecho: los tejanos se sienten orgullosos de la gran extensión de su Estado, de su historia, de la importancia de sus recursos y de su aportación a la vida nacional. Gustan de las operaciones en gran escala y de todo lo grande y extenso; es una inclinación heredada de los tiempos en que la región constituía sólo una pradera sin límites.

Hasta que Alaska pasó a ser Estado, Texas era el más extenso de todos los de la Unión. Su superficie —692.355 kilómetros cuadrados— es mayor que la de Francia, Bélgica, los Países Bajos y Suiza juntos. Pero si el tamaño, que es la característica sobresaliente de Texas, sorprende al visitante, más lo maravilla aún la diversidad que encuentra. Donde espera hallar una tierra de vaqueros y millonarios, de torres petroleras y áridas planicies, no tarda en tropezar con una realidad muy distinta de lo imaginado.

Si bien Texas continúa siendo el Estado norteamericano que más ganado produce, la industria ganadera ya no predomina como

SOLITARIA

Conocida como tierra de vaqueros y petroleros millonarios, la realidad es muy distinta a lo imaginable

antes en la economía agrícola. El vaquero se ve obligado a compartir su importancia con los agricultores —cuyos campos de trigo se pierden en el horizonte—, que construyen altos silos y emplean escuadrillas de aviones para combatir los insectos en miles de hectáreas plantadas de algodón.

El Estado de la Estrella Solitaria tiene aún grandes regiones despobladas. Sin embargo, es a la vez una tierra de grandes y florecientes ciudades y de industrias de rápido desarrollo. Más de una cuarta parte de sus diez millones de habitantes vive actualmente en Houston, Dallas, San Antonio y Fort Worth sus cuatro ciudades más grandes.

El petróleo ha desempeñado un papel fundamental en el desarrollo industrial de Texas, que refina más crudo que ningún otro estado de la Unión, pero que es igualmente rico en otros recursos minerales.

Su producción es más variada que la del resto de las regiones del país. Texas es el Estado que produce más petróleo, gases líquidos naturales y gas combustible. El gas natural tejano va por 122.000 kilómetros de cañerías a más de las tres cuartas partes de los estados federales. Sus grandes yacimientos petroleros rinden 900 millones de barriles anuales, o sea, el 35 por ciento de toda la producción de los Estados Unidos. El Estado del que nos ocupamos guarda en su subsuelo casi la mitad del total de las reservas petroleras nacionales. Sus importantes depósitos de azufre, grafito, helio y yeso están atrayendo en creciente número a las industrias de productos químicos.

La producción química, derivada de los productos petroquímicos, es la mayor industria de Texas. Entre los principales derivados petroquímicos se hallan los combustibles de alto octanaje, etileno, polietileno y butadieno (caucho sintético).

Las ciudades

La ciudad de *Houston* es el principal centro refinador de petróleo y petroquímico del país. Su puerto es el tercero de alto calado en lo concerniente al tránsito de tonelaje. La ciudad tiene ya, según los cálculos, más de un millón de habitantes y todavía está creciendo.

En *Houston* está instalado el *Centro de Astronaves Tripuladas de la Administración Nacional de Aeronáutica y del Espacio*, donde se diseñan los vehículos y se instruye a los astronautas que se preparan para llevar a cabo las exploraciones espaciales norteamericanas.

El *Centro Médico de Texas* constituye uno de los mayores grupos de instituciones médicas para la investigación, la enseñanza de la medicina y el tratamiento de pacientes. En *Houston* existe también un fabuloso estadio, con aire acondicionado y una cúpula de material plástico de 63 metros de altura y 195 de arco.

Dallas, en el nordeste, tiene un aspecto urbano. Es un gran centro de la banca y de los seguros y uno de los principales mercados de algodón. Sus industrias manufactureras son de productos del petróleo, aviación, instrumentos electrónicos, frigoríficos, maquinaria de extracción de petróleo, ropa hecha y cemento. La ciudad es un centro de modas nacionalmente reconocido; fabrica textiles de algodón y dicta estilos de costura. *Dallas* se considera el árbitro cultural del Estado y, además, es la sede permanente de la feria estatal que se celebra todos los años, la mayor de los Estados Unidos.

Fort Worth, cercana a Dallas, es menos populosa. Tiene enormes corrales de ganado y frigoríficos, mercados de granos, refinerías de petróleo, modernos edificios y una gran red de carreteras urbanas. Tradicionalmente está considerada en Texas como *"la ciudad en que comienza el Oeste"*. La Exposición General y la Exhibición de Ganado de Ceba se celebra allí anualmente. Los vaqueros, con sus botas y sus tradicionales sombreros tejanos, son lo común en *Forth Worth*.



Las calles de la pequeña población de Stanford se convierten todos los años en pista de baile cuando se celebra la Reunión de los Vaqueros Tejanos. También se realiza el rodeo de aficionados más grande del país.

La hacienda ganadera

La *Hacienda Ganadera de King*, cerca de Corpus Christi, en el sudeste de Texas, tiene más de 323.000 hectáreas. Es la mayor de su clase en el mundo y en ella se pro-

dujo la raza de ganado *Santa Gertrudhis*, que es un cruce de la res de cuernos cortos para carne, con el brahmán de la India, que resiste el calor, los insectos y las enfermedades.

Pero eso no es todo. Con su gran variedad de cosechas y ganados, Texas es al mismo tiempo la principal zona norteamericana productora de algodón y ocupa el quinto lugar en el cultivo de sorgo.

Diversidad topográfica

Lo que presta variedad a la vida de millones de tejanos es la diversidad topográfica de la región, que está dividida en tres planicies ligeramente inclinadas, separadas por tres abruptas escarpas y que tiene, además, una cuarta zona, al extremo oeste del Estado, abrupta, montañosa y árida como un desierto. Cada una de estas grandes divisiones contiene otras más pequeñas, con notables características que las distinguen.

Por ejemplo, los llanos costaneros del Golfo incluyen la región del delta del río Bravo, llamada generalmente *el valle del bajo río Bravo*, donde se han rehabilitado los suelos para convertirlos en terrenos de regadío. Son tierras adecuadas para el cultivo de auranciáceas y hortalizas. Hileras de altas palmas bordean los llanos, por los que se entrecruzan carreteras adornadas de vistosos árboles y flores.

En los llanos costaneros está también otra zona distinta, plana y cubierta de arbustos, alrededor del río Bravo, y además las grandes ganaderías, los densos pinares del nordeste y una región subtropical donde crecen robles y otros árboles de madera dura, entre los arrozales cercanos a los cauces. También incluye parte de la faja de fértil tierra negra que se extiende por toda la zona este de las planicies norcentrales y contrasta con la serie de estrechos bancos de arena y bajas lagunas a lo largo de la vasta costa del Golfo.

La zona central montañosa

La parte húmeda costanera del este se encuentra separada de las tierras altas y secas por la *Escarpa de los Balcones*, una fractura de las capas terrestres, la cual se extiende en una línea que comienza en *Del Río*, en la frontera con México, sigue hacia el este y hace una curva en *San Antonio* para continuar rumbo al norte pasando por *Austin* la capital. Al oeste de esta falla está la región de montañas y riachuelos que reciben sus aguas de los manantiales de las alturas, llamada la *Zona Central Montañosa de Texas*.

Esta es la poco poblada y remota región donde nació el Presidente Johnson. Las bajas colinas de caliche y piedra caliza están cubiertas de chaparrales, matorrales de cedro y mazos de arbustos espinosos. Las ovejas, los carneros y el ganado se disputan la hierba que crece en las laderas cretosas. Se dice que cuando la tierra no está regada artificialmente se necesitan 16 hectáreas para cada res. Los suelos se endurecen y se agrietan castigados por el sol. Los cauces se secan después de una prolongada sequía. Pero en este país en que los extremos se tocan, caen también lluvias torrenciales que inundan los estrechos cañones en cuestión de horas y causan daños como la sequía. Es una región escabrosa, pero bella, especialmente cuando los riachuelos corren rebozantes y sus orillas se cubren de flores silvestres.

En *Johnson City*, una pequeña población a 77 kilómetros de *Austin*, está la casita blanca de madera donde pasó su niñez el Presidente Johnson. Recientemente, la *Sociedad Histórica de Texas* ha declarado al lugar monumento estatal, ha restaurado la vivienda y la tiene abierta para el público.

El Sr. Johnson es el segundo presidente nacido en Texas. El ex presidente Dwight Eisenhower nació en Deninson, que está en la frontera norte del Estado.

La granja donde tiene su residencia el presidente Johnson, en las orillas del río Pedernales, está situada cerca de *Stonewall*, a unos cuantos kilómetros de Johnson City. El *Rancho LBJ* produce principalmente ganado y sus reses de raza Hereford pastan en prados de regadío.

La capital del Estado, *Austin*, está situada en esa región montañosa y es la sede de la *Universidad de Texas*; pero su principal atracción es el enorme capitolio, construido de granito rosado extraído de las canteras tejanas.

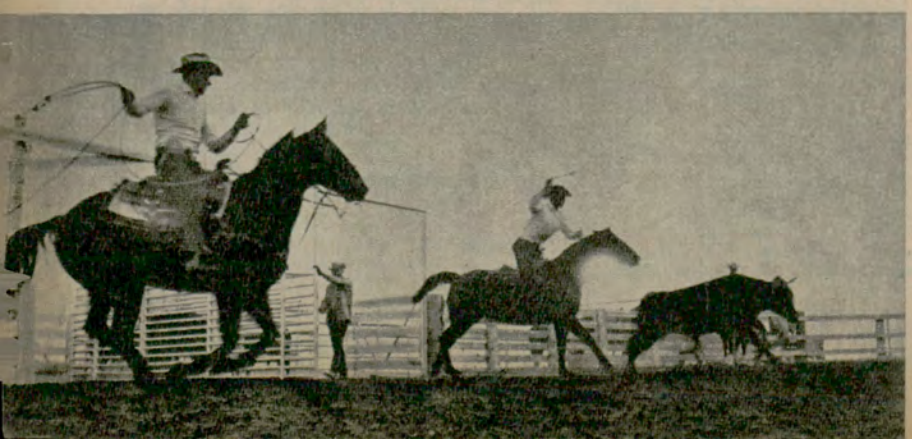
San Antonio

San Antonio una de las ciudades más características de los Estados Unidos, queda aproimadamente a 122 kilómetros al suroeste de *Austin*.

La ciudad que un día fue el gran bastión estratégico del imperio español en esa parte del suroeste, mantiene todavía su importancia bélica. El *Fuerte Sam Houston*, una de las bases militares más grandes de los Estados Unidos, está dentro de los límites de la ciudad, y sus alrededores están rodeados de bases aéreas de las fuerzas armadas.

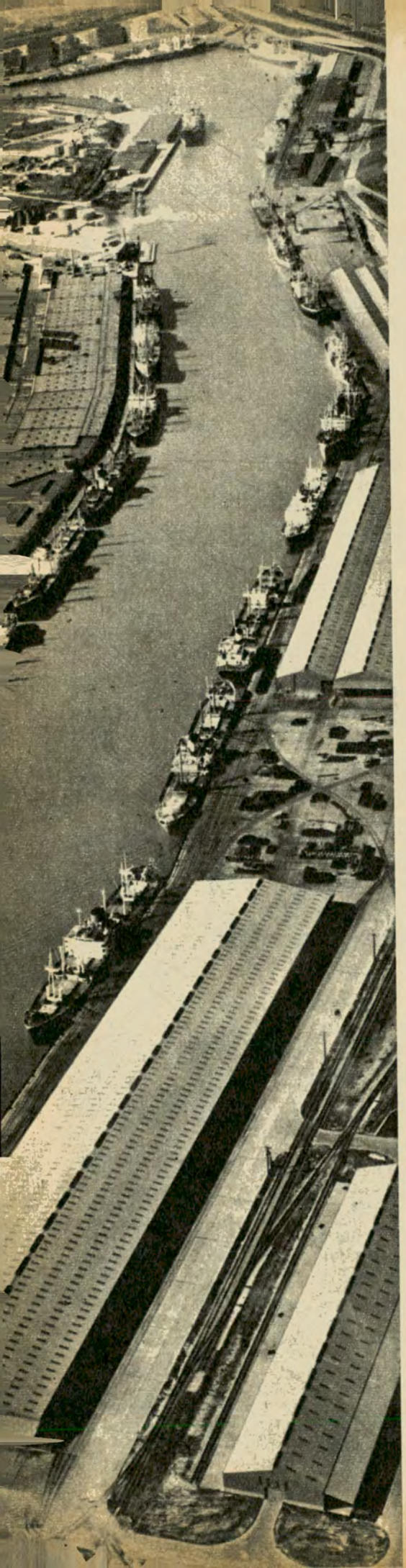
En el *Centro Médico Aeroespacial de la Base Aérea de Brooks*, se están llevando a cabo experimentos para determinar los efectos biológicos y fisiológicos de los vuelos espaciales en el hombre. En el centro da la ciudad puede verse *La Villita*, una restauración y reconstrucción de la aldea de adobe que era el San Antonio de hace más de 200 años.

El edificio más famoso de todos es *El Alamo*, fuerte donde los patriotas tejanos lucharon por verse libres del dominio de México. Cuando perecieron los 180 hombres que formaban la guarnición, la fortaleza fue ocupada por las tropas del General Santa Ana, el 6 de marzo de 1836. Pero *El Alamo* sirvió de inspiración



Uno de los múltiples aspectos atractivos de los tradicionales rodeos tejanos: los vaqueros salen a concurso para demostrar su extraordinaria pericia con el lazo.

El canal artificial de Houston, terminado en 1915, ha influido notablemente en la vida social y económica de Houston y en toda la zona del Golfo, en el sudoeste de los EE. UU.



a los tejanos y los movió a luchar con más ahínco hasta conseguir la independencia.

Trans - Pecos

La región de *Trans-Pecos*, escenario de las andanzas de Pecos Bill, en el extremo oeste del Estado, es probablemente la más atractiva, desde el punto de vista panorámico. Esta región es, en realidad, la extensión meridional de las Montañas Rocosas. Es una región silvestre, de grandes picachos, amplios valles y cuencas, con algunos terrenos de regadío y desolados tramos de desierto de siniestra belleza. Ocasionalmente suelen encontrarse yacimientos de sal, que son fajas brillantes de una blancura que ciega.

"El Paso Norte Del Río"

El *Pico de Guadalupe*, la montaña más alta de Texas, de 2.667 metros de altura, está situada cerca de la frontera de Nueva México. Esta escabrosa sección del Estado tiene también los *Montes Chisos*, en el parque nacional de *Big Bend*, en un recodo que hace el río Bravo en la línea fronteriza de los Estados Unidos y México. El parque ocupa una extensión de 2.800 kilómetros cuadrados y contiene una zona casi intacta de naturaleza montañosa y algunos de los panoramas más espléndidos de toda la nación.

El Paso, en el extremo más occidental del Estado, es la ciudad más grande de toda la frontera. Hace cerca de 400 años los exploradores españoles llamaron a este lugar *El Paso Norte del Río*.

La ciudad fue construida a ambos lados de la base del *Monte Franklin* y hoy sus nuevas calles escalan las rocosas laderas para llegar hasta las casas, que son miradores desde los cuales se contemplan el regado valle del río Bravo y los rascacielos del distrito comercial de la población.

En *El Paso* existe un ambiente internacional. En las calles se escuchan a la vez el idioma inglés y el español y se mezclan el arte moderno, la arquitectura de México y las estructuras de acero y cristal de la arquitectura norteamericana. Una línea de tranvías que cruza la frontera por un puente internacional comunica a *El Paso* con *Ciudad Juárez* la comunidad mexicana más grande de la línea divisoria.

Aliados y amigos

Texas deriva su nombre de una palabra india que significa *"amigos"* o *"aliados"*. El rápido aumento de la población ha creado una especie de independencia económica a ambos lados de la frontera. Los programas de esta zona suelen realizarse bajo los auspicios de los gobiernos de México y de los Estados Unidos y esto ha contribuido mucho al mantenimiento de armoniosas relaciones.

La *Represa Falcón*, 129 kilómetros al sudeste de *Laredo*, es una de las obras internacionales mencionadas. Fue terminada en 1953 y capta las aguas del río Bravo para convertir lo que un día era terreno desierto de la zona del valle bajo en una de las regiones más fértiles de México. Actualmente está en construcción más arriba de *Del Río y Ciudad Acuña* otra represa, simbólicamente llamada *"De la Amistad"*, costeada conjuntamente por los dos países.

Una prueba de la buena voluntad y del espíritu de cooperación existente entre las dos naciones vecinas es el *Tratado de El Chamizal*, firmado por el presidente Johnson y el presidente López Mateos en diciembre de 1963, que resolvió la disputa de muchos años sobre una pequeña zona entre El Paso y Ciudad Juárez, que pasó a ser territorio de los Estados Unidos en 1852, cuando el río Bravo varió su cauce hacia el sur.

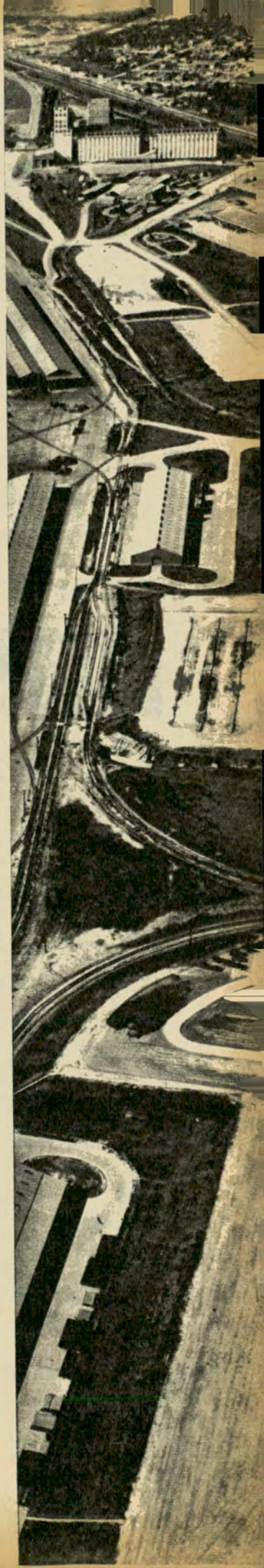
Texas cultural

Las instituciones de enseñanza superior tienen un papel de importancia en la vida del estado tejano, especialmente la *Universidad de Texas*. Hay además otras 22 instituciones docentes y universidades. La matrícula para alumnos de enseñanza vocacional se espera que sea en 1970 el doble de lo que es actualmente.

La *Universidad de Texas* estimula a los artistas locales en el cultivo del drama, las artes plásticas y la música y da a los ciudadanos del Estado la oportunidad de apreciar compañías de ópera, orquestas y artistas de otras partes de los Estados Unidos y del mundo entero. Houston, Dallas y San Antonio tienen las tres orquestas principales del Estado. Las poblaciones más pequeñas brindan temporadas de conciertos durante las cuales se suelen escuchar las orquestas y los artistas que hacen giras por la región. Además, abundan las agrupaciones musicales de elementos de la localidad.

En la literatura y el arte, los tejanos han demostrado lo orgullosos que se han sentido siempre de su Estado y su inmenso interés en todo lo que se relacione con las cosas de Texas, en un gran número de obras, pinturas y esculturas basadas en algún aspecto de la vida y la historia de su región. El difunto *J. Frank Dobie* era uno de los más famosos entusiastas del folklore regionalista. Sus obras *"Los hijos de Coronado"* (Coronado's Children), publicada en 1931, y *"El vaquero de la región de los matorrales"* (A vaquero of the Brush Country), de 1929, fueron inspiradas por la tierra tejana.

Es muy difícil usar generalidades al hablar del Estado de la Estrella Solitaria. Su extensión y su variedad le dan un carácter único que comparte con sus hijos. Los tejanos, especialmente los jóvenes, se sienten parte de algo inmenso, enérgico y de infinitas posibilidades. Hoy lo que predomina en Texas es el espíritu de acción. ●



MISIONES: DESLUMBRANTE TRAMA VERDE Y ROJA

Es tierra de trabajo y de segura esperanza

Por ULYSES PETIT DE MURAT

Para Autoclub

COMO en "Vorágine" —la vehemente novela de Eustasio Rivera—, en Misiones la selva es un protagonista. Antes que los indígenas labraran y ordenaran las piedras de San Ignacio, bajo lo que Leopoldo Lugones llamara el Imperio Jesuítico, antes del nacimiento de las ciudades y los pueblos —desde Concepción de la Sierra a Bernardo de Yrigoyen— la selva dominó la integridad del territorio, cediendo muy poco a los ríos y a las elevaciones de la Sierra del Imán, en el sur, y de la Victoria, en el norte.

Aún en 1938, cuando fui por primera vez a Misiones, al internarme más allá de Posadas pude comprobar, en Oberá o Alem, la exasperación no domada de la selva. Avanzaba contra los débiles edificios de madera, movía pisos, bloqueaba paredes. Se resistía al hombre, obligándolo a un trabajo continuo de despeje. En la veta de ardiente tierra colorada, erige un contrafuerte que aún no ha sido penetrado rotundamente en muchos lugares. La entidad humana ha preferido colocarse, por lo general, junto a los Ríos Padres. Eldorado, Wande, San Ignacio, Puerto Victoria, se escalonan sobre el Paraná; San Javier, Alba Posse, Monteagudo, sobre el Uruguay. El contrafuerte de la selva, que ocupa gran parte de los 29.801 km² de la provincia de Misiones, opera un detenimiento tácito en sus 391.000 habitantes. La yerba mate y la madera lanzaron al interior boscoso a los pioneros. Su lucha, en todas las encrucijadas de una tierra que se resistía a la conquista, creó esa aura de leyenda que el realismo de Horacio Quiroga iba a concretar. La tierra colorada, como es fama legendaria, se pegó y lo retuvo. En 1903 había tomado parte en la expedición de estudio a las Misiones, organizada por Lugones. Ni su intervención en la guerra civil del Uruguay, en 1904, ni sus cátedras de literatura en Buenos Aires, ni su fracasada experiencia algodonera en el Chaco, pudieron destruir el secreto enamoramiento que se había apoderado de su espíritu ante el territorio donde iba a cumplir una obra literaria de proyección universal. En 1909 lo encontramos ejerciendo el puesto de juez de paz en San Ignacio. Construye su hogar cerca del río, aislado por una cortina de bambúes. Poco a poco la gravitación telúrica lo va transformando, identificando con el paisaje y la gente.

Probablemente Misiones es una de las provincias argentinas que más ha evolucionado en los últimos tiempos. Su capital, Posadas, tiene 85.000 habitantes. A las clásicas explotaciones de la yerba mate, del cedro, el lapacho y el pino, del tabaco, la mandioca y el maíz, los citrus y bananeros, se ha venido a unir la floreciente de un té de exportación. Pero aun en pleno desarrollo y progreso en todos los órdenes, podemos percibir una naturaleza intacta, tal y como la vio, en un día de canícula, el perro que protagoniza con su nombre, Yaguaí, uno de los memorables cuentos de Quiroga": *...el pedregullo volcánico, el monte mismo danzaban mareados de calor. Al oeste, en el fondo del valle boscoso, hundido en la depresión de la doble sierra, el Paraná yacía, muerto a esa hora en su agua de zinc, esperando la caída de la tarde para revivir. La atmósfera, entonces, ligeramente ahumada hasta esa hora, se velaba al horizonte, en denso vapor, tras el cual el sol, cayendo sobre el río, sosteníase asfixiado en perpetuo círculo de sangre. Y mientras el viento cesaba por completo y en el aire abrasado Yaguaí arrastraba por la meseta su diminuta mancha blanca, las palmeras recortándose inmóviles sobre el río cuajado en rubí, infundían al paisaje una sensación de lujoso y sombrío oasis".*

Un instante tan solo. La detención plástica, en el contexto de una prosa intensa, para reflejar una fracción del espectáculo cambiante de una naturaleza opulenta, de un colorido inusitado. A sumergirse en ella llega el hombre, minúsculo y tesonero. Viene de los países limítrofes, Brasil y Paraguay; del resto del país y de otros muy lejanos, por Corrientes, que limita a Misiones por el sur. La sinfonía quieta de los grandes ríos y la de aquellos más pequeños —Pepirí-Guazú, Yací, Ypané o Chirimay— se exalta en la belleza atronadora de los saltos del Iguazú, que bordea el extremo norte de Misiones. El río, para formar la iridiscencia de estas cataratas, se lanza desde 72 metros de altura con un volumen de 1750 metros cúbicos por segundo. Para explicar su grandiosidad, estas cifras son más elocuentes que la más prolija adjetivación. Son el encaje perfecto final, para la intrincada trama verde y roja de Misiones: Una trama que cambia al escritor sofisticado que Arrecifes de coral" en el que desnuda su lucha al nivel del colono, en una comarca extraña, que le servirá como pintura mural de fondo, grandiosa e inquietante, a partir de los "Cuentos de amor, de locura y de muerte", publicados en 1917. Desde ese momento, Horacio Quiroga fijará una imagen distinta, trabajada en el estilo de los mejores aguafuertes y sanguinas literarias, de Misiones. Insisto en su nombre, porque siguiendo sus huellas llegué al entonces territorio y hoy provincia.

El equipo que dirigía Mario Soffici iba a filmar "Prisioneros de la tierra", argumento basado en los cuentos del célebre escritor, que habíamos concebido Darío Quiroga, su hijo, y yo. El sino trágico de esa familia se hizo presente en la muerte del protagonista, José Gola (como se sabe, tanto Horacio Quiroga, como su mujer y dos de sus hijos, el nombrado Darío y Eglé, se suicidaron). Hace más de un cuarto de siglo que pude sentir la fuerza de una comarca en transición hacia un futuro de claridad perfecta. Marché por todos los rumbos y conocí toda clase de gente. Percibí la sonrisa —que el tiempo se ha encargado de ampliar— de un ámbito que el temperamento de Quiroga había tornado exclusivamente dramático. Claro que existió el espanto denunciado por Rafael Barret en "El infierno de los yerbales". Claro que son exactas muchas incidencias de sangre y pelea, propias de una tierra de fronteras, donde tantos idiomas y razas se mezclan. Pero el sino trágico de los Quiroga entrañaba una propensión a destacar el lado oscuro. Misiones tiene una rara luminosidad. La selva siempre originará, en el hombre que viene de la dulzura de las tierras templadas y del ordenamiento suave del llano, una especie de temor reverencial. Luego muchos horizontes, como otras tantas picadas que vuelven más asequibles los rumbos difíciles de la selva, abren una perspectiva geográfica y hu-



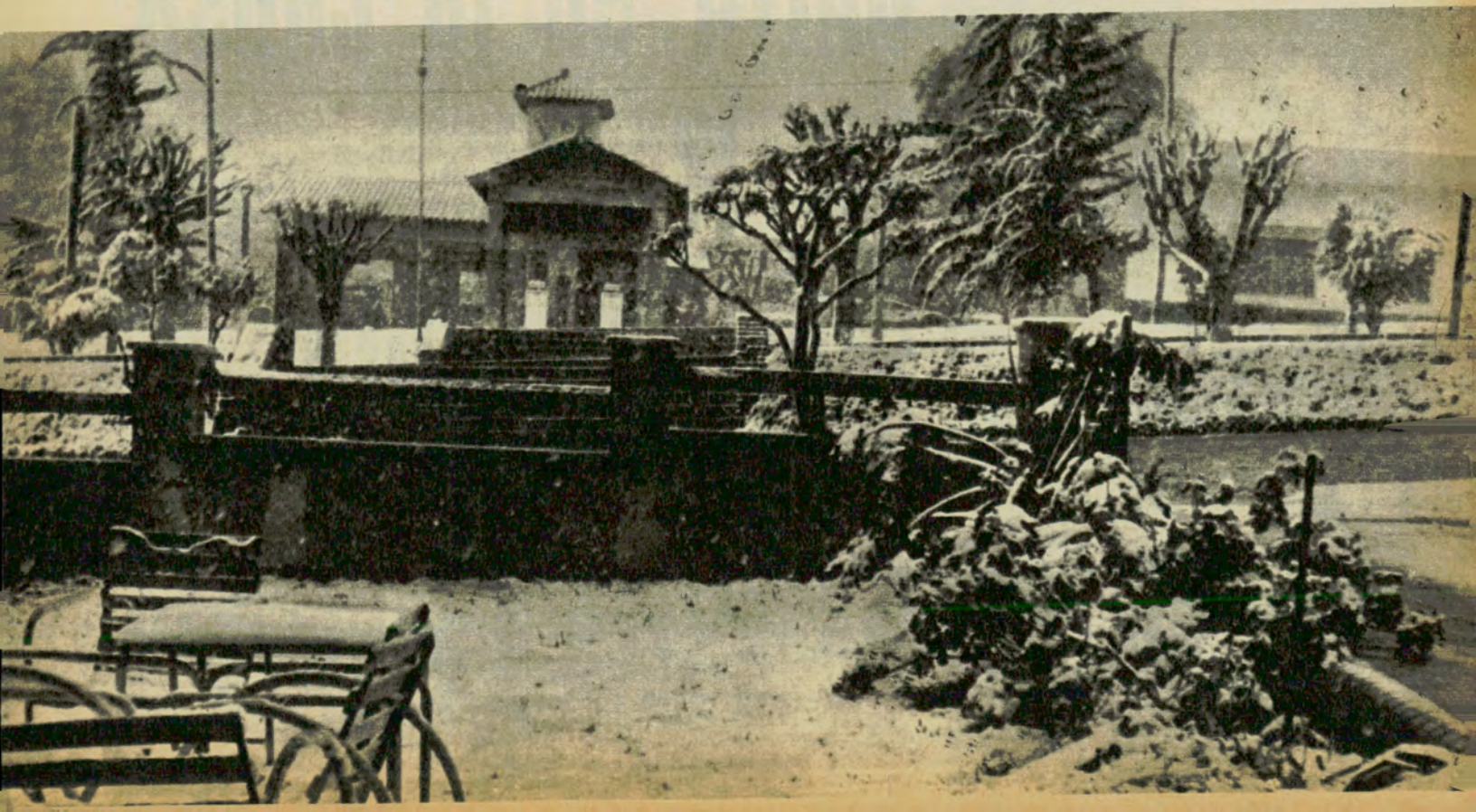
mana de particular encanto. El hombre, pacientemente, reduce el salvajismo de la naturaleza. Puebla, en el sentido hondo que este verbo tenía para Sarmiento. Misiones, conservando la extrema originalidad y esa pizca de misterio que la tornan especialmente atractiva, ha evolucionado con una rapidez notable. Es una de las mejores tentaciones que proponemos a los que cometen el grave pecado de conocer muchos lugares del mundo sin haber penetrado en la riqueza fascinante de la Argentina, que en Misiones llega, por la maravilla de su colorido, a rivalizar con esas explosiones de color —tan arrebatadas como sus lluvias tropicales— que desataron los genios del impresionismo.

Misiones: tierra de trabajo y de segura esperanza, deslumbrante trama verde y roja en la vastedad de la patria.

Maravillosa vista de los saltos que corresponden a la Garganta del Diablo, en las Cataratas del Iguazú.

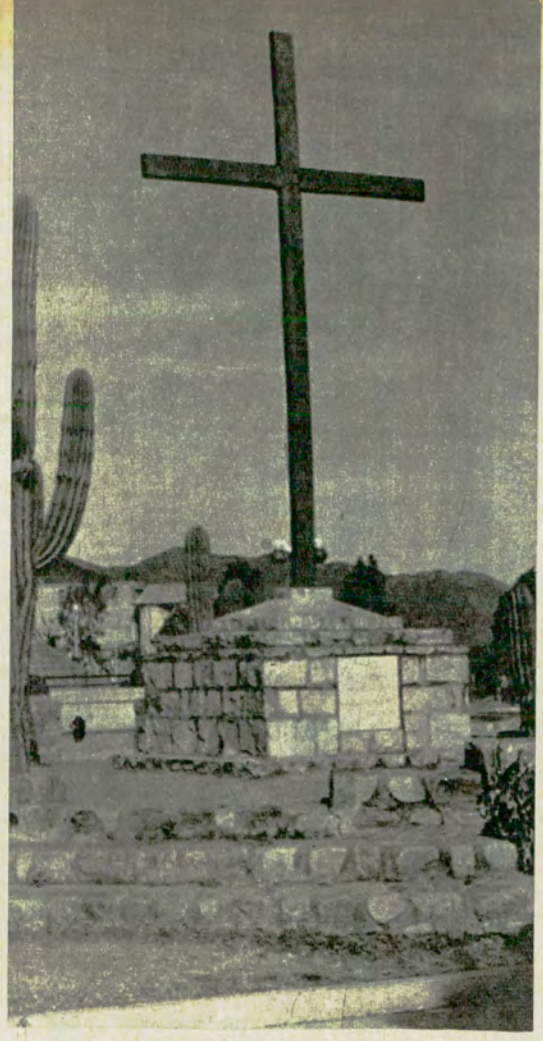
●

Extraña visión de nieve ofreció en una oportunidad la ciudad de Oberá, en un clima donde este meteoro es prácticamente desconocido.





Arriba: El hermoso monumento levantado en la ciudad de Salta al general Arenales. Abajo: Un detalle de la cúpula y el coro de la catedral salteña, obra de mucho valor.



El hondo fervor patriótico de los salteños se pone de manifiesto en este sencillo monumento funerario en homenaje a vencidos y vencedores de la batalla de Salta.



Páginas brillantes de la historia patria fueron escritas en Salta en días difíciles e inciertos. La fotografía nos muestra el aspecto actual que presenta el Cabildo.



SALTA en la causa de la INDEPENDENCIA

Fue el cuartel general de los Ejércitos del Norte

Cuartel general de los Ejércitos del Norte y escenario de la batalla de La Tablada, en la que el general Manuel Belgrano batió a las fuerzas realistas y Salta ofrendó el sacrificio de sus gauchos guerreros. El Cabildo, que aquí vemos, está cerca del lugar de aquella batalla.



Salta, que aportó su sangre a la causa de la Independencia y su derecho a la libertad, conserva en su catedral un mudo testimonio de aquellos patrióticos afanes.





SE distinguió siempre Salta por su indeclinable adhesión a la causa de la Indepencia Argentina, y sus hijos rubricaron hazañas memorables.

Desde el Pronunciamiento de Mayo prestó su valiosa colaboración a las fuerzas patriotas y se constituyó, desde los albores de nuestra independencia, en el cuartel general de los Ejércitos del Norte. Allí encontraron el incondicional apoyo de hombres y pertrechos.

En 1813 Manuel Belgrano, en la antigua planicie de la Tablada, cerca del actual centro de la ciudad de Salta, batió a las fuerzas realistas de Pío Tristán, con la total participación del pueblo salteño, en recursos y tropas. Entre 1814 y 1821 la provincia se convirtió en el escenario más estratégico de la Guerra de la Independencia, y en ese lapso sus hijos sostuvieron lucha a muerte contra el invasor. Los gauchos salteños a las órdenes de su famoso caudillo Martín M. Güemes, en episodios de legendaria gloria contuvieron, en número inferior y con armas inadecuadas, a siete importantes invasiones que procuraban la reconquista del territorio argentino. Este esfuerzo y sacrificio dejó a Salta con su economía postrada durante largo tiempo. Fue este el capital que aportó a la causa de la independencia y su derecho a la libertad.

La historia de Salta, rubricada en tan magníficas páginas de patriotismo, se inició el 16 de abril de 1582, ocasión en que el gobernador de Tucumán fundó la ciudad de Salta, emplazada en el abrigado valle de Lerma. Tuvo mayor fortuna que Jerónimo Luis de Cabrera, en 1571, y Gonzalo de Abreu y Figueroa en 1574, cuyos intentos de fundación anteriores fueron seguidos de otros tantos fracasos. •



SAN JUAN

Esta moderna ciudad ha sido construida mirando al futuro, como quería Sarmiento

Por MARÍA ANGÉLICA BOSCO

Para Autoclub

EL cielo azul ilumina un paisaje de fuerte colorido. Sólo la niebla, a lo lejos, contra el cerco de las montañas también azules denuncia esa mañana de junio de 8° bajo cero, el valle que ya nadie llama del Tucumán, donde Juan Jufré fundó la ciudad de San Juan de la Frontera el 13 de junio de 1562, seguramente en alguna mañana tan clara y fría como ésta.

Tampoco nadie llama ya a esos lugares la tierras de los huarpes y los diaguitas; la historia nos dice que eran indios pacíficos y que sólo una vez se sublevaron allá por 1632. Además nos dice que desaparecieron; pero no lo creemos tanto cuando vemos subir al ómnibus, en nuestro camino desde Mendoza, a esos hombres y mujeres de mirada negra y sumisa, apenas defendidos del frío por sus pantalones y sus vestidos de algodón y un breve poncho o un saco de lana sobre los hombros. La piel oscura se estira sobre huesos y nervios, dibujando apenas los músculos.

Entramos en San Juan por una ancha avenida diagonal. En las esquinas los semáforos ordenan el tránsito; a ambos lados, los chalets de tejados rojos nos hacen suponer que llegamos a una de las muchas ciudades provincianas de Estados Unidos. La moderna San Juan, reconstruida después del terremoto del 15 de enero de 1944, que en una tarde de verano derrumbó a la ciudad de Jufré, luce sus edificios de varios pisos y de actualísima arquitectura: la Escuela Superior, la Radio Difusión, el Colegio Nacional. Es una ciudad sin cicatrices visibles, pensamos; pero frente a la plaza comprendemos que todo juicio puede tener el vicio de origen de su apresuramiento. En una de las esquinas un obelisco señala el lugar donde se levantaba la Catedral. Ahora se dice misa en la cripta. Imaginamos las primeras misas rezadas allí que deben haber recordado tristemente el desastre a los fieles y quizá los haya reunido en su reminiscencia de catacumba.

Esa tarde, en la pequeña callecita de piedra, muy bien reconstruida, con su farol de esquina que sólo tiene el defecto de su novedad, donde se mantiene la casa natal de Sarmiento, *"la casa de mi madre, la obra de su industria"*, con su patio y su siempre renovada higuera, tratamos de reconstruir a la vieja San Juan. Seguramente, Sarmiento aprobaría esta ciudad nueva; pero aprobar no siempre significa preferir.

Esta moderna San Juan ha sido construida mirando al futuro, como quería el gran sanjuanino. ¿Cómo olvidar, sin embargo, el paisaje que la rodea? A San Juan —nos ha dicho

Juan de la Torre, uno de sus mejores escritores actuales con su hermano Antonio de la Torre, poeta Juan Conte Grand, ensayista, y Ofelia Zúccoli Fidanza, poeta —a San Juan hay que buscarla en el silencio y la soledad. El la busca en sus leyendas, Antonio de la Torre en sus emociones, Ofelia Zúccoli Fidanza en el paisaje de su Calingasta nativa, la de los verdes árboles y las manzanas rojas.

Esa noche, en el moderno hotel de Turismo que ahora sirve de alojamiento a los estudiantes de la Universidad de Cuyo (en San Juan funciona la Facultad de Ciencias Físicas, Exactas y Naturales), el rasgueo de las guitarras acompañan las canciones que también llevan por caminos de silencio, soledad y paisaje. Y algunas veces por caminos de historia, de una historia que repite en la provincia los contrasentidos que forman el alma de América.

Porque la tierra del Huaco, valle montañés donde se llega con los ojos asombrados ante el colorido de la quebrada, la tierra de Jáchal, del Valle Fértil y sobre todo de la Quebrada del Zonda, con su Jardín de los Poetas, la tierra de los cielos azules, es también la tierra del viento áspero, de las montañas peladas e inaccesibles, de los suelos áridos. En el Parque Rivadavia una placa señala el lugar donde Sarmiento escribió, antes de iniciar el camino del exilio: *"Bárbaros, las ideas no se matan"*. La historia de San Juan recuerda que se mata a los hombres porque sus ideas son diferentes.

Si sus indios fueron pasivos y sumisos en los siglos XVI, XVII y XVIII, salvo el episodio de 1632, en el siglo XIX la montonera recorre los campos y crea el sitio del temor en los pueblos y ciudades. Si en los años de la independencia Ignacio de la Roza y luego Salvador María del Carril en la década del 20, en plena anarquía nacional, dirigieron gobiernos progresistas, inspirados en los derechos del hombre, fue la dura mano de Benavídez la que pacificó a la provincia durante los años de la tiranía, con un régimen patriarcal que desesperaba a los partidarios de la igualdad y la libertad. La voz republicana de Narciso Laprida y Fray Justo Santa María de Oro en el Congreso de Tucumán, la voz nacional, no siempre era bien acogida en una provincia celosa de su autonomía, demasiado distante del litoral argentino, demasiado próxima a su pasado de Cuyo. Esa voz de la autonomía fue la que hizo oír Antonino Aberastain en los años de la organización nacional y su rebelión lo convirtió en uno de los mártires de la Rinconada del Pocito, lugar que parece señalado para la trágica solución de las violentas contiendas, puesto que hay tres Rinconadas en la historia de San Juan; la tercera, en 1921, costó la vida a Amable Jones.

De todos modos, la historia de los hombres se parece bastante en todas partes del mundo, aunque no es tan común que un lugar encuentre su hombre arquetipo en una figura como la de Domingo Faustino Sarmiento: de todos modos, América es crisis y, por consiguiente, conflicto de pasiones; de todos modos, siempre habrá luchas de ideas, y de todos modos el nacimiento de un sentido nacional significa dolor y muerte.

El camino de la historia puede llevarnos a la admiración, a la comprensión de los intereses encontrados, esa comprensión que sólo la distancia nos permite. Otro será el camino del amor.

En la nueva mañana clara de invierno recorremos el barrio de Desamparados, con sus chalets de tejados rojos, el barrio residencial, que ahora se parece a cualquier barrio residencial de alguna ciudad moderna, porque también Desamparados conoció el desastre en la tarde de enero de hace veinte años largos. En sus calles, algunas de tierra, juegan pandillas de chicos que ya no tienen cabida en las disciplinadas avenidas urbanas. Tal vez sus nombres repiten los nombres de los chicos de las pandillas que Sarmiento inmortalizó en sus *"Recuerdos de Provincia"*; tal vez, como ellos, algún día tengan que jugar en serio a defensores y atacantes: tal vez alguno se desespere en su madurez tratando de conjugar el pasado, el presente y el futuro de su provincia o de su país.

En el aeropuerto de pista de tierra, un parral junto al edificio de modernas vidrieras y paredes empapeladas de afiches nos hace pensar que el rostro del progreso tiene distintas sonrisas en las distintas partes del mundo.

La sonrisa de San Juan es sonrisa de cielos azules, de quebradas multicolores, de valles verdes, de manzanas rojas, de ríos rugientes o saltarines, de brumas sobre las montañas que se dibujan contra el horizonte. Su ceño es el del viento, el de las piedras abruptas, el de los remezones incubados en la tierra aparentemente mansa. San Juan de los contrastes, que es unidad en sus oposiciones y verdadera suma de belleza en su diversidad. •

El parque Rivadavia de San Juan tiene lugares de tanta belleza como el que aquí vemos.



La calle Bartolomé Mitre, una de las principales arterias comerciales de la ciudad capital, de moderna y atrayente edificación.



La avenida José Ignacio de la Roza, que recuerda al gobernador sanjuanino que ayudó a San Martín en su campaña.



La Conquista Del Desierto

La "Zanja Alsina" tuvo su réplica actual en la película "El puente sobre el río Kwai"

Por G.A.G.

Para Autoclub

MAS de medio siglo de sacrificios y cruentas luchas demandó la conquista del desierto. Poderosas tribus asolaban las poblaciones de los pueblos extremos con lo desconocido, en lo que había dado en llamarse frontera. En ese lapso de más de cincuenta años, se desarrolló la campaña que inició formalmente Rosas, reanudó Alsina y completó Roca con el avance general hacia la cordillera. Se recuperaron así para la vida civilizada, las tierras más ricas de la república para las actividades agropecuarias, en las actuales provincias de Buenos Aires, Córdoba, La Pampa, Río Negro y Neuquén.

Los pobladores de las zonas de fronteras, denodados pioneros, vivían en constante zozobra y con el arma y el caballo al alcance de la mano. Poco podía hacer la línea de fortines, muy distanciados uno de otros, para oponerse al malón de miles de lanzas que se reunían para atacar sobre un solo punto. Con bravura indomable, el indígena llegaba como un ciclón y sembraba la desolación y la muerte. Aprisionaban mujeres y niños y se llevaban a centenares de miles de cabezas de ganado.

Correspondió la iniciativa al presidente Nicolás Avellaneda, quien encomendó a su ministro Adolfo Alsina poner fin a la lucha de fronteras, que consumía las finanzas del país.

Los planes de Alsina

Los planes de Alsina incluyeron la construcción de una gigantesca zanja, a manera de muralla china, que se extendía entre Fuerte Argentino, cerca de Bahía Blanca, hasta el sur del límite con Santa Fe, en Italó, pasando por Trenque Lauquen, Guaminí, Carhué y Puán. La vida de molicie y de espera permanente y angustiosa de las tropas de la frontera, cantada por Martín Fierro, fue posiblemente lo que dio origen a la idea del famoso foso. La tropa tenía trabajo permanente y la ocupación de pala y pico ayudaba a mantener la disciplina. Algo parecido tuvo réplica actual en la película *"El puente sobre el río Kwai"*, donde el jefe, para tener entretenidos a sus soldados y evitar el relajamiento de la disciplina, ideó la construcción de ese puente.

La zanja era una trinchera de menos de un metro y medio de ancho con la cual se proponía "hacer imposible las grandes invasiones y dificultar las menores". No impidieron ciertamente las correrías de los indios; pero cuando éstos arreaban el ganado robado, el tiempo que perdían para preparar el paso del ganado por la zanja, daba tiempo a los cristianos para reunirse, alcanzarlos y muchas veces cambiar el curso de los acontecimientos. La zanja fue desde un principio objeto de muchas críticas y chanzas; pero, tras muchas vicisitudes, fue necesaria la muerte de Alsina para encontrarla conveniente, primero, y gigantesca después. No evitó malones, pero fue una contención contra los salvajes.

La proclama famosa

Muerto Alsina en 1877, debido a una imprevista dolencia, adquirió nueva vigencia la proclama famosa del coronel Nicolás Levalle, de gloriosa actuación en la Campaña del Desierto, quien dijo en uno de los puestos de la frontera: *"Nos encontramos apretados por una gran miseria, no tenemos carne, no tenemos pan, ni yerba, ni tabaco; pero si esto es así, también es cierto que somos argentinos y que tenemos deberes que cumplir. ¡Muchachos! ¡Viva la Patria!... ¡Adelante!"*

Para comprender mejor el tremendo esfuerzo que costó la conquista del desierto, repetimos un párrafo de las palabras pronunciadas en la despedida de los restos mortales de Alsina: *"Le ha tocado a él la gloria de dirigir las últimas grandes operaciones de la campaña de civilización contra la barbarie y el desierto, que hace 300 años que se abrió y que todavía dura. Dentro de 300 años más, habría terminado cuando la población llene los desiertos; y entonces, cuando se mida el camino recorrido por las generaciones, se encontrará que una de las más largas y fecundas jornadas de la civilización estará en el mapa de la hoy solitaria pampa, con el nombre del doctor Adolfo Alsina."*

El sucesor de Alsina en la dirección de la lucha fue el general Roca, que se desempeñaba como jefe de la frontera interior. En la revolución de 1874 recibió del presidente Avellaneda el siguiente despacho, después de la victoria en la batalla de Santa Rosa: *"Lo saludo a usted, general de los ejércitos de la República sobre el campo de la victoria."*

Ascendido así a general sobre el campo de batalla, a los 30 años de edad, el general Roca, con planes revolucionarios, dirigió el avance general de 1879, que terminó en 1883 con la caída de los últimos caciques en los pasos de los Andes, en Neuquén y la eliminación de las fronteras interiores.

La estrategia de Roca fue invadir el territorio que hasta entonces era considerado el desierto, y desalojar a los indios con tropas del ejército. Cinco columnas en marcha sincrónica empujaron primero a los indios hasta el Río Negro, a cuyas márgenes llegaron el 25 de mayo de 1879, operación que se completó después en combates parciales con los restos de las tribus no sometidas. Así fue finalmente integrada nuestra Argentina, sólidamente apoyada sobre la gran Cordillera, desde Bolivia hasta la Gran Isla, donde se agotan sus últimas estribaciones.



Componentes de la tribu del cacique Namuncurá son hoy la expresión postrera de uno de los más significativos episodios de la integración nacional lograda en la dramática conquista del desierto.

Encuentro en el estrecho de Magallanes

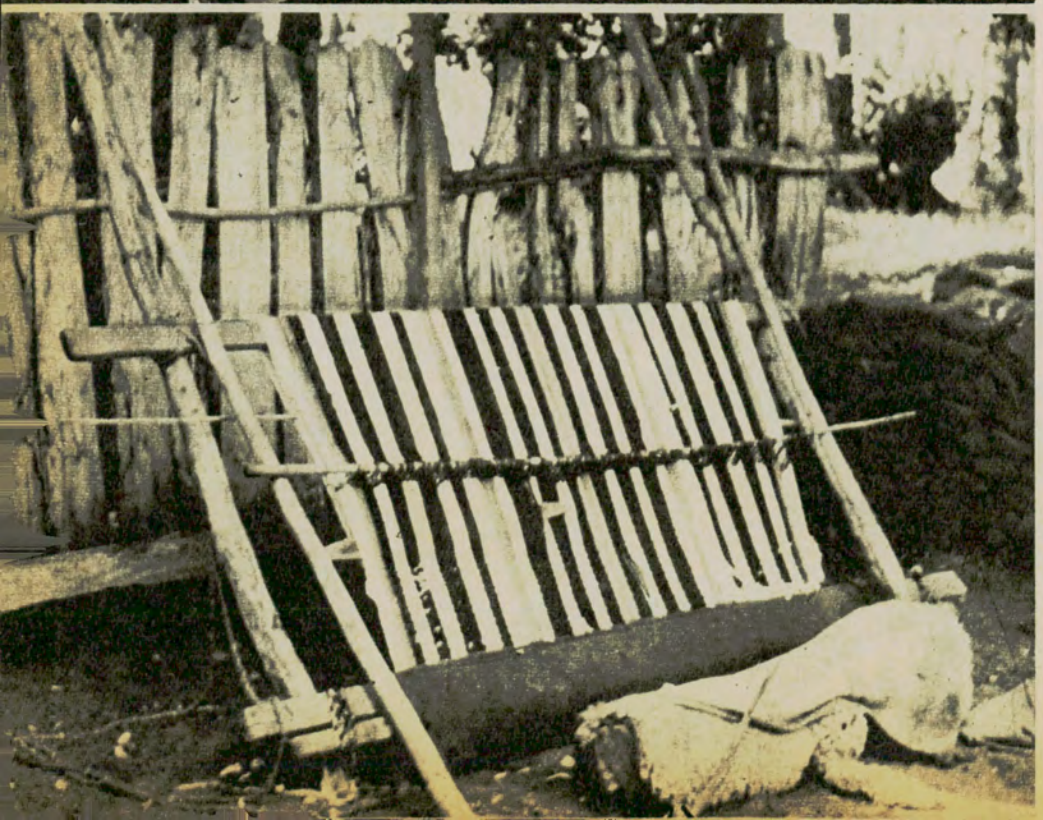
Una vez terminada la famosa Campaña del Desierto, con la cual se puso término a las invasiones de los indios en el centro y sur del país y se encauzó la vida de las tribus por la senda de la paz y del trabajo, la Patagonia, reserva inagotable de riquezas, quedó abierta a su venturoso futuro y ligada al espíritu integral de la República.

Años después, con la preocupación del porvenir de esa Patagonia, Roca, presidente de la República en su segundo período (1898-1904), se adjudicó la gloria de arrear con Chile, y en forma definitiva y amistosa, la delicada cuestión de límites y al efecto concertó una entrevista con el primer mandatario trasandino a realizarse en aguas del estrecho de Magallanes, frente a Punta Arenas.

El presidente argentino subió a bordo del acorazado *"O'Higgins"* para estrechar la mano de su colega chileno don Federico Errázuriz Echaurre (1896-1901). A continuación el presidente chileno transbordó al acorazado *"Belgrano"* para saludar al general Roca.

El capítulo final de este importante episodio en las relaciones con el país hermano y que contribuyó a la solución del enojoso conflicto de límites, tuvo lugar el 15 de febrero de 1899.

El resultado de esta entrevista resultó muy beneficioso para la Patagonia por las medidas eficaces que se adoptaron con el fin de impulsar el adelanto de los territorios que el propio Roca creara por ley 1522.



Ajenos a los progresos de la civilización, los integrantes de la diezmada tribu de Painefilú, trabajan en telares rústicos en su lugar de residencia en Junín de los Andes.

FAMILIAS NORTEAMERICANAS BRINDAN HOSPITALIDAD A ESTUDIANTES ARGENTINOS

EXITOSO PROGRAMA DEL INSTITUTO ARGENTINO DE INTERCAMBIO CULTURAL ENTRE LAS AMERICAS (I.A.C.E.)

"*Amayar conocimiento, mejor entendimiento*". Tal es el lema de una novedosa organización, el Instituto de Intercambio Cultural entre las Américas (I.A.C.E.), que tiene por objeto el cumplimiento de una importante función: hacer que los jóvenes americanos se comprendan mejor, mediante el conocimiento de sus respectivos países y de la organización, las inquietudes, y el modo de vida de sus correspondientes familias.

Por intermedio de I.A.C.E., todos los jóvenes argentinos tienen la oportunidad de trasladarse a los Estados Unidos durante sus meses de vacaciones, y llevar una vida exactamente igual a la de un estudiante norteamericano de su misma edad. Asistir al colegio como oyentes, recorrer todo el país, intercambiar ideas y opiniones, perfeccionar sus conocimientos del inglés. Y todo ello, formando parte de un hogar norteamericano en el que el estudiante argentino será un hijo más.

Cuando los jóvenes estadounidenses tienen vacaciones, en los meses de junio a setiembre, la familia del estudiante argentino retribuirá la hospitalidad brindada a su hijo. Un estudiante norteamericano se incorporará al hogar, conocerá nuestro país y compartirá la vida de los jóvenes argentinos.

Hace poco regresaron los setenta estudiantes que pasaron sus meses de vacaciones en EE.UU., utilizando el programa de intercambio cultural de I.A.C.E. Los jóvenes representaron a casi todo el país, pues el grupo estuvo integrado por estudiantes de Buenos Aires, Córdoba, Entre Ríos, Chaco, Formosa Santiago del Estero Santa Fe, San Juan, San Luis, Santa Cruz, el gran Buenos Aires y la Capital Federal. La entidad aspira, no obstante, a que su programa de intercambio cultural —que está moralmente apoyado y oficialmente reconocido por ambos países y figura en las "*Vacaciones Internacionales*" de la Unesco— sea conocido en toda la extensión de nuestro dilatado territorio y abra así nuevas posibilidades a todos los jóvenes argentinos. Para el próximo verano I.A.C.E. aspira a poder enviar a Estados Unidos estudiantes de todas las provincias argentinas, sin excepción alguna.

Los jóvenes que regresaron recientemente, compartieron penas, alegrías y trabajos con familias estadounidenses rigurosamente seleccionadas, durante más de dos meses. Han recorrido las ciudades más importantes de Estados Unidos y Canadá, y las capitales de varios países de América.

Para utilizar este programa, los estudiantes argentinos deberán conocer la historia y la geografía de nuestro país y de los Estados Unidos, tener algún conocimiento del idioma inglés, gozar de buen concepto y estar clacificados entre la primera mitad de los alumnos de su clase. Se exige un certificado de buena salud, expedido por médico de la familia, y un seguro de vida, internación, accidente y cirugía. Pueden participar de este plan de intercambio estudiantes de ambos sexos, de 14 a 18 años cumplidos. El viaje de ida y vuelta es costeado por los padres del joven, al contado o en cuotas. Los estudiantes viajan acompañados por un integrante de la entidad.

Los interesados pueden recabar datos complementarios concurriendo personalmente a la sede de I.A.C.E., calle Soler 3909, los días lunes, miércoles y viernes de 15 a 18 horas. Los del interior deben escribir a la misma dirección. Para éstos últimos, una advertencia: I.A.C.E. les ruega no olvidar de consignar, en su carta: nombre, dirección y teléfono claramente escritos. Ocurre con frecuencia que los jóvenes en su entusiasmo, firman la carta y se olvidan de escribir en ella sus datos personales. Entonces I.A.C.E. no les puede contestar. •



Tras unas reparadoras vaccciones de tres meses en los Estados Unidos, la delegación de jóvenes argentinos arriba al Aeropuerto de Ezeiza. I. A. C. E. brinda una oportunidad similar a estudiantes radicados en cualquier punto del país.

GUIAS LUMINOSAS DE FIBRA PLASTICA

En los Estados Unidos se han desarrollado unas fibras plásticas que transmiten luz, tal como los alambres de cobre conducen electricidad.

Estos nuevos sistemas de transmisión eléctrica —llamados guías luminosas "Crofon"— son fibras ópticas muy resistentes y de notable flexibilidad, que las hacen sumamente indicadas para numerosos usos, en particular en los campos de la industria electrónica, automotriz, máquinas calculadoras, etc. Son de gran utilidad para la iluminación de las zonas relativamente inaccesibles a otros sistemas conocidos y las pruebas realizadas en los Estados Unidos demuestran que tienen grandes posibilidades en una serie de aplicaciones que hasta hoy no pudieron desarrollarse debido al alto costo de las fibras ópticas tradicionales: mecanismos fotoeléctricos, equipos de comunicaciones, juguetería, maquinaria expendedora de cigarrillos, bebidas, etc. También se utilizan como única fuente de luz para iluminar distintos puntos de una misma superficie, como, por ejemplo, los tableros de instrumentales de automóviles y aviones. El nuevo sistema permite asimismo iluminar un área muy reducida y resulta sumamente apropiado para proveer de luz a las células fotoeléctricas en los mecanismos de sensibilidad y control.



AUTO CLUB

CONVOCA A UN CONCURSO PERIODISTICO

Consta de cuatro temas, y los premios suman $ 200.000

CON el propósito de presentar a los lectores de AUTOCLUB una visión dinámica de la transformación étnica, social, cultural y aun geográfica, que acusa nuestro país gracias al desarrollo de sus dos grandes industrias básicas —la agricultura y la ganadería en sus diversos aspectos y ramas— y algunas industrias fabriles anexas, como las que producen implementos y maquinarias y equipos agrícolas y las de automotores aplicados al transporte de bienes (camiones, etc.), esta revista ha resuelto invitar a los periodistas argentinos o extranjeros radicados en el país, a participar en un concurso de artículos o notas sobre los temas que a continuación indicamos y dentro de las condiciones que detallamos:

1º) El concurso versará sobre los siguientes 4 temas:

a) Influencia del desarrollo agrario sobre la evolución de la civilización argentina, particularmente en sus aspectos técnico, social y cultural. Transformación histórica y características actuales del paisaje argentino, originados en el desarrollo agrario. El paisaje rural y el turismo.

b) Influencia del desarrollo de las explotaciones ganaderas en la estructura de la economía argentina y su participación en la formación del hombre y el espíritu del país. La estancia moderna y su integración en el paisaje argentino; su relación con el turismo.

c) Desarrollo y perspectivas de la industria productora de maquinarias, equipos e implementos agrícolas.

d) Desarrollo y perspectivas de la industria automotriz argentina, especialmente en cuanto atañe a la producción de camiones, camionetas y ómnibus.

Cada uno de esos temas (a, b, c y d) será materia de una competencia, selección y premios por separado. No se admitirá más de dos trabajos por cada autor, sobre distintos temas.

2º) Los trabajos deberán ser enviados con seudónimo, bajo sobre cerrado, a nombre del Director de AUTOCLUB, Av. del Libertador 1850, 8º piso (Automóvil Club Argentino). Al dorso del sobre que contenga el trabajo figurará el seudónimo elegido, y en sobre separado, igualmente cerrado, el autor deberá comunicar el nombre completo que corresponde a aquél y su domicilio.

3º) El artículo o nota deberán ser remitidos en original y 4 copias dactilografiados, en páginas de tamaño carta, a dos espacios y con margen. Su extensión no deberá exceder de 2.400 palabras, ni ser menor de 1.500 palabras.

4º) Los trabajos deberán llegar a la revista AUTOCLUB no más tarde del día 21 de julio de 1966. Serán seleccionados y juzgados por un jurado que integrarán el presidente de la Comisión Asesora de la Revista AUTOCLUB, un representante del diario "La Prensa" y otro del diario "La Nación", de Buenos Aires. Las decisiones del Jurado serán inapelables y definitivas. La adjudicación de los premios primero y segundo importará la adquisición en exclusividad del correspondiente trabajo por la Revista AUTOCLUB, donde se publicarán los que obtuviesen el primer premio, en el Nº 30, que aparecerá en agosto de 1966, o en las ediciones siguientes. Los que obtengan el segundo premio podrán ser publicados en la Revista, a juicio exclusivo de su dirección, en ediciones posteriores.

5º) Los premios corresponderán a cada uno de los cuatro temas enumerados en el punto 1º), y contarán de un primero y un segundo premio, para cada uno de aquéllos, de $ 30.000 m|n (treinta mil pesos m|n), y de $ 20.000 (veinte mil pesos m|n), respectivamente. Además, el jurado podrá establecer menciones especiales para otros trabajos. La nómina de los trabajos premiados y de los que hayan sido objeto de mención especial, y de sus autores, será publicada en el Nº 30 de AUTOCLUB. Los trabajos que no fueren premiados podrán ser retirados por sus autores hasta el día 15 de septiembre de 1966, después de cuya fecha la revista y su dirección quedarán exentos de toda responsabilidad, por cualquier concepto, frente a los autores. •

NEUQUEN Y RIO NEGRO, PUEBLOS QUE CANTAN AL AGUA Y AL TRABAJO

EL ENCANTADOR PAIS DE LOS MANZANOS Y LOS MARAVILLOSOS LAGOS DEL SUD

Por JOSE S. CAMPOBASSI

Mención especial del concurso sobre temas de turismo organizado por el A. C. A.

LAS provincias de Neuquén y Río Negro constituyen una misma región geográfica. Juntas forman una vasta meseta que desciende de la cordillera de los Andes hasta el océano Atlántico en sucesivas terrazas, como si fuese una escalera, cortada de tanto en tanto por pequeñas serranías, atenuadas ondulaciones arenosas, grietas, cañadones, hondonadas y vallecitos. Sus tierras, casi totalmente cubiertas de pastos endurecidos y arbustos espinosos, son fértiles en contacto con el agua, pero permanecen resecas y estériles por falta de lluvias, pues las precipitaciones pluviales sólo alcazan un promedio general y anual de 300 milímetros en Neuquén y de 250 en Río Negro, aunque los regionales varían entre 800 y 2.000 milímetros en el oeste y 100 y 150 en el este. El clima es frío, seco y benigno en general, con una temperatura media anual de 10º en Neuquén y 12º en Río Negro, que oscila de 8º en el sur y oeste de ambas provincias a 15º en el norte y este. El suelo de las dos provincias es castigado durante gran parte del año por vientos fuertes y continuados y en el invierno patagónico queda expuesto, no pocas veces, a las nieves.

A cambio de la falta de lluvias la naturaleza dotó a Neuquén y Río Negro de grandes ríos, como el Barrancas, que origina al Colorado, y el Limay y el Neuquén, que forman el Negro, además de una vasta y hermosísima cuenca lacustre en la zona cordillerana, con muchos, grandes y profundos lagos. La extraordinaria evaporación producida por el agua de esos lagos provoca un régimen de lluvias que alcanza un promedio anual de hasta 2.000 milímetros, que oscila entre 800 en unos lugares y 4.300 en otros. Esta elevada cantidad de agua, a la que se suma la de los deshielos de las nieves montañosas, origina los nombrados grandes ríos y produce una rica y variada vegetación, integrada por árboles, arbustos y pequeñas plantas que cubren los suelos y las laderas de los cerros hasta una línea que varía entre los 2.000 y 2.500 metros de altura sobre el nivel del mar. Este elevado coeficiente de humedad facilita en esa zona el desarrollo de la vida humana y la actividad económica en condiciones eficientes. A su vez, el aprovechamiento del agua de los ríos por medio de obras de endicamiento y canalización de los mismos permite extender ese tipo de vida a los valles regados.

La provincia de Neuquén tiene la forma de un trapezoide extendido entre los 36º16' y 41º08' de latitud sur y los 68º10' y 71º58' de longitud oeste, y la de Río Negro se parece a un cuadrilátero muy irregular, comprendido entre los 62º50' y 72º15' de longitud oeste y los 37º35' y 42º de latitud sur. Neuquén tiene 94.078 kilómetros cuadrados de superficie, y Río Negro suma 203.013.

Desde Chos Malal a Plaza Huincul: desiertos y campos petrolíferos

Si se entra a Neuquén por el norte, por la ruta nacional 40, después de cruzar el gran puente sobre el río Barrancas (1.020 metros de altura sobre el nivel del mar; en lo sucesivo indicamos la altura solamente con la cifra), se observan en el arisco terreno, que contiene grandes y poco explotadas reservas minerales, restos de cenizas, arenas, sales, lavas y cantos rodados, todo reseco y calcinado. Por eso el ambiente es inhospitalario, polvoriento, de vegetación escasa y abundancia de cactos.

Este panorama cambia bruscamente cuando se llega al río Neuquén, en cuya orilla izquierda se levanta la pequeña y bien arbolada población de Chos Malal (866 m). El cruce del Neuquén, ancho, caudaloso e impetuoso, se cumple a través del puente carretero del camino nacional 40, construido a 5 kilómetros al este de la población. En la ruta se encuentra Ñorquín, pequeña localidad andina, y luego Copahué (azufre, en araucano) (2.000 m.), que es una extensa reserva nacional de 40 mil hectáreas, sobre la frontera con Chile, que contiene en su interior variadas aguas termales, de fama mundial. Desde allí se llega a Las Lajas, sobre el tranquilo río Agrio, que vuelca sus aguas en el Neuquén, y Covunco, gran centro militar, esmeradamente construido y mantenido, y zona que tiene unas 500 hectáreas bien irrigadas y en producción. Hacia el oeste, por camino que atraviesa un hermoso sector de bosques, se arriba al buen paso cordillerano de Pino Hachado (1.855 m) y hacia el sur se alcanza a Zapala (1.012 m), punta de rieles de la línea férrea Buenos Aires - Bahía Blanca - Neuquén y el centro comercial de mayor influencia en la zona cordillerana central neuquina.

Desde Zapala hacia el este se arriba a Plaza Huincul, nudo de una vasta zona de 100 kilómetros de radio hacia todos los puntos cardinales, donde se halla ubicado uno de los cinco grandes yacimientos petrolíferos y gasíferos del país, explotado por las empresas fiscales y una compañía privada. Plaza Huincul, con su complemento, que es Cutral-Co, es hoy una importante localidad, de 15.000 habitantes, y centro de esa actividad minera, que rindió en 1962 casi un millón de toneladas de petróleo y 140 millones de metros cúbicos de gas, todo evacuado por grandes oleoductos y gasoductos.

Desde Zapala hacia el sur: el camino a los lagos

Desde Zapala hacia el sur se advierte que el suelo es pedregoso, árido y de tierra volcánica y escasa vegetación. El conjunto forma un panorama monótono y sólo de tanto en tanto aparece un hilo de agua, un bosquecillo y algún ejemplar de la fauna silvestre local, como ocurre, asimismo, en el resto de la meseta neuquina y rionegrina.

En medio de esa naturaleza desolada, a 33 kilómetros al sudoeste de Zapala se encuentra el parque nacional Laguna Blanca, declarado así en 1940 por la ley federal 13.895. Tiene una superficie de 11.250 hectáreas y su laguna, donde hay infinidad de ejemplares de la rara y bella ave llamada cisne de cuello negro, ocupa 1.700 hectáreas.

Hacia el sudoeste del parque se encuentra Aluminé, pequeña población cordillerana, y en sus alrededores está el lago del mismo nombre, primero de la vasta serie de grandes y pequeños lagos de la zona, cuyas aguas escapan y descienden a la meseta por los boquetes que dejan las montañas que forman las ollas de aquéllos. Así se origina la serie de innumerables arroyos que alimentan al Collon Curá, río caudaloso e impetuoso, cuyas cristalinas aguas aumentan el caudal del Limay.

Desde Aluminé hacia el sur se llega a Junín de los Andes (835 m), población de tipo rural, que es la puerta de entrada al Parque Nacional Lanín, creado por ley federal 13.895. Tiene 395.000 hectáreas y lo integran los lagos Lacar, Meliquina, Machónico, Hermoso, Carmen, Queñi, Lolog, Huechulafquen, Eputafquen, Tromen y otros menores, así como pran cantidad de arroyos, ríos, montañas y bosques de singular belleza, encanto e interés. Hacia el noroeste de Junín de los Andes se arriba a los hermosos lagos Tromen y Huechulafquen, y al norte de éste se encuentra el fortín Huinchu-Lauquen, o teniente Lezcano, construido en 1883, el desfiladero de la Trinchera, donde en 1882 se libró un combate entre tropas nacionales e indios, y el fortín Manuil Malal, levantado en 1883. Junto al Tromen y en medio de bosques, domina toda la escena el extinguido volcán Lanín (3.775 m), el más elevado del sur andino, de forma casi piramidal y cúspide siempre nevada.

Hacia el sur de Junín de los Andes se alcanza la verde y aterciopelada vega de Maipo, valle ancho y hermoso, a cuya vera se levanta San Martín de los Andes (1.112 m), que se extiende hacia el oeste, hasta las orillas del soberbio lago Lacar. El origen del pueblo fue el fortín Maipo, levantado al oeste del lago, de donde surgió el 4 de febrero de 1898, por obra del coronel Jorge J. Rhode y por orden del general Rudecindo Roca, el pueblo actual. Desde San Martín de los Andes se puede pasar fácilmente a Chile navegando por el Lacar hasta Hua Hum, en los confines fronterizos y siguiendo por tierra a través del buen paso allí existente.

Nahuel Huapi y San Carlos de Bariloche: dos maravillas

Desde San Martín de los Andes hacia el sur se llega al Parque Nacional Nahuel Huapí (en araucano: isla del tigre), que tiene una superficie de 785.000 hectáreas. Su origen se remonta a la donación de 3

leguas cuadradas hecha al gobierno nacional por el perito Francisco P. Moreno el 6 de noviembre de 1903, para que esa extensión, que le había sido regalada por el Estado para premiar sus importantes servicios gratuitos en favor de la Nación, se destinara a Parque Nacional. El gobierno argentino así dispuso por decreto del 8 de abril de 1922, y luego, por ley nacional 12.103, de 1934, se legalizó formalmente la donación, creóse el parque y se fijaron sus límites. La misma ley definió los parques nacionales como porciones del territorio de la Nación de extraordinaria belleza, dignas de ser reservadas para uso y goce de la población de la República, y se los declaró inalienables a perpetuidad.

El parque es un inmenso, hermoso y excelso conjunto silvestre, de variado colorido, que reúne montañas no muy elevadas y con cimas agrestes, majestuosas y cubiertas de nieve, quebradas abruptas, campos nevados, llanos con restos de árboles, arbustos y plantas florales multicolores, vallecitos suaves, lagos, lagunas, torrentes, cascadas, ríos tumultuosos, arroyos mansos, islas y bosques centenarios, con especies diversas y ejemplares corpulentos y milenarios, que avanzan desde las orillas de los lagos por las laderas de las montañas hasta la línea que marca la altura de la vegetación y que oscila entre 2.000 y 2.500 metros.

Los principales lagos del parque se llaman Nahuel Huapí, Villarino, Falknor, Filohuahum, Traful, Espejo, Correntoso, Moreno, Mascardi, Gutiérrez, Guillelmo, Julio A. Roca, Fonck. Están todos entre 700 y 800 metros de altura y guardan en sus aguas salmones, truchas, pejerreyes y otros peces comestibles. El Nahuel Huapí es el más extenso, con 530 kilómetros cuadrados de superficie, y ofrece un espectáculo grandioso y hermoso.

Sus aguas, a veces serenas y a veces encrespadas y peligrosas, aunque siempre imponentes, lamen sus escarpadas costas, playas, caletas y puertos.

En el buque "Modesta Victoria", gallarda, segura y confortable motonave, que recuerda el nombre de la primera embarcación que surcó el lago, así como en muchas otras menores, se recorre el lago, que es de aguas profundas (600 m) y navegables en toda su extensión. De ese modo se tocan puntos hermosos, como Villa Angostura, isla Victoria, Puerto Pañuelo, Puerto Blest y San Carlos de Bariloche. La primera es una pequeña población ubicada en el panorámico sector del lago Correntoso, que vuelca sus limpias y verdosas aguas al Nahuel Huapí, y de la península Quetrihué, donde se halla uno de los dos grandes bosques de arrayanes del mundo (el otro se encuentra en Japón), vieja y maravillosa formación forestal, con troncos de color rojo-canela claro y formas caprichosas, raras y curiosas, terminadas en altos y tupidos follajes. La barrancosa isla Victoria es la más grande entre las dieciocho que hay en el lago. Puerto Pañuelo está situado en el sector de la península de Llao-Llao, uno de los lugares más hermosos del país, con el lago Perito Moreno, que desagua en el Nahuel Huapí, cerros imponentes —como el cerro López—, bosques, famosos hoteles y residencias particulares con cuidados y floridos parques y jardines, todo eso en una maravillosa combinación de silvestre, majestuosa y agreste naturaleza y de estética y *confort* modernos. Puerto Blest está en el sector fronterizo con Chile, en los confines occidentales del lago, al fondo del brazo que recibe su nombre, en un sitio encantador, con tupidos bosques y la embravecida cascada de los Cántaros. En el brazo Puerto Blest está la isla Centinela, donde reposan los restos del perito Moreno. Desde el puerto se llega por tierra a la laguna Frías, pequeñas cuencas lacustres, de aguas con reflejos de color verde pálido, hasta las cuales descienden por las laderas vecinas los grandes bosques de coihue. San Carlos de Bariloche (790 m), (25.000 habitantes), punta de rieles de la línea ferroviaria Buenos Aires - Bahía Blanca - San Antonio, es la ciudad más importante de la zona y una de las más destacadas de la Patagonia, además de ser mundialmente famosa en los centros turísticos. Cerca de la ciudad se encuentran los cerros Otto y Catedral (1.400 y 2.390 m), desde cuyas cimas, a la segunda de las cuales se llega por medio de ascensor, que corre a lo largo del alambre carril, se observa el grandioso panorama de los alrededores.

El Tronador: la majestuosidad de los Andes en medio de bosques

Hacia el sur del Nahuel Huapí se encuentran los lagos Gutiérrez y Mascardi, de aguas tranquilas, y así se llega a los ventisqueros del antiguo volcán extinguido llamado Tronador (3.554 m). Visto de frente el cerro es una empinada y gigante mole pétrea, blanquecina-grisácea, desde cuya cúspide riscosa, que tiene tres picos, siempre nevados, se deslizan las masas de sus nieves y el agua de sus cascadas, produciendo un tronar bronco y profundo, que origina su nombre.

El Tronador domina una vasta cuenca hidrográfica. A sus pies nace el serpenteante río Manso, que entra en el lago Mascardi y sale de él, para penetrar en seguida en el de Los Moscos y volver a salir, y hacer lo mismo en el Hess y el Steffen, recibir luego las aguas de otros lagos, arroyos y ríos, uno de los cuales origina la hermosísima y panorámica cascada de Los Alerces, y seguir y cruzar la cordillera andina y desembocar finalmente en el océano Pacífico. Además la zona del Tronador es de constantes y copiosas lluvias (hasta cuatro mil milímetros anuales), lo que produce un elevadísimo coeficiente de humedad. Por eso, en períodos de grandes lluvias y deshielos el tranquilo Manso arrastra un caudal de 120 metros cúbicos por segundo y sus aguas salen de cauce e inundan todos los campos vecinos.

El sector del Tronador a El Bolsón (120 kilómetros) es una sucesión de cerros, lagos, lagunas, ríos, arroyos, cascadas, vallecitos, bosques, huertos, chacras y aserraderos. La vegetación es extraordinariamente exuberante y variada y la integran enormes árboles, arbustos silvestres, tales como frutillas, panque, lloiquín, cortadera, llapa, mallín, plantas florales y de cultivo, frutales y forrajeras.

El Bolsón (350 m) está enclavado en un silencioso y encantador valle rodeado de montañas, entre las que se destaca el cerro Piltriquiltrón (en araucano: cubierto de nubes), (2.100 m).

Toda la zona cordillerana boscosa y lacustre tiene una inmensa e importante riqueza forestal integrada por especies de ñire (tipo de roble), coihue, caña colihue, ciprés, lengua, arrayán, maitén, maniá, laurel, palo pichín, curú (pino negro), chalpacurú, araucaria o pehuén o pino de Neuquén, roble, pellín, raulí, radal, alerces. Asimismo abundan allí los ganados criados en extensas estancias donde crecen mucho los pastos blandos y dulzones, como cebadilla criolla, cebadilla australiana, alfilerillo, cola de zorro, grana de olor, pasto hermoso, timote blanco, timote negro, pasto bonito, pasto de invierno, cola de liebre y otros. Por eso se encuentran allí gran parte de los 260.000 bovinos y de los 60.000 caballos de Neuquén y Río Negro.

Río Limay y Valle Encantado: caminos a la zona de riego

Desde El Bolsón hacia el este hay que olvidarse de la exuberancia casi tropical de la zona cordillerana y lacustre, pues a partir de allí se extiende el desierto patagónico. Así se pasa por Norquincó, posible futuro gran centro carbonífero, y se llega nuevamente a San Carlos de Bariloche, donde nace el pintoresco, caudaloso y torrentoso río Limay, desagüe natural del Nahuel Huapí. El camino y el río siguen por el llamado Valle Encantado, cuyas paredes están formadas por una larga sucesión de formaciones rocosas, sobre las cuales la erosión eólica ha formado toda clase de figuras —animales, castillos, personas, edificios, guerreros, objetos, etc.—, a cada una de las cuales la imaginación ha encontrado un parecido con algo real o abstracto y le ha puesto el nombre correspondiente.

Esa es la parte final de la zona de los lagos, ya que después de atravesar el río Traful, que lleva sus aguas al Limay, en ambas orillas de éste se observa una naturaleza áspera, propia del desértico suelo neuquino y rionegrino, apenas interrumpida por la imponente e impetuosa corriente de límpida agua que es el Collon Curá, cuyo cruce se hace en balsa. Desde allí hasta el comienzo de la zona de riego de la ciudad de Neuquén el paisaje es desolado, con tierras resecas, caminos polvorientos, campos áridos y pocos árboles y casas, salvo ese pequeño río, a veces seco, que es el Picún Leufú, y ese oasis que es Piedra del Aguila (573 m).

Hemos mencionado la zona de riego de los alrededores de la ciudad de Neuquén y es preciso referirse a ella y a su continuación, que es el alto valle regado del río Negro. Digamos que la base de la vida humana y económica de las dos provincias es el agua de sus cuatro grandes ríos (Neuquén, Limay, Negro y Colorado) y de sus lagos. El Neuquén tiene un caudal de 300 metros cúbicos por segundo; el Limay, de 770; y el Negro, al que vuelcan sus aguas los dos anteriores, de 1.000. Gran parte de los lagos y los tres primeros ríos nombrados forman una sola y vasta cuenca hidrográfica, cuyas corrientes bajan precipitadamente, y a veces tumultuosamente, de las altas cordilleras a las mesetas, valles y llanuras, lo que permite su aprovechamiento para el regadío mediante obras de regulación, derivación y canalización.

Esas posibilidades fueron entrevistas por el general Julio A. Roca, ministro de guerra y marina del presidente Nicolás Avellaneda, que dirigió la campaña militar para dominar a los indios rebeldes e incorporar la Patagonia a la efectiva soberanía nacional. En carta al mandatario expresó que las tierras bañadas por esos ríos eran de "gran porvenir para la República" y comprendían una región pintoresca, muy rica y llena de novedades, a las que llamó, con rara profecía, "el encantador país de los manzanos".

Se inició así, desde entonces, una fructífera labor civilizadora. Con rudimentarios canales se practicó una política de colonización que permitió sembrar alfalfa, cultivar huertos, plantar árboles, hacer jagüeles, corrales, y potreros, criar animales, levantar casas y galpones y formar pueblos. Luego se construyeron las grandes obras, como el dique Contralmirante Cordero, emplazado 30 kilómetros aguas arriba de la desembocadura del Neuquén, en un lugar hermoso, cubierto de bosquecillos de álamos, así como los canales matrices y distribuidores, que forman una red de 1.000 kilómetros en el alto valle del río Negro y permiten la irrigación de 65.000 hectáreas y el cambio de los "áridos arenales en vergeles paradisíacos", como dijo Ezequiel Ramos Mejía, ministro de obras públicas de la Nación, al inaugurar los trabajos.

Otras obras de canalización sobre el Limay y el Neuquén facilitan la irrigación de unas 10.000 hectáreas de tierras neuquinas. Asimismo, los saltos producidos por los desniveles de los canales son empleados para producir energía hidroeléctrica, la que ha provocado el surgimiento de importantes industrias, como bodegas, que producen más de un millón de Hl de vinos por año, fábricas de conserva de tomates, licores, dulces, etcétera.

Pueblos que cantan al agua y al trabajo

La zona irrigada que tiene como centro a la ciudad de Neuquén comprende las poblaciones de Confluencia, Senillosa, Plottier, Vista Alegre, Colonia Valentina, Colonia Centenario y otras. El conjunto ofrece un espectáculo magnífico, con huertas defendidas de los vientos por largas hileras de altos álamos y otros árboles, tierras limpias, regadas y bien cultivadas, campos sembrados de alfalfa, alineadas plantaciones de frutales, callejuelas y caminos sombreados, canales y acequias bien trazados y conservados y casas e instalaciones de buen aspecto. La del alto valle del río Negro está constituída por centenares de chacras, de diez a doce hectáreas, limpias, cuidadas con esmero, cubiertas de álamos, acequias, alfalfares y plantaciones de frutales y hortalizas, todo prolijamente atendido.

Toda la zona irrigada tiene importantes poblaciones. La ciudad de Neuquén (265 m) fue fundada el 12 de septiembre de 1904, por Carlos Bouquet Roldán, y por ley nacional 4523, del 28 de octubre del mismo año, se la declaró capital de la gobernación del mismo nombre. A pesar de haber sido emplazada en una zona medanosa y desértica, la irrigación, que se extiende al norte, este y sur de la ciudad, la ha transformado en una importante metrópoli, cumpliéndose así, la sentencia de Joaquín V. González al

inaugurarla: "será un día no remoto —dijo— una soberbia ciudad". Tiene edificios importantes y modernos, como el palacio de Correos y Telecomunicaciones, el del Comando Divisional del Ejército y la Casa de Gobierno. Posee plazas bien trazadas, el majestuoso monumento al general San Martín, avenidas y calles amplias, pavimentadas y arboladas, y el Museo Regional Daniel E. Gatica, formado con importantes colecciones. En el alto valle del río Negro se destacan General Roca (40.000 habitantes), la más importante, progresista y pujante de Río Negro, Cipolletti, Allen, Villa Regina, Cinco Saltos.

Después de Chinchinales, donde terminan las obras de riego, reaparece el desierto desolado, con sus bardas pedregosas y ásperas, de color entre grisáceo y pizarra, y su escasa y agreste vegetación. Pero vuelve a interrumpirse cuando comienzan las 30.000 hectáreas de los huertos de Belisle, Chimpay, Darwin y las islas de Choele-Choel, obras todas del agua del río Negro, aprovechada mediante muchos kilómetros de canales.

La isla grande de Choele-Choel (hay no menos de 300 islotes en el río Negro) es un inmenso huerto de 25.000 hectáreas, unido a las dos orillas del Negro por dos soberbios puentes de sobrio y elegante trazado.

Luego de recorrer la zona irrigada del medio y bajo valle del río Negro, con gran cantidad de pueblos pequeños y las obras de canalización, en proceso de construcción, para el regadío de 75.000 hectáreas del bajo valle, se arriba a Viedma, capital de la provincia. Es una ciudad pequeña (8.000 habitantes), tranquila, limpia, ordenada, bien cuidada, con sus hileras de sauces, álamos y mimbres en las orillas del caudaloso Negro, de donde parten lanchas que lo atraviesan para llegar a Carmen de Patagones, levantada en las barrancas de la orilla opuesta, a la que también se llega a través del monumental puente ferroviario y carretero del ferrocarril nacional General Roca.

Costas y mesetas inhospitalarias

A 37 kilómetros río abajo de Viedma, el Negro desemboca en el océano Atlántico, y allí comienza hacia el sud, hasta el paralelo 42, límite entre Río Negro y Chubut, la costa del golfo de San Matías, con sus barrancosos acantilados y sus playas extensas y suaves, refugio, a veces, de lobos marinos. Toda la costa es inhospitalaria, desnuda de pueblos, gentes, animales y árboles, salvo el abrigado puerto de San Antonio, pequeña y agradable ciudad marítima y centro pesquero de mariscos y peces variados.

Desde San Antonio hasta la cordillera andina se extiende la escalonada meseta desértica, formada por planicies que parecen infinitas, cortadas de tanto en tanto por serranías, lomas y colinas bajas, pedregosas o arenosas, cuyas laderas mueren en cañadones o cañadas secas. Y en medio de ese páramo se encuentra un oasis, el sector de Valcheta, formado sobre una hondonada que tiene abundante agua y vegetación y unas 2.000 hectáreas con riego y producción variada de frutas y hortalizas.

Esta meseta desértica, con poca agua, escasas lluvias, vientos intensos, fuertes y constantes, poca vegetación, arbustos y pastos duros (poas y festucas, llamadas localmente coirones, además de zampa y tomillo), es apta para la cría de ovinos y caprinos en grandes estancias. Por eso hay allí una gran parte de los 4 millones de ovinos y de las 760.000 cabras que tienen las dos provincias, con algunas especies de finísima lana, como las que se crían en Maquinchao. La zafra produce allí, anualmente, unas 14.000 toneladas.

Desde la cordillera andina hasta el río Colorado, pasando por Maquinchao, Ingeniero Jacobacci, Sierra Grande, General Conesa, el panorama es muy similar al anterior. La primera es zona de estancias; la segunda, punto inicial del ferrocarril a Esquel. Sierra Grande es el centro de un vasto e importante yacimiento ferrígeno, antiguamente conocido como "los extensos pedregales obscuros" o "las piedras negras y pesadas", y que ahora se halla en proceso de exploración y explotación inicial. General Conesa es el centro de conexión de los gasoductos que llegan desde Neuquén y Santa Cruz, el segundo de los cuales atraviesa los 380 metros de ancho del río Negro por medio de una especie de puente colgante, que es una estupenda obra de ingeniería. Río Colorado, a orillas de la corriente del mismo nombre, es un oasis, pues está en el centro de una zona irrigada y bien cultivada, y es, asimismo, una puerta de entrada a la Patagonia, pues camino y línea ferroviaria cruzan el río por sólidos y buenos puentes y se internan en La Pampa.

Montañas de frutas y hortalizas

Hemos mencionado la zona irrigada del río Colorado, que tiene un caudal de 145 metros cúbicos por segundo, y podemos decir algo más sobre todas las similares de ambas provincias. Puede estimarse que en Neuquén y Río Negro hay bajo riego unas 140.000 hectáreas, incluidas las 10.000 de Río Colorado, en tanto que otras 130.000 están por ser beneficiadas mediante las obras en construcción.

Esos trabajos, unidos a la fertilidad del suelo, la ciencia genética y la tecnología agraria, permiten producir extraordinarias cantidades de frutas, hortalizas, cereales y forrajes (manzanas, uvas, peras, tomates, membrillos, duraznos, ciruelas, damascos, arvejas, porotos, cebollas, zapallos, lechugas, aceitunas, remolachas, papas, pimientos, ajíes, plantas aromáticas, alfalfa, forrajeras, trigo, maíz, cebada, avena, centeno, lúpulo). En 1962 la producción de frutas y hortalizas fue de 567.750 toneladas, de las cuales 278.100 fueron manzanas, es decir, el 75 por ciento de la producción argentina, y 75.000 fueron de peras, o sea, el 70 por ciento de la producción nacional, y 50.000 tomates. Es en las zonas regadas, asimismo, donde se encuentran los grandes bosques cultivados, que tienen 15 millones de álamos y sauces, 650.000 pinos y 300.000 árboles de otras especies.

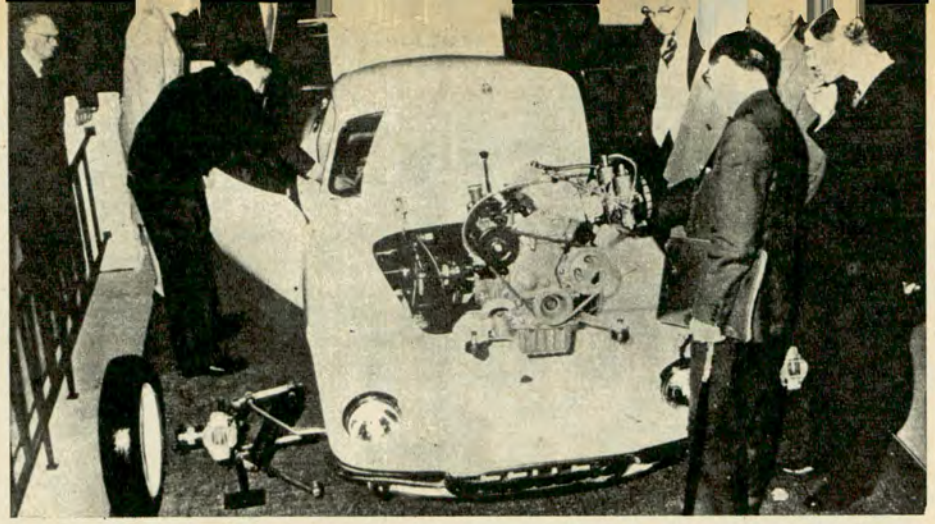
Al observar estas montañas de productos agrícolas, se recuerdan, como en patriótica evocación, las palabras que el doctor Ramos Mejía pronunció en 1910, al poner la piedra fundamental de los trabajos de riego del alto valle del río Negro, cuando dijo que de los eriales patagónicos surgirían grandes, florecientes y cultísimas provincias. ●



¿QUIEN ES COLIN CHAPMAN?

Por JUAN C. VALENTE

Para Autoclub



FUE una noche del año 1948. Sería tan oscura como todas las demás, cuando los oídos del policía fueron taladrados por un zumbido desconocido y hasta casi impresionante. La zona era despoblada pero el guardián del orden si bien suponía que podría tratarse del motor de un automóvil, lo creería a punto de estallar. No sabemos cómo se las arregló, pero al acercarse a la miniatura *"infernal"*, casi se desmaya al ver que sus ocupantes eran una pareja de jóvenes. El, un estudiante de ingeniería a punto de obtener el título; ella, su esposa. Pero el audaz vehículo cuyo paso rayano en la exhalación, superaba los cien kilómetros horarios de velocidad, era un vetusto automóvil deportivo provisto de motor Austin. Pero el asombro del policía aumentó al ver la sorpresa del joven piloto cuando se enteró de la velocidad que se le adjudicaba.

Como resultado de la aventurita, el arriesgado conductor que era Colin Chapman fue multado y severamente reconvenido por la autoridad. ¿Su personalidad? Ya veremos. Entre los matices que la integraban, llegó a decirse que como estudiante usufructuaba ideas de sus compañeros de aula para llevarlas a la práctica. Pero todo esto era antes. Ahora debe reconocérsele su alta capacidad para proyectar sólidos bastidores y también ingeniosos sistemas de suspensiones. Los problemas de estos últimos nunca tuvieron secretos para su espíritu investigador. Ni bien obtuvo el anhelado título universitario, Colin, ahora ingeniero, se enroló en la aviación pero pensando siempre hacer una máquina más veloz, contando con el bastidor de un Austin VII y un motor Ford. Y su gran interés sólo tuvo un norte: la buena relación peso-potencia.

Durante una breve licencia y dentro de incómodo garage construyó el Lotus II con bastidor reforzado al adoptar elementos tubulares, usando eje delantero Ford y con engranajes de diferencial especiales: 42 x 9 ó 4,66: 1, que probó con pasta abrasiva durante 50 millas de marcha. Al presente ya lleva diseñados nada menos que veintisiete modelos de Lotus teniendo él, sólo 34 años de edad. Pero volviendo más hacia atrás en el relato, recordaremos que en su mocedad, obedeciendo a exigencias naturales del sustento, recorrió los senderos de la contabilidad. Comprendió entonces que con la pasión solamente no se solucionaban esos problemas: debió ser más práctico que soñador. En junio del año 1950, nació la Mark II, que, conducida por él, ganó una prueba a la célebre Bugatti 37.

Después la vendió a un especialista en *"experimentos"*, que con ella ganó nada menos que diecisiete carreras en un año. ¡Más de una por mes!... En 1951 ideó hacer un coche con motor de 750 c.c. derivado del Austin VII de antes de la guerra; el motor era de tal cilindrada, con válvulas laterales y así surgió la Lotus III basada en el Austin VII de 1930. Su eje delantero era de Ford y estaba seccionado al medio para tener movimiento vertical, favoreciendo así a la suspensión anterior. A más de reformarle el chasis, le modificó el sistema de alimentación en la parte motriz, lo que obligó a modificar la reglamentación vigente e hizo varios autos que fue vendiendo. La Lotus IV que hizo para prueba fue mejorada, mientras que la V, que debió ser una 750 c.c. capaz de rendir 160 km por hora, no se hizo más. La Lotus IV fue el primer modelo hecho en serie que nació junto al Mercedes Benz 300.

Esa máquina tenía, como el coche alemán, largueros tubulares de conformación tipo *"jaula"*. En los dos años siguientes llegó a realizar más de cien coches cuyos motores fueron de 750 a 2.000 c.c., conduciendo el mismo Colin alguno de ellos en competencias. Así pasó al empleo de la suspensión De Dion, proyectando el modelo 1.500 sport con carrocería aerodinámica. Más tarde, hizo correr en prueba internacional la Lotus VIII para lo que requirió la ayuda de Frank Costin, que estaba en la De Havilland; éste diseñó la carrocería más baja y larga, que luego imitaron otras marcas. Esta Lotus VIII tenía el chasis más funcional, pero resultaba algo difícil el acceso a ella. Chapman hizo correr el prototipo de 1954 y luego, atento a que sus clientes deseaban coches más potentes, construyó la Lotus IX con motor Coventry-Climax y la Lotus X con motor Bristol.

Entonces fue la época en que el británico Chapman decidió tomar en serio la construcción de máquinas, ingresando en 1955 al mercado de autos. La Lotus se construía en serie con los modelos VI, IX y X y contando con la ayuda de Mike Costin (hermano menor de Frank), llegó a tener su stand en la London Motor Show con la excepcional Lotus XI, cuyo motor era de 1.100 c.c. En torno a las competencias añadiremos que la primera monoplaza para intervenir en carreras regidas por la fórmula 2, vio la luz del día en el año 1956, a sólo ocho años de su primer "exceso" de velocidad, relatado al comienzo de la nota. Siempre anheló hacer una Gran Turismo desconocida en Gran Bretaña, e ideó la estructura en fibra de vidrio encolada con resina sintética. También establecimientos británicos, como el British Racing Motor y Vanwall, contaron con la cooperación técnica de este muy bien dotado ingeniero.

Su fama ahora es mundial, pues no sólo hemos visto su Lotus competir en nuestro país, conducida por Ives Ireland en 1960, sino también lo hizo en las 500 millas de Indianápolis, competencia asaz exigente para hombres y motores. Para Gran Bretaña, sin duda alguna, Chapman es lo que fueron los hermanos Maserati, Enzo Ferrari y Jean Bugatti, para Italia y Francia, sus respectivos países. En aquella carrera por las 500 Millas de Indianápolis de la que guardamos fresco recuerdo, el volante Jim Clark sobre la Lotus-Ford dio la nota sensacional al clasificarse segundo. Las restantes veinta y dos máquinas estadounidenses fueron batidas con amplitud en 1963. Y hace muy poco ese mismo dúo, Clark-Lotus, ganó una carrera de 200 millas en los Estados Unidos. Finalmente, Clark-Lotus, obtuvieron el Campeonato Internacional de Volantes de 1965. •

SEMANA SANTA EN SANTIAGO

A ella y a su culto pertenecen las reliquias más preciadas de esa ciudad

Por
AGUSTIN A. CHAZARRETA.

Fotografías e ilustraciones de M. T. R. de Chazarreta. Para Autoclub

MUCHO se conserva de la tradicional Semana Santa de la ciudad de Santiago del Estero. A ella y al culto de esos días pertenecen las reliquias más preciadas de esta ciudad cuatro veces secular.

Cuenta la tradición santiagueña, que la venerada imagen del Nazareno, que bajo el título de *"Amo Jesús"* —hermosa talla de tamaño natural— se le rinde culto en la iglesia de Santo Domingo, fue entregada a los padres Predicadores por testamento de don José Martín Céliz.

A principios del siglo XVIII, esta familia ya le rendía culto en su estancia, cerca de la ciudad. La efigie fue encargada a un tropero que venía del Perú periódicamente por negocios. Dicen que este hombre se dedicaba a tallar imágenes; y así el Nazareno fue trocado a los Céliz por siete mulas de paso. Su culto adquirió gran popularidad, y la celebración principal la hacían siempre los padres Dominicos el Miércoles Santo.

Bajo la custodia de estos frailes se hallaba ya la imagen, a mediados del siglo XVIII, de acuerdo con un inventario de fecha 20 de abril de 1768. *"Item: Dos capillas a los lados. Cada una con su altar. El uno, de Jesús Nazareno, en el cual está su bulto de Cruz a cuestas, con velo de seda morado..."*

El título de *"Amo Jesús"* parece ser tan viejo como la posesión de los dominicos, y el pueblo santiagueño, en piadoso y significativo vasallaje, le reconoce por su *Amo*, como que ha sido siempre su refugio y amparo. Cuentan los viejos, que cuando las sequías, la pestes y otras calamidades azotaron a Santiago, la gente volcó su ruegos al *Amo*.

Los síndicos

Hasta 1820 vivió el último de los Céliz, que actuó, como sus antepasados, como síndico de Jesús Nazareno. El síndico corría con la administración de las limosnas, para costear el culto que aquél debía promover.



A partir de ese año, fue síndico don Esteban Gerez, y con otros promesantes, se encargaban de pedir para los cultos. El Martes Santo, los patios de las casas tenían que estar bien limpios desde temprano, para esperar la visita del *Amo*. Los chicos iban y venían en incesante trajín y llenaban los patios de gajos de albahaca, menta y flores silvestres. Los síndicos preparaban sus caballos, alforjas y alcancías para salir a pedir la acostumbrada contribución para los cultos.

Había un corcel especial, regalado por una devota, y conocido con el nombre de *"Moro del Amo Jesús"*, en el que cabalgaba don Esteban, llevando en sus brazos una pequeña imagen facsímile.

Y la caravana partía de Santo Domingo al amanecer del Martes Santo.

—*¡Para Jesús Nazareno!...* —era el santo y seña de los devotos; y la gente caía de rodillas, venerando al Señor.

El tropel seguía por las calles polvorientas de Santiago, bañadas por los rayos solares de los últimos calores de marzo o abril.

—*¡Para Jesús Nazareno!...* —pedía el síndico; el perfume de la albahaca perfumaba los patios.

Las calles se atestaban de gente cuando los chi-



Secular imagen de Jesús Nazareno, a la que bajo el título de "Amo Jesús" se venera en el templo de Santo Domingo, de Santiago del Estero.

cos gritaban *¡El Amo!... ¡Ya viene el Amo Jesús!*

Parecía que la ciudad se vestía de fiesta, pues tan grande era la devoción por el *Amo Jesús*, que desde la víspera de su función la gente ya estaba dedicada a su culto en esos memorables días santos de antaño.

—*¡Para Jesús Nazareno!...* —decía el síndico, mientras frenaba a su moro, haciéndolo "picar" en un patio florido.

Y con las alcancías llenas de chirolas y las alforjas cargadas de velas, promesas, sahumerio y otras ofrendas, llegaba la caravana a Santo Domingo, cuando los repiques del mediodía anunciaban que se iniciaban las vísperas del *Amo Jesús*.

Han pasado muchos, muchísimos años... Me he criado sintiendo contar todas estas cosas a mis padres, tíos, abuelos... Ya son pocos los viejos que quedan de esos tiempos, y cuando se oyen las campanas de Santo Domingo, parece que todavía escuchan a los síndicos: *¡Para Jesús Nazareno!... ¡Para Jesús Nazareno!...*

La procesión

La clásica solemnidad del *Amo Jesús* es el Miércoles Santo. Por la noche sale en procesión bajo un señorial palio morado, de largas varas. Parece ser que es la única imagen en el mundo que es conducida en esa forma. Sale con las imágenes de San Juan y la Dolorosa, que le preceden. Recorre las calles de Santiago acompañado de una gran multitud, y es imponente verle avanzar, muy lentamente, entre las nubes de incienso de los promesantes y la fragancia de la albahaca y jazmines que cubren las andas. Basta mirarle, para que su rostro imponga devoción: lleva en su hombro izquierdo una enorme cruz, bajo cuyo peso parece caer y postrarse en tierra, apoyando su mano derecha sobre una piedra.

Hay *"posas"*, y la imagen hace mansión en mesas preparadas por determinadas familias. Mi casa paterna era una de ésas, y recuerdo con gran cariño esa devoción de mis padres. La calle, alfombrada y sembrada de pétalos de flores y jazmines; en el centro, una mesa lujosamente preparada con carpeta de brocado y lamé plateado; en las ventanas, pebeteros con incienso y benjuí; todos los chicos, de rodillas en el jardín, con velas en la mano. Los mayores, musitando plegarias y, cuando nuestra mente ya discernía, la voz de mi madre siempre indicando, devotamente: *"Ese, hijo..., ese santo que lleva la Cruz al hombro..., ése es el Amo Jesús!"*

Hasta hace poco, las campanas repicaban desde que salía hasta que regresaba la procesión, anunciando —decían los viejos— que el *Amo* anda por las calles de la ciudad bendiciendo a su pueblo.

Yo recuerdo este detalle, como también el de un centenar de faroles abriendo la marcha; a los promesantes, con pebeteros de incienso cerca de las andas, y las clásicas marchas fúnebres y el redoble de tambores, que hoy sólo se escucha en la procesión del Viernes Santo, en La Merced.

Con todo, la noche del Miércoles Santo, es aún en Santiago, noche de emoción y de recuerdos...•



Riachos transparentes y cambiantes paisajes, dignos de ser conocidos por todos los argentinos, forman parte del acervo puntano, cuyas serranías son magnífico escenario para vacaciones felices.

SAN

ES RICA TANTO EN PAISAJES COMO EN RAICES QUE TIENEN QUE VER CON NUESTRA NACIONALIDAD

Por
FEDERICO REGUNAGA
Para Autoclub

"*SAN LUIS, en el mapa, se me figura como el ojo de una cerradura*", decía Baldomero Fernández Moreno, en uno de esos dísticos breves, punzantes, ingeniosos, que le gustaba inventar como si fueran greguerías. ¡Para cuántos argentinos, todavía concentrados en la ansiedad de búsquedas y emociones más allá de nuestras dilatadas fronteras, San Luis sigue siendo ese ojo de la cerradura, a la que la discreción prohibe asomarse! Sólo que en ellos no es virtud sino, por lo contrario, indiscreción formativa que torna indiferente el contacto con las distintas regiones de la Argentina. Sin embargo, San Luis es rica tanto en paisajes como en raíces que tienen que ver profundamente con nuestra nacionalidad. En San Francisco del Monte de Oro, población que está en el rumbo Norte de la provincia, sin ir más lejos, está la piedra angular de nuestra educación pública. Allí, en esa humilde reliquia de adobe y techo de paja, un joven de 15 años, por pedido de su tío —el presbítero José de Oro—, enseñó las primeras letras a un reducido grupo de alumnos. Se llamaba Domingo Faustino Sarmiento. Sus nobles manos, destinadas al lugar más alto que depara el patriciado republicano, asimismo ejercieron la profesión de albañil, para ayudar en la construcción de una iglesia, que apenas si pasaba el tamaño de una capilla.

La travesía inhóspita de otras regiones de San Luis le inspiró la escena inmortal, con el recuerdo poderoso de Facundo Quiroga, subido a un arbolito y tembloroso ante la presencia de un puma, que figura entre las mejores del libro inmortal que tituló con el nombre de pila del Tigre de los Llanos.

A quince kilómetros de la capital, en Las Chacras, se patentiza otro recuerdo histórico. Bajo el busto de San Martín, que alguna vez ató su caballo a un árbol pegado a la Catedral de San Luis, se lee una inscripción que dice: "*Campamento de las Chacras 1815/1816. Población de San Luis, 16.000 habitantes. Contribución de sangre, 3.500 hombres. Aquí estamos prontos, nuestro teniente gobernador, para marchar donde se nos destine y derramar la última gota de sangre por la patria.*" Son fragmentos de una carta enviada por los puntanos al coronel Vicente Dupuy. Sierras fragantes, suaves, sombreadas por algarrobos, circundan el lugar memorable.

En la tierra en que se enraíza un caldén, en La Pampa de Alto Grande, en un lugar denominado Chañaral de las Animas, fue enterrado el héroe máximo de la tierra puntana, el famoso coronel Juan Pascual Pringles.

¡Qué de señales para el recuerdo ferviente, en este territorio, cuya quinta parte está ocupada por sierras y serranías! Pertenecía originariamente a la región de Cuyo, que en lenguaje autóctono quiere decir país de las arenas. En 1594 hizo la primera demarcación de la ciudad capital Luis Jofré de Loaiza y Meneses, poniéndola bajo la advocación de su santo patrono con el nombre de Nueva Palmira del Río Seco, que el fluir del tiempo, en distintas etapas, iba a transformar en San Luis de la Sierra, San Luis de la Punta, por haber sido fundada en la terminación de las sierras cordobesas, o San Luis de la Punta de los Venados, de donde se deriva el nombre de puntanos con que se distingue a los habitantes de esta provincia, autónoma desde 1820, cuando don José Santos Ortiz, elegido presidente del Cabildo, se hizo cargo del mando.

En su poema "*El señor de Renca*", Leopoldo Lugones trae la mención de otro lugar ilustre, cuando dice:

...permítanme que les diga
que la historia de ese pueblo
con gratitud nos obliga.
Pues en la primera victoria
de nuestro gran capitán
corrió sangre de sus hijos
según ustedes verán.

De allí, en efecto, era el sargento Baigorria. Y muchos otros granaderos que se cubrieron de gloria en San Lorenzo, de la fibra de Pringles, uno de los vencedores de Oncativo y La Tablada, y del general



Podemos ver aquí un aspecto de la imponente Quebrada de los Cóndores, prodigio de la naturaleza, que desemboca en el Potrero de los Funes.

LUIS: REALIDAD Y AÑORANZA

Pedernera, con justicia llamado el *"rey del ejército libertador"*.

Idéntica tradición en la cultura, donde se destacan los nombres de Juan Crisóstomo Lafinur, gran batallador en el terreno de las ideas, y el de Paula Domínguez de Bazán, cuyo nombre perpetúa la Escuela Normal de la ciudad capitalina, en los tiempos de formación. Línea de poetas con Polo Godoy Rojo, Antonio Esteban Agüero, María Delia Gatica de Montiveros y César Rosales, que llega a nuestros días. Con escultores como Antonio Nevot y Nicolás Antonio, y un pintor muy destacado: Vladimiro Melgarejo Muñoz. Herencia que acrecientan nuevos artistas y escritores, que se mezclaron con honor a los de todo el país, en el importante certamen realizado en 1965.

San Luis, a partir del paso del ferrocarril andino, en 1880, no cesa de crecer. Tiene muchos sitios de atracción, directa y natural, para el turista inquieto. Merlo, Piedra Blanca y Rincón del Este, en el límite con Córdoba, compartiendo con ésta la plenitud encantadora de la sierra de Comechingones, presentan a la naturaleza puntana, con transparentes riachos y cambiantes paisajes. A dos kilómetros de la capital está la aguada de Pueyrredón, en el valle del Chorrillo. Allí, Juan Martín Pueyrredón plantó una serie de ombúes. El Volcán es una espléndida quebrada, lugar de veraneo de los capitalinos, Asombra esa quebrada, con sus altas montañas y su río claro. Varios diques arman lagos muy atrayentes en diversos puntos, como el de Funes y el de Cruz de Piedra.



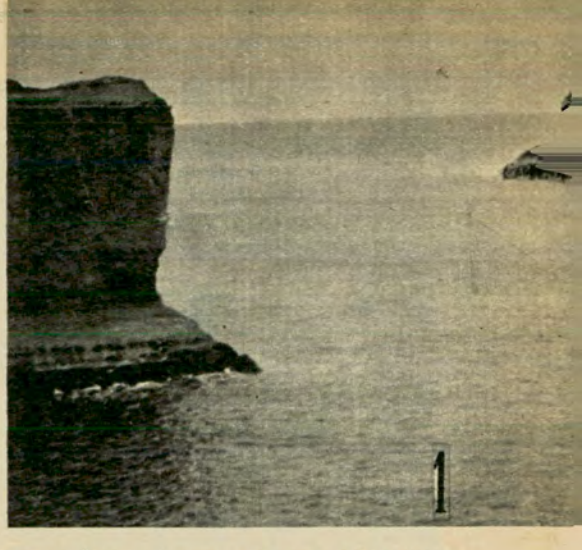
El Trapiche es otro de los lugares que más impresiona a los turistas que viajan a la provincia puntana. El territorio de San Luis está ocupado en su quinta parte por sierras y serranías.

La sierra austera no es inerme, sino rica en sustancias metalíferas: oro, plata, cobre, hierro, wolfram, antimonio, plomo. Y yacimientos de mica, mármoles, granitos, pizarras, yesos, caolín, arcilla y piedras lajas, que dan matices opuestos y alternados a sus estructuras de gran belleza. Cerca de la capital están las aguas termales de San Jerónimo y un pozo artesiano de 605 metros de profundidad, en El Balde.

Mercedes encabeza una región muy productiva. Fue fundada el 1º de diciembre de 1856 con el nombre de Fuerte Constitución, en momentos en que hasta allí llegaba ese alarido indio que da fondo a tantas obras magistrales a partir de la publicación de La Cautiva, el romántico poema de Esteban Echeverría. Está sobre la frontera Sur, al borde del río Quinto. En 1861, al transformarse en Villa, se llamó como ahora. Luego fue elevada a la categoría de ciudad.

San Luis avanza con el ritmo de los tiempos, aunque su trama moderna se mezcle con un aura tradicional. Hace poco, uno de nuestros principales matutinos destacó la presencia de una antigua industria, la de las alfombras que, para muchos entendidos, rivalizan con las de Persia. La realidad de un presente de trabajo y progreso en todos los sectores, no deja de lado la dulce añoranza de los tiempos —muchas veces heroicos— que se fueron yendo rumbo a la historia. •

HAY UNA ISLA GUANERA EN SANTA CRUZ



ES UN PARAJE CASI DESCONOCIDO, A PESAR DE SER UNO DE LOS SITIOS MAS CURIOSOS DE LA PATAGONIA

Por J. C. M.
Para Autoclub

EL 3 de mayo de 1520, una carabela de la expedición de Magallanes, la *Santiago*, capitaneada por Juan Rodríguez Serrano, reconocía por primera vez una corriente caudalosa de agua, a la que denominó Río de la Santa Cruz. Poco después el mismo Magallanes, que había invernado en San Julián, antes de atravesar el estrecho, se apostaba en la margen izquierda del río, bajo del paralelo 50, y dejaba fundada prácticamente la población de Santa Cruz, que había de ser más tarde capital del territorio patagónico.

Santa Cruz es un puerto antiguo, de viejos edificios, construidos con mampostería, ladrillos y algunos con chapas de cinc y tablas. Rodea al puerto una cadena de cerros arenosos, que lo protegen contra la crudeza del invierno y la violencia de los vientos, que en esa región alcanzan frecuentemente 150 Km por hora de velocidad. No hay árboles aborígenes. Apenas si los ventarrones permiten el desarrollo de tamariscos, arbolitos muy sufridos, semejantes a los pinos.

Fue una fortuna para mí encontrarme en aquellos días de marzo con el misionero Alberto de Agostini, conocido explorador italiano, que ha estudiado y descripto con entusiasmo la zona más interesante de la cordillera austral.

—*¿No ha visitado la isla del monte Leones?* —me preguntó cuando comentábamos la aridez de Santa Cruz.

—*Es la primera vez que oigo ese nombre.*

—*Es un paraje casi desconocido, a pesar de ser uno de los sitios más curiosos de la Patagonia. Vale la pena hacerle una visita. Hay allí un establecimiento que explota el guano de aves marinas.*

Añadió que era difícil llegar hasta aquella isla, pues estaba en la costa, fuera de la carretera, y los barcos no hacían escala allí; pero que tal vez pudiéramos viajar en algún camión de la compañía de Cabo Blanco, dueña del establecimiento encargado de la extracción del guano que era transportado desde la isla a la costa por alambre carril.

Hacia la isla

Una mañana partimos rumbo a la misteriosa isla, distante unas doce leguas al Sur. El terreno, apartándonos de la ruta hacia la costa era áspero, arenoso, sembrado de pedregullo, apenas cubierto de una vegetación que semejaba manchones aislados; aquí y allá: la mata amarilla, el incienso y el calafate, arbustos peculiares de la Patagonia. El suelo santacruceño forma depresiones escalonadas desde la cordillera hasta el océano, en un declive gradual que concluye en barrancas de cincuenta a cien metros de altura. Presenta ondulaciones y médanos, esquistos de diversas tonalidades que denuncian la existencia de yacimientos minerales, de cal, caolín, y arcillas aplicables en la industria, las cuales, sin embargo, son casi enteramente inexplotadas debido a la enorme distancia que guardan de los centros urbanos, a la dificultad de transporte y al temor de arriesgar capitales con resultados inseguros.

A pesar del aspecto desértico del panorama general, la monotonía se ve interrumpida con sorpresas de orden geológico, botánico o zoológico, en cuyas singularidades suele estribar precisamente el encanto de la Patagonia. De vez en cuando aparecía un rebaño de guanacos paciendo con sus chulengos, los cuales, antes de escapar, nos contemplaban tensas las orejas avizoras; grupos de avestruces; o bien surgía a nuestro paso la enorme liebre patagónica, que escapaba a saltos veloces hasta ocultarse detrás de un matorral o en una depresión. Después de viaje incómodo, llegamos al establecimiento guanero sobre la costa. Es un lugar estéril, arenoso, gredoso, salpicado de escasas gramíneas. Nos detuvimos frente a las instalaciones, y comenzamos a reconocer aquel extraño lugar.

La isla guanera

Bordeamos los acantilados, de líneas irregulares y tierra deleznable, que descienden a pico sobre las aguas, desde una altura de setenta metros. A trechos variaba la configuración geológica del suelo: mezclado con la arena, veíase un fino pedregullo de cuarzo y cristal. La tierra, esponjosa en parte, se deshacía bajo la presión de nuestras plantas como harina semiamasada. Las Barrancas caían verticalmente, pero poco antes de tocar las aguas presentaban un basamento en declive, duro, rocoso, que a trechos se sumergía y emergía más adelante, formando restingas. La acción secular de las aguas ha ido carcomiendo gradualmente la tierra, disolviéndola y arrastrándola al fondo del mar y formando anfractuosidades, cavernas y especies de acueductos.

A poco más de cien metros de la costa se alza una pequeña isla rectangular,



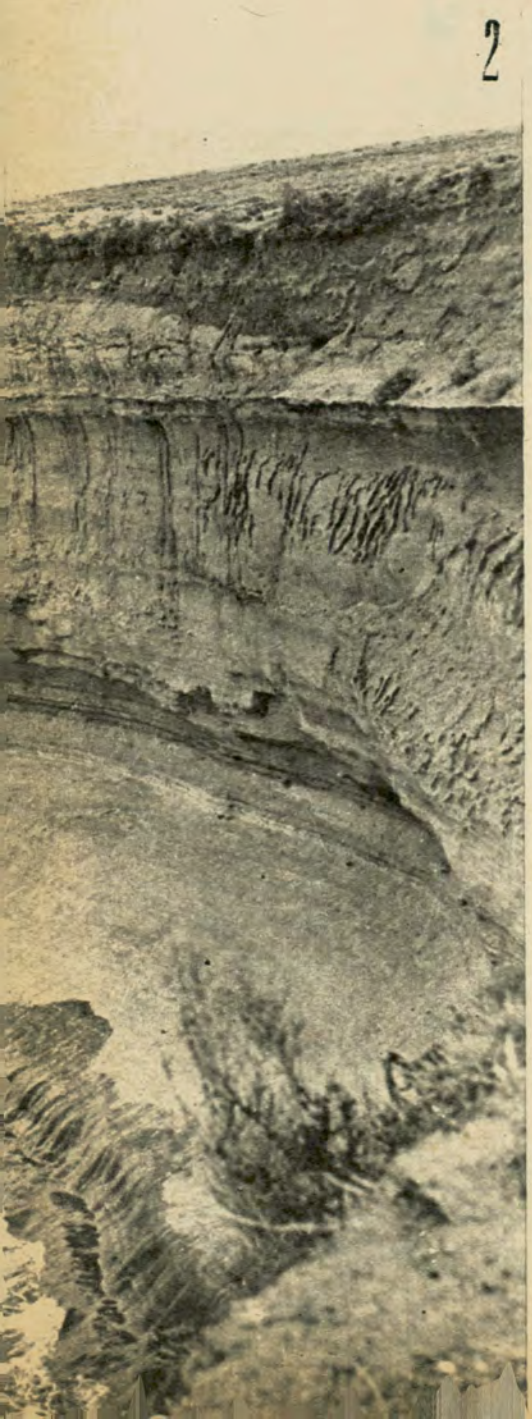


1 La isla de los Leones está separada de tierra firme por poco más de un centenar de metros. La acción de las aguas ha formado túneles y extrañas formaciones costeras.



2 Un rebaño de lobos y leones marinos tomando sol en la base de un acantilado frente a la isla Leones.

3 La topografía santacruceña ofrece las características que se advierten en el grabado, con sus colinas arcillosas y escasa vegetación.



2

de contornos irregulares, grisácea, elevada sobre el mar a un nivel algo inferior al de la orilla firme, de una superficie aproximadamente de tres hectáreas. Aunque el establecimiento guanero se halla en la costa, es allí, precisamente, en la isleta donde se recoge el guano producido por la deyección de las aves marinas.

Aquel depósito de guano tiene un valor inapreciable. La capa que se ha ido acumulando poco a poco a través de los siglos tiene un espesor de varios metros. Se calcula que hay trabajo de extracción para cuatro años.

El embate de las olas ha producido una escisión en el terreno fofo, hasta abrir un túnel o una faja que ha ido ahondándose y ensanchándose gradualmente con el tiempo, separando finalmente aquel fragmento de tierra y aislándolo totalmente de la costa. Este aislamiento de la orilla, su pronunciada elevación sobre el mar, las sales y esquistos del suelo, ha movido sin duda al instinto de las aves ictiófagas a posarse allí, radicando sus nidos y dejando sus secreciones. Son pájaros marinos, comedores de peces y crustáceos, principalmente gaviotas, petreles y cormoranes. Estos últimos hacen sus nidos en tierras aisladas en los acantilados y en los agujeros de las tierras borrascosas.

Extraña configuración

Descendimos prudentemente por una resquebrajadura abierta en la barranca, ayudándonos con la gruesa soga allí sujeta y nos deslizamos hasta el pie del acantilado, donde golpeaban rumorosamente las olas, deshaciéndose en gotas y espumas que nos salpicaban el rostro. Las salientes de la base son grandes bloques rocosos desprovistos de tierra, que las aguas han ido lamiendo y puliendo hasta dejarlas lisas.

En las paredes de la isleta guanera, se aprecian las distintas capas geológicas: la tierra presenta vetas horizontales de piedra y de arena o greda de diversos tonos. Las partes blandas son deshechas por las aguas, permaneciendo firmes las duras salientes. De este modo se ha ido formando, en el decurso de los siglos, una configuración extraña, caprichosa, que da un aspecto fantástico al paraje, con sus altos promontorios, sus grietas oscuras y sus declives rocosos. Aquí se ve un paredón erecto, de base pulimentada; allá cavernas profundas; más lejos túneles increíbles construidos por seres fabulosos; y, por último, lo más singular, la fragmentación del suelo en isla, con aquel espacio, probablemente al principio una península, y más tarde seccionada por la acción del mar, adonde ha ido a guarecerse una increíble muchedumbre de aves marinas.

Retornamos al lugar por donde habíamos descendido y subimos aferrándonos de la soga. Siguiendo por la costa pasamos al otro lado del establecimiento guanero, atraídos por una algarabía semejante a sonoros ladridos. Llegamos a un punto donde la costa forma una herradura, desde cuyos bordes pudimos contemplar un gran rebaño de lobos y leones marinos. Estaban asentados, jugueteando o durmiendo a los tibios rayos del sol. Aquella lobería estaba formada por unos trescientos animales. Algunos grandes machos, de la especie de los leones, peleaban disputándose la consorte. El vencido era alejado o se arrojaba al agua con estrépito. Sus movimientos en tierra son lentos y pesados, pero en el agua se mueven con extraordinaria agilidad. Nadaban sumergiéndose y emergiendo de tanto en tanto la cabeza, se sacudían para respirar con roncos bufidos.

Se ha dado en llamar al lugar *Monte Leones* por la presencia del león marino, foca mayor que el lobo marino, cuyo macho está adornado por una melena rala e hirsuta.

Sin duda, el monte o montículo, más bien, se allanó con el tiempo, separó y formó la isleta guanera. La isleta es elevada; a su altura no llegan focas; su característica principal es la acumulación de guano de aves marinas, particularmente de cormoranes. La isleta se une con el establecimiento de tierra firme por medio de una instalación moderna alambre-carril. Tanto los obreros como las herramientas de trabajo y el guano son transportadas por este medio, entre ambos puntos. El cable tiene una longitud de doscientos metros aproximadamente. El guano es cargado en una vagoneta pendiente del cable e impulsada por el transporte aéreo hasta el edificio de la orila opuesta, donde es almacenado. Allí es embolsado, pesado, rotulado y, finalmente, transportado en camiones hasta Santa Cruz, donde a su vez es embarcado con destino a Buenos Aires y al extranjero con fines de su industrialización.

Al atardecer regresamos a Santa Cruz en el mismo camión que nos había llevado, atravesando de nuevo los campos desiertos, hostiles, bajo el frío y el viento, sobre el terreno amarillento, salpicado de matorrales oscuros, que constituye la nota característica de la Patagonia meridional.

Tierra del Fuego ofrece múltiples testimonios de la grandeza de sus ventisqueros, de sus bosques, de las sierras y de la diversidad de sus costas. Este lago, de espléndida belleza, está ubicado en el distrito Lapataia.



Corte de piedra en el camino hacia Tierra Mayor, que bordea el río Tristen, en Tierra del Fuego, la gran desconocida austral de los argentinos.

Tierra Del Fuego Realidad y Leyenda

ES LA GRAN DESCONOCIDA DE LOS ARGENTINOS

Por RAUL VIANA

Para Autoclub

COMO símbolo de extrema soledad, de final del mundo, hace su aparición la parte más austral de nuestro país y del continente americano, en el diario que Pigafetta escribía durante la circunvalación del mundo por Magallanes. Los relatos de Marco Polo habían creado el acento barroco sobre los viajes. Multitud de incidentes, de gentes extrañas, de costumbres insólitas, marchaban de la mano de la mentira y el pintoresquismo imaginativo, apoyadas por sedas entretejidas con infinita sabiduría, tallarines chinos y lo mejor de todo, las especias que prontamente sazonarían los opacos menús de la Europa de siglos pretéritos. Tierra del Fuego proponía, por el contrario, la incomunicación total y el aislamiento. La expedición inglesa en la que viajaba el joven Darwin, trató de llevar a un indio ona (las otras dos razas indígenas son alcalufes y yaganes) y civilizarlo en Londres. Lo devolvieron, con vestimenta de caballero. Apenas desembarcado, sus connacionales lo despojaron, haciéndolo retornar a las modas ancestrales. Se olvidó de las ciudades y los días vividos en ellas. Se situó, de nuevo, en el corazón indómito de una majestuosa soledad, donde hasta los colores son sobrios, unidos, tensos y quietos.

Hasta allí llegaron numerosas misiones. Algunas fueron destruidas trágicamente. Al recuerdo dramático de los navegantes que temían tanto esta travesía por el sur del mundo, se vino a unir el de algún mártir. Luego surgió, plena y triunfadora, la epopeya salesiana, convocada por el espíritu profético de San Juan Bosco. Fueron civilizadores en el más alto sentido de la palabra. Llevaron recursos médicos, conocimientos de meteorología capacidad de exploradores, en el paralelo de una actividad práctica de magnífica generosidad e impetuoso valor, con el trabajo de evangelización. El lago Fagnano y la misión anexa conmemora a uno de los más destacados pioneros salesianos.

El pasado legendario tuvo su lado controvertido, con la aparición de los buscadores de oro, que bien pronto agotaron placeres poco ricos de ese metal, y la de los cazadores de lobos de dos pelos, matados sin norma. Gente de acción y de aventura, pasaban como una ráfaga por la gélida región. No se detuvieron en ella. Hasta la exploración más modesta, pero más necesaria y permanente, la de la lana, no nació la estabilidad humana en Tierra del Fuego. En Río Grande se instaló muy bien la raza Corriedale, pródiga en ejemplares campeones de ovejas de ese tipo. Son un millón de ovinos, que producen cuatro millones de kilos de lana y dos millones de carne. La soledad se hizo menor, con la existencia multiplicada de los establecimientos ganaderos.

Muchos suelen olvidar que Tierra del Fuego comprende no sólo la Isla Grande (20.912 Km²), sino también la Antártida Argentina (1.230.000 Km²), las Islas Malvinas (11.718 Km², siempre en proceso de reivindicación ante un antiguo despojo sufrido por la Argentina), las Islas Orcadas del Sur (1.064 Km²), las Islas Georgias del Sur (3.850 Km²), las Islas Sandwich del Sur (300 Km²) y las de Picton, Nueva Lennox, Luff y Augusto (351 Km²).



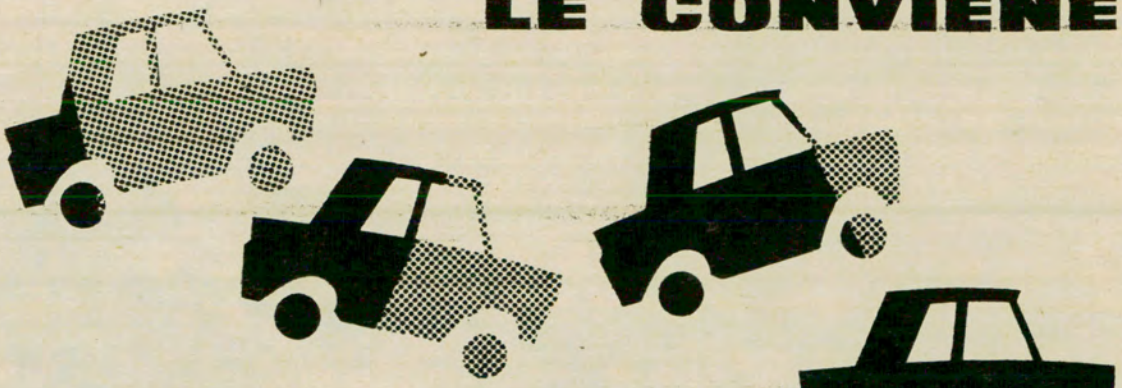
Esa es la jurisdicción del territorio Nacional de Tierra del Fuego, Antártida e Islas del Atlántico Sur, creado por decreto-ley Nº 2191, del 28 de febrero de 1957. La poca población de esas regiones está dada por esta cifra: 11.500 habitantes. Las cifras del censo hablan de la que se ha reunido en torno de la capital —Ushuaia— y Río Grande.

Tierra del Fuego es la gran desconocida de los argentinos. Se sabe vagamente que hay paisajes de increíble belleza; se fomenta, de vez en cuando, la explotación del petróleo en la tierra y de la cholga y la centolla en el mar; a veces se menciona la base naval de Ushuaia. Sin embargo, hay múltiples testimonios de la grandeza de sus ventisqueros, de sus bosques, de las sierras de Lucio López y Noguera, de la diversidad de sus costas. En parte el desconocimiento se debe a las distancias, (que antes eran abolidas por la frecuencia de excursiones turísticas de verano a los canales fueguinos y hoy por los servicios de aviones) y, lo que es esencial, por la falta de lugares para alojamiento de viajeros. Eso será remediado pronto con la terminación de las obras del Hotel Albatros, provisto de todos los adelantos modernos. Se abrirá de ese modo la posibilidad de un turismo que llamaríamos de tono contemplativo, frente al que se esteriliza en una dispersión superficial y pintoresca. Porque Tierra del Fuego es ajena a toda la retórica tradicional de los sitios de esparcimiento de los viajeros. En muchos aspectos, no propone una excursión, sino una auténtica exploración. Aún teniendo en cuenta a todos los que han conocido esas regiones, existen en Tierra del Fuego lugares prácticamente inéditos. Allí la naturaleza se presenta desnuda y elemental. Hay que adentrarse en una meditación como de alborear de la tierra. El canal de Beagle, la zona de Lapataia —donde los pescadores parecen perdidos en la inmensidad—, el río Candelaria o la Bahía Thetis estucturan una zona en que el fluir del tiempo se ha hecho más lento, configuran un aire extraño, para la solemne armonía de un paisaje de hermosura adentrada. Todo está como detenido. Lo contrario al acecho hirviente del trópico. El perfecto contrafuerte para un mar claro, bravío y legendario, con el abrigo de puertos pequeños, como Herberton y Remolino, que se abren mínimamente sobre el canal de Beagle.

El frío, tradicionalmente, clarifica los procesos mentales humanos. Crea un sentido perentorio de hospitalidad en los que llegan a hacer de la proximidad de los hielos y la nieve su habitáculo. Los fueguinos son tradicionalmente abiertos y comunicativos. El chisporroteo del calor humano lucha contra una perenne sensación de soledad vertical, de alejamiento y nostalgia. La adecuación de la vida al medio, tal como lo siente la corriente migratoria que vino de Europa a poblarnos se agudiza ante la impotente desmesura de los espacios a conquistar. Por eso en la historia de Tierra del Fuego menudean las acciones de intrepidez y coraje, de trabajo paciente y a veces heroico. Su geografía lineal es la última estación, antes del casquete de hielo eterno del Polo, donde el laberíntico color del mundo se serena en una defintiva blancura. •

CONTRATADO CON LA CAJA NACIONAL DE AHORRO POSTAL

OTRO SEGURO QUE
TAMBIEN LE CONVIENE



AUTOMOVIL CLUB ARGENTINO
F.I.A.-A.I.T.
F.I.T.A.C.

SEGURO DE AUTOMOTORES
*CONTRA TODO RIESGO

A TARIFAS, CONDICIONES Y FRANQUICIA QUE BRINDAN UN POSITIVO BENEFICIO ECONOMICO

POLIZA Nº 2 DEL SERVICIO DE PREVISION PARA SOCIOS

EJEMPLOS ILUSTRATIVOS SOBRE CAPITALES ASEGURABLES Y PRIMAS ANUALES

CONSULTE SOBRE EL MODELO DE SU INTERES Y SU CAPITAL VIGENTE AL CONCRETAR EL SEGURO

AUTOMOVILES	CAPITAL ASEGURABLE	PRIMA ANUAL
CITROEN 2 CV-63	$ 430.000.-	$ 17.800.-
CHEVROLET STAND.-47	420.000.-	19.500.-
CHEVROLET SPEC.-64	1.080.000.-	39.100.-
DI TELLA 1500-65	1.000.000.-	33.900.-
FIAT 1100-60	510.000.-	20.600.-
FIAT 1500C-65	1.030.000.-	34.500.-
FORD STANDARD-48	330.000.-	18.000.-
FALCON STANDARD-65	1.250.000.-	42.100.-
IKA ESTANCIERA-59	410.000.-	22.400.-
MERC. BENZ 300SL-64	4.300.000.-	124.300.-
OLDSMOBILE STAND.-61	1.200.000.-	62.200.-
PEUGEOT 403-62	730.000.-	28.600.-
PEUGEOT 404-65	1.110.000.-	35.900.-
RAMB. C. CUSTOM-63	740.000.-	33.100.-
CLASS. 660-TORNADO-65	1.250.000.-	42.100.-
AMBASSADOR 990-64	1.070.000.-	38.900.-
RENAULT DAUPHINE-62	420.000.-	19.000.-
RENAULT GORDINI-64	550.000.-	21.700.-
VALIANT II-63	980.000.-	37.300.-
VALIANT III-65	1.400.000.-	44.700.-

LA PRIMA ANUAL YA INCLUYE:

A LA COBERTURA DEL RIESGO DE RESPONSABILIDAD CIVIL HACIA TERCEROS POR:
$ 1.000.000 - EN DAÑOS CORPORALES Y MUERTE A PERSONAS
200.000 - EN DAÑOS MATERIALES A COSAS

B LA COBERTURA DE APARATOS DE RADIOTELEFONIA Y/O TELEVISION, CON SUS RESPECTIVAS ANTENAS, CALEFACCION Y/O REFRIGERACION INSTALADOS PERMANENTEMENTE EN EL VEHICULO

FRANQUICIA A CARGO DEL ASEGURADO
0,50% DEL CAPITAL ASEGURADO, CON UN MINIMO DE $ 2.000 EN C/SINIESTRO

INFORMES Y ASEGURAMIENTO EN CASA CENTRAL, DEPENDENCIAS PROPIAS (ESTACIONES DE SERVICIO Y CAMINERAS) Y FILIALES, DELEGACIONES Y DELEGADOS EN TODO EL PAIS

* ROBO O HURTO — INCENDIO — ACCIDENTES — MUERTE EN ACCIDENTE AUTOMOVILISTICO HUELGA Y/O TUMULTO O ALBOROTO POPULAR — INUNDACION, DESBORDAMIENTO O TERREMOTO — GRANIZO - RESPONSABILIDAD CIVIL HACIA TERCEROS

AUTOMOVIL CLUB ARGENTINO

PUBLICIDAD A.C.A.

*581

GUÍA PARA EL AUTOMOVILISTA Y EL TURISTA

D.K.W. Auto Union SERVICE GARANTIZADO

EN PLENA ZONA NORTE

DIESEL - SEAVER

S. A. C. I.

Carlos Pellegrini 1546 — Buenos Aires

T. E. 41 - 1282
T. E. 42 - 7520

Concesionaria Oficial de Industria Automotriz Santa Fe S. A. Fábrica Argentina de Vehículos DKW AUTO UNION

Departamento Autos Usados: Sucursal ONCE, *Urquiza 48*

VENTAS — SABADOS Y DOMINGOS ABIERTO
TALLERES — SERVICIO DE GUARDIA: SABADOS Y DOMINGOS
LAVADO — ENGRASE — ALINEACION y BALANCEADO

SERVICIO AUTORIZADO

BALANCEADO ESTATICO Y DINAMICO DE RUEDAS

Descuento a los socios del A. C. A.

UGARTECHE 3288 T.E. 71-9751

IGNACIO GIRO

D. K. TODO

REPUESTOS Y ACCESORIOS NACIONALES E IMPORTADOS

CRAMER 2563

T. E. 78 - 8171 (casi esq. Monroe)

TALLERES SPORT S.R.L.

Service autorizado - Engrase especializado - Chapa - Pintura.

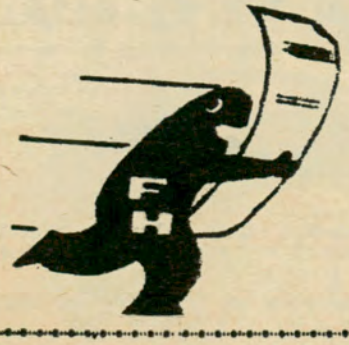
Repuestos legítimos y nacionales aprobados por I.A.S.F.S.A.

Descuentos a socios del A.C.A.

HONDURAS 5857 T. E. 77 - 0146
(Altura Juan B. Justo 1500) 773 - 1325

AUTO CLUB

Anunciar en la GUIA PARA EL AUTOMOVILISTA Y EL TURISTA que aparece en las páginas de AUTOCLUB, significa tomar contacto directo con más de 325.000 socios del AUTOMOVIL CLUB ARGENTINO, de alto poder adquisitivo y a los cuales no puede resultar indiferente el especial interés de su mensaje publicitario.



El cristal curvo de su automóvil está en

FRUMENTO HNOS.

S. A. C. I. F. I.

IMPORTADORES - COLOCACION INMEDIATA

ALVAREZ THOMAS 928/44
T. E. 55 - 0446 y 54 - 1880

Sucursal Ramos Mejía:
RIVADAVIA 14782

Borgward
SERVICE GARANTIZADO

Borgward

Repuestos y Accesorios
Nacionales e Importados
ISABELLA
B 611 - R-D
Servicio mecánico completo
TEDMA S. R. L.
IMPORTADORES
Descuentos especiales a socios del A.C.A.
CONSTITUCION 1049 26-0373

Buick
SERVICE GARANTIZADO

BUICK

Mano de obra especializada. Repuestos legítimos

BIMOTOR ARGENTINA
S. A. C. e I.
RIOJA 936 T. E. 93 - 0322 y 93 - 5972

Cadillac
SERVICE GARANTIZADO

AGUIRRE, MASTRO Y CIA.
SOCIEDAD ANONIMA
Servicio
CADILLAC,
OLDSMOBILE
Y PONTIAC
REPUESTOS Y
ACCESORIOS LEGITIMOS
AUSTRIA 2658 T. E. 83-8310
(a una cuadra del A. C. A.)

Citroen
SERVICE GARANTIZADO

PARA SU CITROËN 2 CV
TALLER AUTOMEC
Atendido por ex técnico de Citroën
SERVICE
ESPECIALIZADO
MECANICA
GENERAL
STOCK COMPLETO DE REPUESTOS
Socios del A C. A. descuento especial
GARCIA DEL RIO 3240, alt. Cabildo 3700
T. E. 701 - 0298

De Carlo
SERVICE GARANTIZADO

Fiat
SERVICE GARANTIZADO

LAPRIDA S. A.
CONCESIONARIO
FIAT
LAPRIDA 2150/60
a una cuadra de Avdas. Las Heras y Pueyrredón con Taller de Service en el centro de la ciudad.
T. E. 84-0212 y 83-3862

ANEXO J
ISARD - DE CARLO
REPUESTOS Y
ACCESORIOS
ENV. AL INTERIOR
CONTRA REEMBOLSO
JUAN B. JUSTO 4300 CAP. FED.

Di Tella
SERVICE GARANTIZADO

BIMOTOR ARGENTINA
S. A. C. e I.
Concesionarios
oficiales
SIAM DI TELLA
AUTOMOTORES S. A.
Service y Venta:
RIOJA 936
T. E. 93-0322/5972 y 97 - 2086

AUTO CLUB

Para vender y vender más es necesario anunciar en AUTOCLUB, el medio que llega y permanece en el hogar; sus lectores son sus futuros compradores.

GERSIL
REPUESTOS Y ACCESORIOS
LEGITIMOS
SIAM DI TELLA
Ford
FORD FALCON
VENTAS POR MAYOR Y MENOR
NAZCA 1269, Cap. Federal T. E. 59 - 2656

FIAT
CONCESIONARIO

1500-C FAMILIAR - 1500-C GRAN CLASE
FIAT MULTICARGA - FIAT 600 E



PERU S. C. A.

GARANTIA EFECTIVA. LA MEJOR TASACION DE SU COCHE USADO. AJUSTAMOS LA OPERACION A SUS POSIBILIDADES. 4.500 M² DE MODERNO TALLER, CON EL MAS AVANZADO Y COMPLETO INSTRUMENTAL ELECTRONICO. MANTENIMIENTO PERMANENTE CON TECNICOS ESPECIALIZADOS

Solicite vendedor a domicilio

En pleno centro: PERU 470 y entradas por Venezuela 543 - Bolívar 455. T. E. 34-1000 - 0995 - 4269

ESPECIALIDAD

FIAT

Juan Carlos Biondino

IMPORT. EXPORT. FABRIC. DISTRIB.

REPUESTOS Y ACCESORIOS

TAGLE 2547 a 1 paso A. C. A.

Equipos DEPORTIVOS

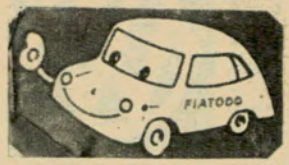
(Descuentos Especiales a Socios del A. C. A.)

B 315

REPUESTOS Y ACCESORIOS NACIONALES E IMPORTADOS

FIATODO

804



SARMIENTO 3899 esq. SALGUERO

LA ESQUINA "FIAT" DE BUENOS AIRES T. E. 87-1992 - 1852

ESTABLECIMIENTOS

TATEOSSIAN Hnos.

La casa mejor surtida en

REPUESTOS Y ACCESORIOS

PEUGEOT y CITROËN

IMPORTACION - FABRICACION

Socios del A. C. A. descuentos especiales.

CABELLO 3363-65

(Alt. Avda. del Libertador 2500)

T. E. 71-3952 - 71-8959 - 72-3957

Isard

SERVICE GARANTIZADO

TALLERES MECANICOS

SAN EDUARDO

PEUGEOT

MANTENIMIENTO AUTORIZADO

Fabricamos y colocamos soportes de paragolpes de acero tipo amortiguable, alargados, exterior e interior con su cubre piedra.

Refuerza su base de carrocería compacto

VENTA DE REPUESTOS LEGITIMOS

Dr. J. F. ARANGUREN 1061, Caballito

T. E. 99 - 8813

CUIDE SU ISARD

No lo confíe a manos inexpertas.

Un técnico especialista, ex jefe de línea de armado en fábrica, lo atenderá personalmente en su nuevo y propio local de Av. J. B. JUSTO 3230

Auxilio permanente: 55-8820

D'ANGELO PREPARA TURISMO MEJORADO

VENTA DE REPUESTOS LEGITIMOS. Sábados abierto todo el día; domingos hasta las 13 horas. Enviamos al interior contrarreembolso.

Mercedes Benz

SERVICE GARANTIZADO

Peugeot

SERVICE GARANTIZADO

Renault

SERVICE GARANTIZADO

TALLER ALVAREZ

Service Especializado

MERCEDES BENZ

* Mecánica general
* Electricidad
* Alineación de Dirección
* Balanceado de Ruedas
* Chapa y Pintura

Arias 3153

Altura Cabildo 4500 T. E. 701-7733

HELLER Hnos.

SERVICIO AUTORIZADO

PEUGEOT

Técnicos Especialistas

Balanceado Electrónico

REPUESTOS LEGITIMOS

CRAMER 3274 - 76 T. E. 70-0325



todoIKA

REPUESTOS Y ACCESORIOS IKA - RENAULT DI TELLA

REPARACION DE CAÑONERAS RENAULT

CABILDO 78 - Alt. Pavón 2100

Tel. 208 - 4922 - AVELLANEDA

AUTOCLUB llega a los hogares de 340.000 miembros del A. C. A.

BOZZI AUTOMOTORES S.R.L.

MECANICA — CHAPA — PINTURA — ELECTRICIDAD

ESTACION DE SERVICIO — ALINEACION Y BALANCEO

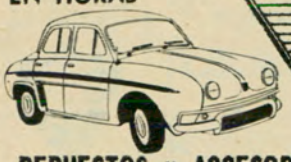
VENTA DE REPUESTOS LEGITIMOS

CAVIA 3297

(alt. Av. Pte. Figueroa Alcorta 3600)

T. E. 72 - 4207 Av. Pte. FIGUEROA ALCORTA 3533

SERVICIO AUTORIZADO

MECANICA INTEGRAL
REPARACIONES EN HORAS
Renault

REPUESTOS y ACCESORIOS LEGITIMOS
También para modelos 1951 4 C. V.
SALTA 1160 / 64
T. E. 23 - 8913 y 23-5673 Bs. AIRES

Volkswagen
SERVICE GARANTIZADO

GERMANIA S.C.A.
MECANICA ELECTRICIDAD REPUESTOS LEGITIMOS
VOLKSWAGEN
DTO. 10 % A SOCIOS DEL A. C. A.
Cnel. NICETO VEGA 5233
T. E. 773 - 0891
(a 1 cuadra de Av. Córdoba 5200)

ARONDE VOT SIMCA
REPUESTOS y ACCESORIOS
SIMCA FIAT
IMPORTACION FABRICACION
ENRIQUE BECERRA FANDIÑO e Hijos
GUISE 2093 Alt. Av. Sta. Fe 3260
Tel. 83-2963 Bs. As.

SERVICE ESPECIALIZADO
en la línea **IKA**
- Mecánica
- Chapa
- Pintura

Renault
SAN MARTIN, PORTNOI Y Cía.
en su nuevo local:
Cochrane 2446 T. E. 51-4024
y
Congreso 4906 T. E. 52-5580
Capital Federal

CASA CARPE
ACCESORIOS PARA AUTOMOVILES, LEGITIMOS E IMPORTADOS, EN SU LINEA MAS COMPLETA
RADIOS - RELOJES

FORD	CHEVROLET
FALCON	SUPER
TAUNUS	OPEL
PEUGEOT 403-404	FIAT
VALIANT	RENAULT
FARGO	RAMBLER

ROJAS 1901
Esq. J. B. Justo 59-0784

REPUESTOS LEGITIMOS
GERMANY MOTORS
TALLER AUTORIZADO
VOLKSWAGEN
- MECANICA
- ELECTRICIDAD
- CHAPA Y PINTURA

Socios A. C. A. 10 % dto.
EL SALVADOR 4186
T. E. 89 - 6164

OPEL
REPUESTOS LEGITIMOS
La casa más surtida del mundo, en la tradicional esquina de
VIAMONTE y PARANA
ORIENTACION MECANICA S. A.
VIAMONTE 1505
T. E. 42 - 1596

LA REVISTA AUTOCLUB
tiene una circulación documentada de 340.000 ejemplares en esta edición, tirada que aumenta regular y constantemente. Por esta razón y atendiendo al alto nivel adquisitivo de sus lectores, es el vehículo publicitario de mayor eficacia en el país.

REPUESTOS Y ACCESORIOS

Studebaker
REPUESTOS LEGITIMOS
CHARCAS AUTOMOVILES S.R.L.
MARCELO T. DE ALVEAR 399 (ex Charcas) T. E. 32 - 9179

LANZANI y GHIOTTI
LA CASA DEL AMORTIGUADOR
"25 años en la especialidad"

- TREN DELANTERO
- AMORTIGUADORES
- CAJA DE DIRECCION
- ALINEACION DE DIRECCION
- BALANCEO DE RUEDAS
- DIRECCION
- FRENOS
- EMBRAGUE

VIRREY LINIERS 227 - 47 - 65 - altura RIVADAVIA 3400

Adm. T. E. 89 - 2357
Playa 89 - 3224
Taller 89 - 3582

LA CASA DE LAS BUJIAS

CHAMPION · AUTOLITE · BOSCH · LODGE · K·L·G · AC · HASTINGS



WALTER GOICOECHEA
IMPORTADOR
MONTEVIDEO 623, Cap.
40 - 3237/3372

REPUESTOS Y ACCESORIOS
SIMCA
- ARONDE - ARIANE VDT
- PEUGEOT 403 - 404
- FIAT 600 - 1100 - 1500 etc.

ANTONIO PEREZ FANDIÑO
CERVIÑO 3802/04 - esq. Malabia
Tel. 72-4817 - Bs. As.

CARBURACION

CARBURADORES
BOMBAS DE NAFTA
BOMBAS ELECTRICAS

ROBERTO
Atendido por sus dueños
TECNICOS ESPECIALIZADOS
JUANA AZURDUY 2435 - T. E. 701 - 5568
(Altura Av. Cabildo 3500)

AUTOCLUB llega a los hogares de 340.000 miembros del A. C. A.

Cristales de Seguridad

CASA JULIO
Colocación y venta de CRISTALES DE SEGURIDAD, COLISAS Y PERFILES DE GOMA.
Importadores - Especialidad en
CRISTALES CURVADOS
BONPLAND 1441/43 Buenos Aires
Teléfonos: 772 - 5645 y 771 - 4294
Suc. Nº 1, Juan B. Alberdi 2974/76
Tel. 61 - 8452

OSVALDO S. R. L.
CRISTALES DE SEGURIDAD
PLANOS Y CURVADOS
Colisas, perfiles de goma y cerrajería para automotores.
ELECTRICIDAD DEL AUTOMOVIL
Descuento especial a socios del A. C. A.
Colocación y ventas:
Av. EL CANO 2922
T. E. 54-1036 y 73-1903

ELECTRICIDAD DEL AUTOMOVIL

CROMADOS

CROMADO DE LLANTAS
ZINC CROMATIZADO
ESTAÑADO POR INMERSION
ESTAÑADO ELECTROLITICO
JUAN MANZORRO
BOULOGNE SUR MER 565
VILLA MAIPU - Ptdo. San Martín
Teléfono 740 - 9008

ELASTICOS

Elásticos "ANGELITO"



Colocación y reparaciones - Especialistas en Peugeot, Fiat, Chevrolet 400, Valiant, Falcon, Siam, M. Benz, etc., en su vigésimo aniversario al servicio del automotor.
MONROE 4069 T. E. 52 - 5262

POTENCIA
ECONOMIA
ENCENDIDO VEGAS S.R.L.
VELOCIDAD
RENDIMIENTO
Agente oficial de **ELECTROTECNICA DEL AUTOMOVIL**

FASFILTER
ALLIGATOR

Nuevo sistema de filtrado de aire
Equipo de ignición a transistores

Disponemos de **levas especiales para distribuidores**
PEUGEOT 403 - 404,
FIAT 1500 - 750,
CHEVROLET SUPER,
VALIANT y TORNADO JET

Descuento especial a socios del A.C.A.
Avda. CABILDO 3310/20 T. E. 70-4729 y 5378

AUTOCLUB es la revista de automovilismo de **mayor tirada** en América latina

CREDITO AUTOMOTOR ARGENTINO S.A. · BUENOS AIRES

CREDITOS PARA LA ADQUISICION DE AUTOMOVILES, CAMIONES, TRACTORES, MAQUINARIA AUTOMOTRIZ

CENTRAL: VIAMONTE 1703 — T. E. 41 - 1840 — Buenos Aires.
LINIERS: Rivadavia 11428 "Galería Crédito Liniers", local 79.
Constitución: Brasil y Bdo. de Irigoyen "Galería Brasil", local 1.

SUCURSALES INTERIOR:
La Plata — Mar del Plata — Bahía Blanca — Tandil — Rosario — Mendoza — Salta — Santiago del Estero

GOMERIAS

GOMERIA "EL CID"

Su esquina amiga

Cubiertas y cámaras nacionales de primera calidad, todas las marcas y medidas.

ATENCION ESPECIAL EN AGRICOLAS

Remitimos al interior contrarreembolso
Anexo: Venta y reparación de ruedas

Balanceo dinámica y estática

DESCUENTO SOCIOS A. C. A. 15 %
Colocaciones sin cargo

RECUERDE **"EL CID"**
Avda. EL CANO 3299, esq. SUPERI
Buenos Aires

RADIO PARA AUTOMOVILES

"ELE" AUTO RADIO

INSTALACIONES
ANTENAS
REPARACIONES

Service Autorizado AUTOVOX

Av. Juan B. Justo 6215
T. E. 67-1588 BUENOS AIRES

AUTO RADIO
CATEBAR

FABRICACION - VENTA

Reparación e Instalaciones

Agentes Autorizados
AUTOVOX, MOTOROLA

BLAUPUNKT NORMAN

Descuentos a los socios del A.C.A.

ALSINA 2074 T.E. 48-8709

Capital Federal

RADIO SANDOR

LA CASA MAS ANTIGUA EN

RADIOS PARA AUTOMOVILES

(fundada en 1932)

Todas las marcas y modelos, imp. y nac. Amplio stock de todos los modelos de ANTENAS. SERVICE E INSTALACIONES EN EL LOCAL. Horario corrido de 8 a 18.30 hs.

Y AHORA... PASACINTA MAGNETICA ESTEREO PARA AUTOMOVIL.

CORDOBA 1101/1107 44-7743 y 41-7833

AUTO RADIO NORTE

ESPECIALISTA RECEPTORES Y TOCADISCOS EUROPEOS

SERVICE AUTORIZADO Y AGENTE OFICIAL

AUTOVOX - BLAUPUNKT - MOTOROLA - RCA VICTOR

Anexo: Calefactores y Aire Acondicionado para autos. Instalaciones en el día

AV. MAIPU 1275 T. E. 797-2809
VICENTE LOPEZ

SILENCIADORES Y CAÑOS DE ESCAPE



SILENCIADORES Y CAÑOS DE ESCAPE

Para todas las marcas

EQUIPOS ABARTH para Peugeot - Fiat - Ford - Chevrolet - Valiant

CASA LUNERTI

BULNES 739 T. E. 86-1343

TALLERES MECANICOS

SEÑOR AUTOMOVILISTA

TALLER MIRTA

LE RECTIFICA INTEGRALMENTE SU MOTOR CON UN ANTICIPO Y DIEZ MENSUALIDADES

1º Trabajos garantidos por escrito.
2º Balanceo electrónico en los motores.
3: Matrices originales para árbol de levas.
4º Tratamientos y baños especiales.
5º Materiales de primera calidad.

MARIANO ACHA 1669 CAP. 51-4380

Señor SOCIO:
Examine detenidamente esta guía: le resultará beneficiosa.

LIMPIAPARABRISAS

Trofeos y Medallas

CASA BELLUNI

Medallas - Platería
Trofeos - Creaciones

TALLERES PROPIOS
CANGALLO 1161, Bs. As.
T. E. 35-1282 - 0562

VARIOS

DIMETAL

S.A.M.C.I.

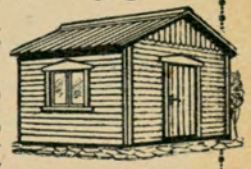
BRONCE - COBRE ALUMINIO

Flejes sobre Medida
Chapas - Barras - Caños - Alambres - Planchuelas - Perfiles - Cintas

Bmé. MITRE 2624 T. E. 48 - 4388 - 9673

CASILLA PORTABLE

"RELAMPAGO"



FACIL DE ARMAR. Ideal para depósito, vivero, garaje, cuadrillas, taller, fin de semana, etcétera. Construida en madera cepillada nacional. Techo asfáltico acanalado. Con 1 puerta, 1 ventana. Sin piso. 3 x 3 m. Precio en fábrica **$ 20.000.—**
Hay otros modelos. Env. al interior. Solic. catálogo

Av. CABILDO 4460-Bs. As.-T.E. 70-0803

AUTOCLUB

es la revista de automovilismo de **mayor tirada** en América latina.

LIMPIAPARABRISAS, CERRAJERIA LECROM S.R.L.

Venta y Reparación Americanos, Europeos y Nacionales.

AV. JUAN B. JUSTO 3327

T. E. 58-9951
Buenos Aires

NO CONFUNDIR

LA LINEA MAS COMPLETA. Descuento 10 % a socios del A. C. A.



GUITARRAS
QUE SON GUITARRAS!

ELECTRICAS
EQUIPO COMPLETO
guitarra amplificador y funda.
$1.490
MENSUALES
sin anticipo



GUITARRAS
30 modelos
desde $ **550** por mes

GRAN SONORIDAD
90 años de experiencia

ANTIGUA CASA NUÑEZ
SARMIENTO 1573 - TEL. 46-7164

HOTELES

HOTEL REGIDOR
TUCUMAN 451 - Bs. Aires
EN PLENO CENTRO
Tel. 32-9415
100 aptos. con baño priv.
Aire acondicionado
AMERICAN BAR
Próximamente con cocheras individuales propias
Anexo:
HOTEL SAN ANTONIO
Tel. 32-5381
PARAGUAY 372 - Bs. Aires
Baño priv. - Restaurante - Estacionam.





HOTEL **CRILLON**
Refrigeración
Grill y salón de té danzante
Apartamentos con baño privado y teléfonos
DOS PERSONAS, desde $ 1.000.—
SANTA FE 796 esq. ESMERALDA
T. E. 32-8181/9
Frente a la Plaza San Martín
BUENOS AIRES

PROMENADE
HOTEL
SU CASA EN BUENOS AIRES
Exclusivamente familiar
Reservas: 31-5851 y 31-5761
CHARCAS 444 **32-5681/5**

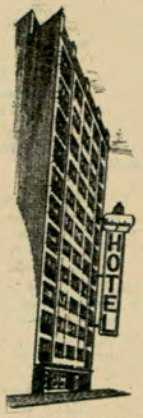
EN BUENOS AIRES:



ITALIA HOTEL ROMANELLI
UNICO CON GARAJE PROPIO
RECONQUISTA 647 - T. E. 32-6361
130 Habitaciones — 130 Baños privados — 130 Teléfonos
RESTAURANTE A LA CARTA
AIRE ACONDICIONADO Dirección Telegráfica ROMAHOTELES

EN BUENOS AIRES

Embajador Hotel
100 HABITACIONES
TODO CONFORT
EN LO MEJOR DEL BARRIO NORTE
Teléfono
Baño Privado
Calefacción y
Aire Acondicionado Central
TV.



C. PELLEGRINI 1185
(Casi esq. Sta. Fe)
Dir. Teleg. Embahot
Buenos Aires
Teléfonos:
44-2739 - 44-5371
44-0885 - 44-2924
ADHERIDO AL A. C. A. 44-6350

Y... CON LA TRADICIONAL ATENCION DE 1930 Y EL CONFORT DE ACTUALIDAD

Gran Hotel San Carlos
100 HABITACIONES AMPLIAS
Bien aireadas, con profusión de luz y sol. Todas con baño privado. Agua caliente, Calefacción, Teléfono, Radio, Televisión.
En el corazón de Bs. Aires: Suipacha 39
A un paso de todo. T. E. 40-7021 al 26

HOTEL ESSEX
Sesenta apartamentos con baño privado y teléfono
POSADAS 1557 **T. E. 42-3471/6**
BUENOS AIRES

LAFAYETTE HOTEL
100 departamentos lujosamente amueblados. En pleno centro.
RECONQUISTA 546 **T. E. 31-9581**

NAPOLEON HOTEL
70 habitaciones con baño y teléfono
Situado en las avenidas principales
Av. de MAYO 1365 y RIVADAVIA 1364
T. E. 37-2031 con 70 internos
Buenos Aires

VIAMONTE HOTEL
Dirección Telegráfica "VIAMONTEL"
VIAMONTE 833 **T. E. 31-5241/47**
BUENOS AIRES

PRINCE HOTEL
Todas las habitaciones con baño, teléfono y calefacción
ARENALES 1627
Dirección telegráfica: PRINCEHOTEL
T. E. 41-8004, 42-4853, 41-8275, 42-3546
y 60 internos.

BRISTOL HOTEL
124 habitaciones con baño privado
CERRITO 284 y SARMIENTO
T. E. 35-5401/09
BUENOS AIRES

HOTEL TRES SARGENTOS
Departamentos con baño privado - Radio Televisión - Teléfono - Aire acondicionado Agua caliente - Agua helada Calefacción.
TRES SARGENTOS 345 - T. E. 32-6081

RESTAURANT

RESTAURANT CHINO "EL DRAGON DE ORO"
金龍大酒樓
SALON DE TE Tradicional confort Oriental
PLATOS TIPICOS - PRECIOS POPULARES
Avda. SANTA FE 975/81
Buenos Aires
Tel.: 41-6981
44-6498

MAR DEL PLATA

HOTEL AUGUSTO

60 Habitaciones con Baño Privado y Teléfono - Calefacción - TV (opcional) - American Bar y el exclusivo "Service Augusto" - A dos cuadras del Casino y del mar.

Descuento especial a socios del Automóvil Club Argentino

BOLIVAR 2370 MAR DEL PLATA T. E. 27050 y 27059

ROSARIO

GRAND HOTEL ITALIA
(Sucesores de Albino Pogliano S. R. L.)

GRAN SALON RESTAURANTE A LA CARTA - BAR - 200 HABITACIONES CON SUS CORRESPONDIENTES BAÑOS, TELEFONOS, CALEFACCION, AIRE ACONDICIONADO, ETC.

Salones de Recepción, Cabinas telefónicas, Peluquería.

Dirección Telegráfica: HOTEL ITALIA

Maipú 1065 T. E. 60061/66 Rosario

VENADO TUERTO

EN VENADO TUERTO VISITE EL

HOTEL RIVIERA

70 MODERNAS HABITACIONES CON BAÑO Y TELEFONO

AIRE ACONDICIONADO

GRAN RESTAURANT Y BAR

(Calefacción y refrigeración)

T. E. 1699 y 1700

ALVEAR esq. BELGRANO

VENADO TUERTO

Prov. de Bs. As.

CASA "THOMAS"
REMATES - FERIAS
Comisiones - Cereales - Transportes
SUB AGENTE FIAT
SANTAMARINA s/Nº Tel. 72
ORIENTE (Bs. Aires) F. C. G. R.

CASA ZUBIRI S.R.L.
CEREALES - COMISIONES - Representaciones - Agentes John Deere - Shell - Volcán - Philips - Seguros - Accidentes y granizo.
ORIENTE (Buenos Aires) Tel. 86

REPARE USTED...

(Viene de la pág. 161)

(1) La toma de aire ("choke"), cebador o estrangulador, es el conjunto de piezas que sirven para abrir o cerrar la entrada de aire en la garganta o boca del carburador. Está compuesta por una perilla, varilla o cable de acero y el disco o mariposa. La perilla está fijada sobre el tablero de los instrumentos y es usada a mano; pero en algunos modelos, el "choke" es automático.

(2) En algunos modelos de automotores el tambor de la llave se halla adosado a la columna del volante de la dirección. En este caso, la prueba se realiza en dicho lugar, y para tener mayor seguridad de si la falla radica en el interior del tambor o en las conexiones externas, se utiliza una moneda de 1 peso, 10 ó 25, apoyándola por su parte plana, en tal forma que pueda abarcar todas las tuercas que ajustan los cables al tambor. En realidad, lo que se intenta hacer con la moneda es un puente o circuito entre todos los cables, con lo que se consigue el mismo efecto que logra la llave de contacto. Esta prueba se hace al mismo tiempo que se aprieta el botón del arranque; no existe riesgo de contacto. Si los cables están blindados, se realizará la tercera operación.

(3) En el supuesto caso de que el conductor se encontrase sin ayuda, debe proceder de la manera siguiente: colocar la palanca de velocidades en neutro (punto muerto) y la llave de contacto en posición de marcha, y luego valerse para la puesta en marcha del botón auxiliar A, del automático del arranque, que generalmente está ubicado sobre el mismo motor de arranque P, o en su proximidad. Si dicho sistema no posee el botón A, hay otra manera de hacer funcionar el motor de arranque, como por ejemplo: con una pinza, presionando fuertemente y haciendo puente entre los extremos de los cables Z y B (Fig. 4). En el capítulo "NO FUNCIONA EL MOTOR DE ARRANQUE" —que abordaremos más adelante— se explica con mayor detalle cómo se hace funcionar el arranque mencionado, inclusive si el automático es distinto al correspondiente a la figura 4.

(4) Si por cualquier circunstancia se han mojado las bujías, proceda a secarlas.

RICHARD STRAUSS

(Viene de la pág. 27)

Richard Strauss me envió una carta extensa, fechada el 1 de abril, en Lugano, Suiza. Me transmitió un resumen autobiográfico con las obras creadas durante o después de la guerra. Mencionó al Dr. Enrique T. Susini, quien tanto ha contribuido a la difusión de sus obras en Latinoamérica; al *"fiel"* maestro Erich Engel, director de estudios del Teatro Colón y de Bayreuth, y no se olvidó del Dr. Erhardt, quien había dirigido la escenificación del estreno de *"La Helena Egipcíaca"*, en 1928, en Dresde, y se ocupaba, en 1947, de terminar su biografía del maestro editada por Ricordi-Argentina.

En 1948 se efectuó en el Tetro Colón el estreno sudamericano de *"Dafne"*, de Strauss, bajo la batuta de Erich Kleiber y la *"regie"* de Erhardt. Entretanto surgió el proyecto de pedir al maestro el permiso para estrenar *"Amor de Dánae"*. Strauss no pudo aceptar la gentil invitación de Buenos Aires, porque había cedido la obra a Salzburgo, donde fue oída por primera vez en 1952.

El 4 de octubre de 1949 subió a la escena del Teatro Colón *"La mujer sin sombra"*, de Strauss, estreno panamericano efectuado ocho años antes de su incorporación en los teatros líricos de Norteamérica (1958). En verdad se efectuó el funeral más conmovedor de Strauss, jamás realizado en suelo americano, pues el anciano compositor había fallecido un mes antes, el 8 de setiembre de 1949, Erich Kleiber, director, y Otto Erhardt, *"regisseur"*, se hicieron acreedores de inmarcesibles méritos artísticos en esta grandiosa velada, repetida cuatro veces.

La música argentina

El compositor Alberto Ginastera, nacido en 1916 empezó su creación dentro de la tradición vernácula argentina, abandonándola luego en busca de inspiraciones arcaizantes de fantasmales rasgos precolombinos, como lo prueba su *"Cantata para América Mágica"* (1960), para una voz y percusión. Si agregamos una fuerte dosis de rítmica stravinskiana, extraída de *"La consagración de la Primavera"*, del mundo mágico - espectral de Bela Bartok y de los recursos seriales hasta un cromatismo microtonal, entonces tenemos la ardiente y polifacetada estructuración de su ópera *"Don Rodrigo"*, estrenada el 24 de julio de 1964 en el Teatro Colón de Buenos Aires (libreto de Alejandro Casona). Aquel lenguaje, sobrentendido con efectos tímbricos y acentos exasperados, multánime y por eso ansioso por reunir efectos de *"muros sonoros"* con delicados momentos de la música de cámara (como en *"La Mujer sin Sombra"*, de Richard Strauss), entregado, además, a superar el expresionismo alucinado de *"Wozzek"*, de Alban Berg, no sorprende a nadie que haya observado de cerca la evolución del arte sonoro argentino actual, desde su nacimiento, hace algunos decenios hasta su desembocadura en el idioma supranacional de nuestra era.

La partitura de Ginastera marca, acaso para la música argentina, una escisión estilística, comparable, en cierto grado, con el aliento fogoso que soplaba, alrededor de 1923, de las representaciones de *"Salomé"* o *"Electra"*.

"Electra" nos coduce hacia la época de Micenas; *"Don Rodrigo"* evoca el fin del reino de los visigodos en España. No queremos y no podemos emitir un juicio definitivo acerca de la vigencia de la nueva partitura de Ginastera para un futuro, pero consta lo siguiente: un tal lenguaje multilateral, basado en mínimas células rítmicas y exiguos complejos melódicos que se hallan en ininterrumpida metamorfosis y se solazan con silbantes *"armónicos"* de los arcos o tétricas orgías de los timbales y xilófonos, con coros de 18 cornos y otros de campanas destinados a causar sugestivos efectos de espacios imaginarios, —todo esto nunca hubiera sido posible sin los siete temas superpuestos simultáneamente en la escena del reconocimiento de Orestes y su hermana en *"Electra"*, o las enormes erupciones atonales de tubas, trombones o gongs, en *"La Mujer sin Sombra"*, de Strauss. ●

Imp. en Fabril - Junio - 1966
Industria Argentina

NUCLEO

Mírelo de cerca...

...O de lejos, como prefiera. El depurado diseño del RAMBLER CLASSIC CUSTOM admite todas las perspectivas: siempre se ve elegante, suntuoso, impecable. Su linea serena, perfecta, se prolonga en cada detalle. O se admira en conjunto, en un todo armonioso, imponente, que sólo puede lograrse cuando belleza y estilo se unen en un diseño automotriz de avanzada.

RAMBLER CLASSIC CUSTOM *

Unico con motor de 145 HP, con árbol de levas a la cabeza y alternador; asientos reclinables en cinco posiciones; frenos y dirección de potencia(**); aire acondicionado y vidrios curvos originales de fábrica (**) y muchos otros detalles que sólo pueden encontrarse en un automóvil de *excepcional calidad!*

(*) también en modelos CROSS COUNTRY y DE LUXE. (**) opcionales.

Producto de calidad de INDUSTRIAS KAISER ARGENTINA - Miembro de ADEFA.



Ud. que ya pasó por todo esto...

Qué seguridad tiene...
Hasta de espalda la conocen quienes
conocen el buen whisky.
Es una botella de Whisky MAY CROSS.
Contiene maltas légitimas importadas,
y un largo añejamiento.
No hay confusión posible.
MAY CROSS es MAY CROSS.

esa!

WHISKY

May Cross®

Con alma de Escocés!



Elaborado por ORANDI & MASSERA S. A. I. C. - Lavalle 1646 - Bs. As.